

# materiali ANPAS



## L'autista dei mezzi di soccorso

Procedure operative



a cura di  
Maurizio Cassigoli  
Alberto Boanini



# Indice

---

Pag. 2	<b>Introduzione</b>
Pag. 3	<b>Ingresso in turno</b>
Pag. 4	<b>Allertamento</b>
Pag. 5	<b>Partenza</b>
Pag. 6	<b>L'incrocio coperto</b>
Pag. 7	<b>L'incrocio scoperto</b>
Pag. 8	<b>La sirena</b>
Pag. 9	<b>La velocità in emergenza</b>
Pag. 10	<b>Affrontare una curva</b>
Pag. 11	<b>Alcune traiettorie in curva</b>
Pag. 12	<b>Guida sotto scorta ed in tandem</b>
Pag. 13	<b>Transitare sulla carreggiata in emergenza</b>
Pag. 14	<b>Posizionamento sulla scena dell'evento</b>
Pag. 15	<b>Incrociare un altro mezzo in emergenza</b>
Pag. 16	<b>Contromano in emergenza</b>
Pag. 16	<b>Controsenso in emergenza</b>
Pag. 17	<b>Altra richiesta di aiuto</b>
Pag. 18	<b>In caso di incidente del mezzo (I)</b>
Pag. 19	<b>In caso di incidente del mezzo (II)</b>
Pag. 20	<b>In autostrada</b>
Pag. 22	<b>Girevoli o lampeggianti in stazionamento</b>
Pag. 23	<b>Disposizione degli occupanti il mezzo</b>
Pag. 24	<b>Cinture di sicurezza</b>
Pag. 25	<b>Controllo e manutenzione di un mezzo di soccorso</b>
Pag. 27	<b>Norme generali di comportamento</b>
Pag. 28	<b>Procedura 1 - approccio in sicurezza</b>
Pag. 29	<b>Procedura 2 - messa in sicurezza</b>
Pag. 30	<b>Procedura 3 - alienato mentale</b>
Pag. 31	<b>Procedura 4 - principio d'incendio</b>
Pag. 32	<b>Procedura 5 - gas infiammabile</b>



# Introduzione

---

In questo manuale, dedicato all'autista del mezzo di soccorso, sono inserite: linee guida e protocolli orientati al raggiungimento di un sempre più alto livello qualitativo nell'espletamento di un servizio d'istituto, urgente o non urgente che sia; procedure mirate soprattutto al raggiungimento del maggiore livello di sicurezza possibile, per il trasportato nonché per la squadra sanitaria, per gli altri utenti della strada e per l'autista stesso.

Il rispetto del protocollo e la considerazione delle linee guida evitano errori di procedura che più volte si sono rivelati dannosi se non addirittura devastanti per la sicurezza delle persone e per la salvaguardia del mezzo meccanico.

