



RHO SOCCORSO PUBBLICA ASSISTENZA



## Linee guida comportamentali durante il trasporto in ambulanza e nella guida dell'ambulanza in urgenza

La sicurezza durante i trasporti in ambulanza è da sempre un punto su cui la nostra Associazione cerca di lavorare per ridurre al minimo i rischi derivanti dal nostro tipo di servizio. Mezzi dotati dei sistemi più evoluti di sicurezza attiva e passiva, manutenzione e sostituzione dei mezzi programmata, sono parti importanti per far sì che gli strumenti che utilizziamo siano sempre nelle condizioni di sicurezza migliori. Nonostante questi sforzi il nostro comportamento influisce pesantemente sui rischi ed effetti che vengono generati. La sicurezza è un bene prezioso di tutti e tutti dobbiamo contribuire a mantenerla. Un fattore critico che concorre pesantemente nella sicurezza del servizio durante la fase di trasporto è lo stile di guida. L'autista, in prima battuta, il soccorritore lato guida sono soggetti che devono operare al fine di ridurre al minimo i rischi d'incidente, ma è anche l'equipaggio in toto che può e deve operare al fine di lenire i danni causati da un'eventuale incidente automobilistico.

Gli incidenti stradali, anche gravi, in cui sono coinvolte le ambulanze meritano un approfondimento, sia per le conseguenze personali di chi è coinvolto, sia per gli strascichi giudiziari in ambito civile e penale. La storia degli ultimi e drammatici episodi di incidenti che hanno visto coinvolta un'ambulanza evidenzia quanto di seguito:

- 1) Gli incidenti generalmente avvengono durante i servizi svolti in urgenza.
- 2) Tra questi, circa il 70% degli incidenti accade mentre si attraversano gli incroci.
- 3) Un'ambulanza, per via delle caratteristiche strutturali, in caso di incidente è suscettibile al ribaltamento più di un'automobile.
- 4) I soccorritori nel vano sanitario sono maggiormente esposti ai danni fisici.
- 5) Le sentenze sia della Cassazione, sia di giudici di altri gradi hanno sempre tenuto conto del comportamento dell'autista di ambulanza che **“deve fornire la prova liberatoria di aver fatto tutto il possibile per evitare il sinistro”** con un

comportamento che ha evidenziato l'attenzione alla sicurezza degli altri utenti della strada.

Come è noto il Codice della Strada deroga su alcuni articoli a favore degli autisti dei mezzi di soccorso durante la guida in urgenza. Il fine delle linee guida che seguono è quello di prevenire e ridurre i rischi legati alla guida di un'ambulanza, specialmente in urgenza:

- La sirena e i lampeggianti non garantiscono di avere la strada libera e che gli altri utenti si fermino, basti pensare a chi ha una diminuzione dell'udito da un solo orecchio per cui non riesce a localizzare la provenienza del suono della sirena o all'impiego di autoradio a medio/alto volume.

Ribadiamo quindi l'importanza e l'**obbligo di fermarsi** agli incroci regolati da semafori (con il rosso), al segnale di stop e di dare precedenza, anche se si è in urgenza (lampeggianti e sirena inseriti congiuntamente). Prima di ripartire bisogna accertarsi che gli altri veicoli si siano accorti dell'arrivo dell'ambulanza e che siano disposti a dare la precedenza.

Evidenziamo questi concetti perché quando si è in urgenza bisogna tener conto anche dell'imprevedibilità del comportamento degli autisti degli altri veicoli (brusche accelerazioni/frenate, cambi di corsia improvvisi). Pertanto, lo stile di guida dovrà essere prudente per poter far fronte alle reazioni impreviste degli altri utenti della strada.

- Durante l'impegno dell'incrocio l'autista non deve essere distratto (es. nell'inserimento di sirene addizionali). Il soccorritore lato passeggero dovrà contribuire a verificare le condizioni di sicurezza soprattutto sul lato meno visibile dall'autista a cui resta comunque la responsabilità.
- Lo stile di guida dell'ambulanza deve essere il più possibile prevedibile per gli altri veicoli quindi, per esempio, vanno limitati gli spostamenti di corsia al minimo indispensabile e comunque vanno sempre usati gli indicatori di direzione.
- Durante le uscite e i rientri tutto l'equipaggio e i trasportati (barellato e eventuale accompagnatore) sono tenuti all'utilizzo delle cinture di sicurezza al fine di limitare gli eventuali danni dovuti da incidenti. Fatta eccezione per le manovre necessarie svolte nel vano sanitario, l'equipaggio deve avere le cinture di sicurezza allacciate. Le fasi in cui non si è assicurati con le cinture devono essere perciò legittimate da specifiche azioni di soccorso.

