

	<b>PUBBLICA ASSISTENZA</b> <b>FRATELLANZA POPOLARE "VALLE DEL MUGNONE" CALDINE</b> Piazza dei Mezzadri 7, 50010 Caldine – Fiesole (FI)	<b>Data emissione</b>  <b>23/07/2013</b> <b>#11</b>
	<h1 style="color: blue;">Formazione Informa</h1>	
	Foglio informativo della AVS Fratellanza Popolare Valle del Mugnone Associazione di Volontariato ONLUS Tel. 055-549166 Periodico Aut. Tribunale di Firenze n° 4624 del 25.09.96 Dist. Gratuita 1/08	

## Le dicerie sugli incidenti in Ambulanza

Questa volta vogliamo condividere con voi un articolo molto interessante pubblicato sulla rivista americana "Journal of Emergency Medical Services (JEMS)", nel luglio del 1989, vale a dire ben 24 anni fa, ma tuttora molto attuale per tanti aspetti.

Sfatiamo i Miti degli infortuni in Ambulanza *[traduzione libera]*

La parola mito evoca spesso immagini di creature a due teste e dee che giocano con vite umane in un mondo soprannaturale. Ma ci sono anche molti miti nel soccorso d'emergenza, questi possono assumere la forma di voci o solo idee sbagliate, e anche se non esiste una verità che provi il mito, sembrano ottenere passaggi di generazione in generazione, accettandoli senza porsi le giuste domande.

Nel caso specifico dei preconcetti che circondano gli incidenti in ambulanza, permettere la propagazione di questi falsi miti in ultima analisi può influire la nostra capacità di soccorrere vite umane in modo adeguato.

La cosa divertente del distruggere i falsi miti è che di solito richiede solo un po' di buon senso, il fatto triste è che la maggior parte della gente presta attenzione ai problemi solo quando vi hanno interesse personale. Ad esempio, sapere che ci sono un gran numero di incidenti di ambulanza ogni anno probabilmente non vi impressiona a meno che abbiate avuto la triste esperienza di osservare un mezzo da 130mila euro rovesciato su un fianco. Tutto quello che serve per entrare in sintonia con il problema, è qualcuno che raccolga dati e che informi gli altri della grandezza del problema, senza sensibilizzarsi solo dopo aver sperimentato il trauma di un incidente in ambulanza. Piuttosto, rendersi conto delle variabili coinvolte, come le condizioni della strada e la visibilità: questo aiuterà ad identificare i comportamenti ad alto rischio che contribuiscono all'instaurarsi di questi incidenti.

Assumendo per principio che le ambulanze siano adeguatamente mantenute, il modo per diminuire il numero di incidenti è quello di minimizzare il numero di errori umani che si verificano. Questo obiettivo può essere raggiunto modificando il comportamento del conducente dell'ambulanza, utilizzando strategie che includono il fornire istruzioni sia per l'operatore di ambulanza che per il pubblico, sottolineando i fattori di rischio; modificando le leggi esistenti, le norme, i regolamenti, sviluppando procedure operative standard ed aumentando la visibilità e l'udibilità delle ambulanze.

Quello che segue è un elenco di falsi miti creduti da alcune persone circa gli incidenti di ambulanza, ed una serie di dati specifici che correggono le idee sbagliate.

I dati analizzati rappresentano un periodo di 48 mesi, dal 1 gennaio 1984, fino al 31 dicembre 1987, osservati nello Stato di New York. In tale lasso di tempo gli incidenti ai mezzi di soccorso (ambulanze) sono aumentati del 28,6 per cento, con 1.412 incidenti, causando sei morti e ferendo 1.894 occupanti delle ambulanze. *[la massa dei dati è stata omessa per semplicità]*

**Mito # 1: Gli incidenti in ambulanza si verificano in caso di maltempo, con scarsa visibilità**

**Fatto # 1: La maggior parte degli incidenti si verificano in ambulanza nelle giornate limpide, con una buona visibilità**

I dati mostrano che solo una piccola percentuale di incidenti si verifica in caso di maltempo. Ciò può essere attribuibile, in parte, allo sforzo che gli autisti fanno in più per ridurre la loro velocità e adeguare le proprie abitudini di guida durante il cattivo tempo.