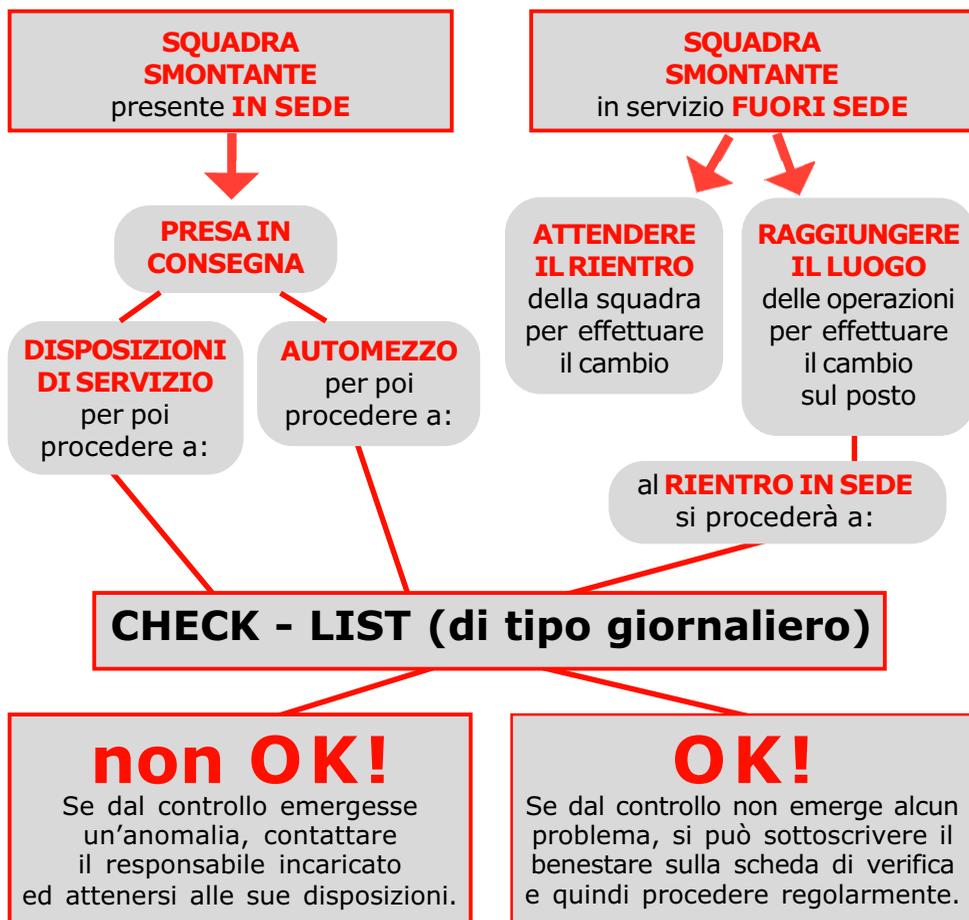
L'autista deve essere consapevole che la responsabilità civile e penale al riguardo del mezzo e della relativa condotta ricade sempre su di lui. Se per i danni che potranno essere provocati ad altri l'assicurazione provvederà al risarcimento, nessuna polizza si può stipulare per i rischi penali che un comportamento non prudente e poco assennato può far correre.

“Giungere nel più breve tempo possibile” è una frase che echeggia spesso negli ambienti del soccorso: niente da eccepire, ma ricordiamoci sempre che la condizione principe perché la frase sia universalmente considerata completa è:

## **NEL COMUNE RISPETTO DELLA DILIGENZA E DELLA PRUDENZA!**

Il fatto accaduto, per cui siamo stati chiamati ad intervenire in qualità di soccorritori, deve servire da monito e far sì che la nostra condotta sia sempre nel rispetto delle più comuni norme di sicurezza e di prudenza.

# Ingresso in turno



In qualsiasi momento si verificasse un problema o si riscontrasse un'anomalia che a nostro parere può compromettere la sicurezza del veicolo di soccorso dobbiamo immediatamente chiedere la verifica di personale specializzato che ne valuti, con la dovuta perizia, l'effettiva gravità, interrompendo, se necessario, qualsiasi attività in corso e non dimenticando di avvertire immediatamente la centrale operativa 118 di competenza e il responsabile dell'Associazione di appartenenza.

# Allertamento



**N.B.** ricordarsi sempre di comunicare l'**INIZIO MISSIONE** alla Centrale Operativa 118 che coordina il servizio di emergenza sanitaria.



# Partenza

## PRIMA DI MUOVERSI

Assicurarsi che tutti gli occupanti siano  
**REGOLARMENTE SEDUTI AL PROPRIO POSTO**  
e soprattutto abbiano provveduto ad allacciare la propria  
**CINTURA DI SICUREZZA**



Verificare le **CONDIZIONI CLIMATICHE ESTERNE**  
e soprattutto quelle del **FONDO STRADALE**,  
adeguandovi di conseguenza la condotta di guida  
ed **ECCEDENDO... SEMPRE E SOLO NELLA PRUDENZA!**



METTERE IN MOVIMENTO IL VEICOLO  
**SENZA FAR MAI PERDERE ADERENZA**  
ALLE RUOTE MOTRICI

## A MOTORE FREDDO

Evitare sempre un elevato numero di giri del motore, sfruttare il propulsore a pieno regime di giri solo dopo che ha raggiunto la **TEMPERATURA OTTIMALE** di lavoro.