- La presenza degli air bag nel vano guida potrebbe provocare danni fisici all'autista e al caposervizio/accompagnatore in seguito a un incidente, anche di piccola entità, nel caso in cui le cinture di sicurezza non siano state correttamente allacciate.
- A maggior ragione bisogna evitare di stare in piedi nel vano sanitario, sia per la propria sicurezza, sia perché questo altera il baricentro del mezzo facilitando, in caso di incidenti, eventuali ribaltamenti.
- Il materiale all'interno del vano sanitario dovrà, ove previsto, essere ancorato agli appositi sostegni. In particolare, le bombole di ossigeno portatili dovranno essere agganciate agli appositi blocchi o riposte nei vani atti a contenerle, evitando per esempio, di lasciarle appese al sedile fronte marcia del vano sanitario o sulla barella.
- Prima di partire per una missione o per l'ospedale/sede l'autista deve chiedere conferma che tutti siano pronti. Solo dopo aver ricevuto l'ok dall'equipaggio l'ambulanza si potrà muovere.
- All'arrivo sul posto sarà l'autista, che ha maggiore visibilità sulla sicurezza della scena e del contesto, a autorizzare l'equipaggio a scendere e, nel caso, a indicare al personale nel vano sanitario quale porta utilizzare.
- La gestione degli accompagnatori del trasportato è lasciata alla discrezione dell'autista se trasportarlo o meno. Le considerazioni da fare sono in merito a:
  - o Prima di decidere comprendere il contesto specifico del paziente e la reale necessità di trasportare l'accompagnatore.
  - o Ridurre al minimo il numero di trasportati riduce l'esposizione al rischio del contesto specifico.
  - o Non essendo abituato, l'accompagnatore potrebbe agitarsi durante il rientro in urgenza diventando un ulteriore fattore di rischio.
  - o La responsabilità penale sui danni provocati da un incidente all'accompagnatore ricade sull'autista.
  - o Il numero massimo di occupanti assicurati in ambulanza è 7 (sei più un barellato).

Come abbiamo già evidenziato, pur essendo responsabilità dell'autista, tutti concorrono affinché i rischi si riducano all'imponderabile. Il nostro è un lavoro di squadra e la collaborazione si dà per scontata, anche per esempio, segnalando all'autista che il suo stile di guida provoca stress all'equipaggio. Il miglioramento di ognuno di noi passa attraverso il dialogo.

Inoltre, proprio perché nessuno deve rischiare, è bene che questi timori e comportamenti non in linea con quanto definito, vengano riportati al Consiglio Direttivo che ha il ruolo per entrare nel merito di questi ambiti.

Per quanto concerne la guida **non** in urgenza, oltre a alcune delle considerazioni di cui sopra, si ricorda che un'ambulanza è un mezzo che deve **rispettare** in toto il Codice della Strada.

L'impiego dei dispositivi di urgenza (sirena e lampeggianti) nelle missioni di soccorso ricordiamo che è stabilito dal codice invio/rientro assegnato/concordato con la SOREU (giallo/rosso).

Queste linee guida integrano il percorso formativo degli autisti della P.A. Rho Soccorso, e l'autista e l'equipaggio si impegnano a seguire.

I formatori autisti sono a disposizione per eventuali chiarimenti o suggerimenti utili a migliorare il nostro operato e a ridurre ulteriormente il rischio.

Si riporta l'articolo 177 del Codice della Strada.

*1. L'uso del dispositivo acustico supplementare di allarme e 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**. Agli incroci regolati, gli agenti del traffico provvederanno a concedere immediatamente la via libera ai veicoli suddetti*

*2. I conducenti dei veicoli 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. È vietato seguire da presso tali veicoli avvantaggiandosi nella progressione di marcia.*

Queste Linee Guida sono state stilate dagli Istruttori autisti, il Responsabile della Formazione e approvate dal Consiglio Direttivo.