**Mito # 2: La maggior parte degli incidenti alle ambulanze si verifica sulle strade buie o al crepuscolo, quando il conducente ha difficoltà a vedere gli altri veicoli.**

**Fatto # 2: La maggior parte degli incidenti alle ambulanze si verifica alla luce del giorno.**

Sorprendentemente, il 92 per cento di questi incidenti si è verificato alla luce del giorno o di notte su una strada ben illuminata. Il numero di incidenti rimane basso in condizioni di scarsa visibilità.

**Mito # 3: La maggior parte degli incidenti in ambulanza si verificano quando si cerca di passare un veicolo che rifiuta di cedere strada.**

**Fatto # 3: La maggior parte degli incidenti si verifica quando l'ambulanza fa inversione o quando si avvicina ad un incrocio.**

Anche se il conducente di un veicolo con i finestrini chiusi e la radio accesa di solito non può sentire l'ambulanza che si avvicina fino a quando non è direttamente dietro la macchina, la più alta percentuale di incidenti si verifica agli incroci, non in fase di sorpasso di altri veicoli. Inoltre, la percentuale di scontri frontali è in realtà molto piccola, che smentisce il mito che sorpassare a sinistra e l'ingresso nel traffico siano i pericoli maggiori nella guida di un'ambulanza.

**Mito # 4: La maggior parte degli incidenti alle ambulanze si verificano su strade bagnate o innevate.**

**Fatto # 4: La maggior parte degli incidenti alle ambulanze si verificano su strade asciutte.**

Anche quando i conducenti di ambulanze usano extra cautela su strade bagnate, un numero significativo di incidenti di ambulanza si verificano. Ma anche la ridotta aderenza stradale è difficile da rilevare su strade asciutte. Come risultato, è imperativo guidare con prudenza per compensare un eventuale errore che si potrebbe avere nel giudicare la tenuta di strada. In generale si raccomanda che i conducenti riducano la velocità normale di un quarto per la pioggia, di una metà per la neve e fino a tre quarti per le superfici ghiacciate [a puro titolo esemplificativo, un approccio su codice rosso affrontato su strada extraurbana asciutta come la Faentina a 90 Km/h, scenderebbe a 66 Km/h con pioggia, a 45 Km/h con neve, a 22 Km/h con ghiaccio].

Gli autisti non dovrebbero essere cullati da un falso senso di sicurezza quando si viaggia su strade asciutte. Le statistiche dimostrano che le strade asciutte non garantiscono la sicurezza e che gli autisti devono essere sempre vigili e prudenti.

Una tecnica utile che gli autisti sospettosi praticano quando il fondo è asciutto e tutte le altre condizioni sono buone, è quella di mantenere quattro secondi di distanza dal veicolo che

precede. Per determinare questa distanza, può essere utile guardare il paraurti posteriore del veicolo davanti a noi e quando passa un punto di riferimento fisso, come ad esempio una striscia di vernice, o di catrame, o una buca, o un palo sul ciglio della strada, contare "mille e uno, mille e due, mille e tre, mille e quattro". Come si dice "quattro", il nostro paraurti anteriore dovrebbe raggiungere quel marcatore. Se lo si raggiunge prima, si deve ridurre la velocità e ricontrollare la distanza. Quando le condizioni non sono buone, aumentare la distanza ad almeno sei secondi.

**Mito # 5: La maggior parte degli incidenti alle ambulanze si verificano durante la retromarcia in un punto stretto.**

**Fatto # 5: Come al Fatto # 3, la maggior parte degli incidenti sulle ambulanze si verifica sulla carreggiata agli incroci.**

Le intersezioni presentano chiaramente un pericolo per l'autista dell'ambulanza e l'equipaggio. Lo schiacciante numero di incidenti che si verificano agli incroci suggerisce fortemente che gli altri autisti non sentono o vedono l'ambulanza fino a quando è troppo tardi per fermare i propri veicoli. Uno "stop in movimento", ovvero la pratica del rallentare quando si entra in un incrocio con la speranza che ci si possa fermare in tempo se un altro veicolo sia sul nostro tragitto, è imprudente. Non è possibile fermare in tempo un veicolo in movimento di 35 quintali che viaggia oltre a 50 Km/h in tempo per evitare un incidente.