# L'incrocio coperto

È da considerarsi **COPERTO** quell'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.

## COMPORAMENTO DA TENERE IN EMERGENZA

Apprestandoci ad affrontare un incrocio avendo il **SEMAFORO ROSSO**

Apprestandoci ad affrontare un incrocio avendo il segnale di **STOP**

Apprestandoci ad affrontare un incrocio dalla direzione con segnale **DARE PRECEDENZA**

Apprestandoci ad affrontare un incrocio dove, per mancanza di indicazioni, ha la precedenza chi proviene dalla nostra **DESTRA**

**Adeguiamo la velocità all'incrocio e alla linea di arresto ci FERMIAMO per poi ripartire immediatamente, in PRIMA MARCIA, solo dopo però avere avuto la certezza che chi ci incrocia ci abbia visto e sentito e di conseguenza ci ceda il passo.**



# L'incrocio scoperto

Si classifica **SCOPERTO** un incrocio dove, sufficientemente prima di giungere ad impegnarlo (a circa metri 100), si ha la possibilità di vedere se da tutte le strade che si incrociano proviene qualcuno, disponendo pertanto di un'ampia visuale totalmente sgombra.

Approssimandosi all'incrocio si **RALLENTA SCALANDO DI MARCIA** fino ad arrivare a quella di seguito indicata, rapportando costantemente i giri del motore all'effettiva velocità tramite una **CONTINUA AZIONE FRENANTE**

Apprestandoci ad affrontare un incrocio avendo il **SEMAFORO ROSSO**

Apprestandoci ad affrontare un incrocio avendo il segnale di **STOP**

Apprestandoci ad affrontare un incrocio dalla direzione con segnale **DARE PRECEDENZA**

Apprestandoci ad affrontare un incrocio dove, per mancanza di indicazioni, ha la precedenza chi proviene dalla nostra **DESTRA**

**Si affronta un INCROCIO SCOPERTO, salvo che non vi sia l'assoluta certezza visiva che nessuno, da nessuna parte, stia sopraggiungendo: con la SECONDA MARCIA innestata, ad un numero limitato di giri/motore e, sempre, con il PIEDE SUL FRENO! pronti ad un arresto immediato qualora non vi sia un tempestivo riscontro nel concederci immediatamente strada libera da parte degli altri utenti della strada.**



# La sirena

## LA SIRENA DEVE ESSERE DI TIPO OMOLOGATO

Riportando impresso su di sè il contrassegno europeo di omologazione.  
(Una "E" maiuscola seguita da un numero che rappresenta lo stato della Comunità Europea dove è stata effettuata l'omologazione, valida per l'intero territorio comunitario).

L'USO DELL'IMPIANTO ACUSTICO DI ALLARME,  
ANCHE SE CONGIUNTO CON QUELLO VISIVO,  
**NON ATTRIBUISCE UN DIRITTO DI PRECEDENZA**  
MA SANCISCE LA NECESSITÀ DEL MEZZO DI SOCCORSO CHE LI HA  
IN USO DI **DISPORRE PRIMA POSSIBILE DI "STRADA LIBERA"**,  
CHE GLI CONSENTA UN FACILE E SOPRATTUTTO CELERE TRANSITO  
FINO AL RAGGIUNGIMENTO DELL'OBIETTIVO.

Con la **SIRENA IN FUNZIONE** attenzione a:

<b>NON UDENTI</b>	Sono normali frequentatori della strada, quali automobilisti, motociclisti, ciclisti o pedoni. Non udendo il segnale acustico di allarme potrebbero invadere la corsia o l'incrocio anche quando tutti gli altri sono ormai fermi.
<b>DISTRATTI</b>	Sono da considerare come i precedenti, solo non sono malati ma semplicemente e pericolosamente disattenti.
<b>BAMBINI</b>	Spesso ne vengono pericolosamente attratti al punto di scendere dal marciapiede fin sul piano stradale per avvicinarsi e dare così sfogo alla propria curiosità.
<b>ANIMALI</b>	Cani e, per chi nella propria città li ha, cavalli, salvo pochi casi, sono infastiditi o addirittura esasperati dal rumore, tanto che talvolta è capitato che qualche cane si sia addirittura scagliato addosso al mezzo oppure che un cavallo si sia imbizzarrito con conseguenze immaginabili.