Le ambulanze sono considerati autocarri leggeri. All'aumentare del peso del veicolo, la distanza della frenata del veicolo aumenta. Così, l'ambulanza viaggerà molto più lontano di una vettura in fase di frenata. Mediamente in molti servizi le ambulanze sono sovraccariche, la sicurezza dell'equipaggio e del paziente è compromessa.

Si raccomanda che i conducenti si fermino completamente ad un segnale di stop o ad un semaforo rosso, cerchino un contatto visivo con tutti gli altri autisti e procedano con cautela. Nel caso in cui l'ambulanza abbia effettivamente la luce verde o non ci sia segnale di stop, la guida "difensiva" suggerisce di togliere momentaneamente il piede dall'acceleratore per coprire il pedale del freno fino a passare l'incrocio. Questo contribuirà a ridurre il tempo di reazione necessario per spostare il piede sul pedale del freno, necessario per arrestare il veicolo.

**Mito # 6: Poiché le ambulanze hanno luci e sirene, semafori e cartelli non rappresentano un grave rischio al conducente dell'ambulanza.**

**Fatto # 6: I luoghi in cui sono presenti dispositivi di segnalazione del traffico presentano il maggior rischio per il verificarsi di un incidente d'ambulanza.**

Dal momento che il 60 per cento degli incidenti si è verificato a segnali di stop o semafori, è ovvio che l'intersezione è un posto pericoloso.

Un veicolo di emergenza non deve tentare di far valere il diritto di passaggio attraverso un incrocio contro il dispositivo di segnalazione. Nello Stato di New York, le statistiche mostrano che il 70 per cento degli incidenti d'ambulanza segnalati si sono verificati in incroci e spesso hanno provocato lesioni gravi o mortali.

[... omissis...]

I veicoli di servizio d'ambulanza non dovrebbero superare i limiti di velocità di oltre 15 Km/h, non dovrebbero superare i limiti di velocità quando si procede attraverso incroci con luce verde, in avvicinamento ad un semaforo rosso, o segnale di stop o di passaggio a livello, deve avvenire un arresto completo prima di procedere con cautela.

Quando le condizioni del traffico richiedono ai veicoli di servizio d'ambulanza di viaggiare nel

senso contrario alla corsia di marcia, la velocità massima dovrebbe essere di 40 Km/h.

Un altro elemento che influenza direttamente l'esito degli incidenti d'ambulanza è l'equipaggiamento di sicurezza utilizzato nel veicolo. Mentre il personale delle ambulanze si presume sia estremamente attento alla sicurezza, in realtà non è sempre il così.

[...omissis...]

Non è realistico aspettarsi che il "pubblico" utilizzi le cinture di sicurezza, se coloro che svolgono attività sanitarie non riescono a farlo. Le persone della comunità notano quando una ambulanza è condotta da personale sanitario volontario o professionista con o senza cintura di sicurezza. I manager hanno riconosciuto da anni che non è quello che dici che conta. Dal momento che è quello che fate che la gente ricorda, presentate sempre un buon modello di esempio per la vostra comunità.

Sembra esservi una linea di auto-perpetuamento di disinformazione attorno il problema degli incidenti d'ambulanza. Come con tutti i problemi, dobbiamo prima riconoscere che un problema esiste e chiaramente distinguere i fatti dai miti. L'intento di questo articolo è stato quello di chiarire alcune di quelle idee sbagliate utilizzando i dati l'analisi di uno Stato e l'esperienza di quattro anni con incidenti d'ambulanza.

Il prossimo passo per risolvere questo problema è quello di creare programmi di educazione stradale che modifichino il comportamento degli autisti d'ambulanze, regolare i loro atteggiamenti di guida in emergenza e di renderli pienamente consapevoli dei pericoli incontrati nella guida di una ambulanza.