# La velocità in emergenza ————

Al momento non è possibile concepire un protocollo riguardo la velocità di un qualsiasi mezzo di pronto intervento o di soccorso in quanto **TROPPE E DI DIVERSA NATURA LE VARIABILI** che possono influenzare la decisione al riguardo, ad esempio le **CONDIZIONI METEO** e di conseguenza le condizioni di visibilità, il **TIPO DI FONDO STRADALE**, sia di asfalto, cemento o pietra, reso più o meno viscido da precipitazioni atmosferiche come pioggia, grandine o addirittura neve o gelo, la **MASSIMA VELOCITÀ** imposta dal C.d.S. per quel preciso tratto, il **TRAFFICO** al momento del transito, la condizione di usura delle gomme, la dotazione o meno di A.B.S. e tanto altro ancora da farci desistere dall'elencare tutta un'altra serie di condizioni che potrebbero anch'esse incidere in maniera sostanziale nella stima, come ad esempio il **TIPO DI PATOLOGIA DEL PAZIENTE** (traumatica, chirurgica o altro), criticità, distanza dal pronto soccorso più vicino e altro ancora.

Come a questo punto si può facilmente intuire, **LA DETERMINAZIONE DI UNA GIUSTA VELOCITÀ È IMPRESA QUANTO MENO ARDUA**. Nemmeno il rispetto dei limiti massimi impartiti dal codice tramite la segnaletica verticale è da considerarsi tassativamente corretto: difatti trattandosi di limiti massimi si intendono in condizioni meteo ottimali, con il fondo stradale nelle migliori condizioni possibili, ecc. Basta pensare ad una strada dove normalmente vige il limite massimo di cinquanta chilometri orari che improvvisamente venga interessata da un'abbondante nevicata: ecco che il limite massimo di velocità si abbassa vertiginosamente senza che, ovviamente, nessuno sostituisca i cartelli esistenti con altri più idonei al momento (Art.141 C.d.S.).

Anche se l'uso congiunto dei sistemi di allarme solleva il conducente del mezzo di soccorso dal rispetto delle norme del Codice della Strada, **IN CASO DI INCIDENTE LA VELOCITÀ** con cui il mezzo di soccorso procedeva, in considerazione delle condizioni di traffico e soprattutto meteo, **AVRÀ UN PESO IMPORTANTE NELLA VALUTAZIONE FINALE DEL GIUDICE**.



# Affrontare una curva ---

Le curve, durante un servizio urgente di istituto, si effettueranno disegnando una traiettoria che sfrutti tutta la larghezza della nostra corsia: larga in ingresso, chiudendo fino al punto più interno della curva, chiamato corda, allargando di nuovo in uscita.

In breve: **CORDOLO – CORDA - CORDOLO**

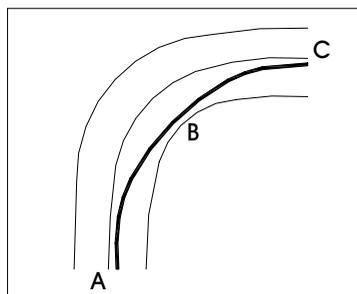
La curva in emergenza dovrà essere sempre improntata **AL RISPETTO DELLA SICUREZZA E DEL COMFORT DEI TRASPORTATI**, come del resto tutte le altre manovre "pericolose".

## **È IMPORTANTE RICORDARE**

**A) LE SOSPENSIONI** che in curva, a causa della eccessiva velocità, dovessero raggiungere il fine corsa, per espansione o compressione, non sono in grado di garantire l'elasticità sufficiente per mantenere il veicolo entro i limiti ragionevoli della sicurezza, causando in tal modo una situazione di estrema criticità fino ad arrivare, in certi casi, al ribaltamento del veicolo stesso.

**B)** La curva si affronta con la corretta traiettoria ma anche con un idoneo rapporto al cambio (**MARCIA INSERITA**) che conferisca al motore, grazie ad un giusto numero di giri da stimare in circa la metà del limite massimo, sufficiente immediatezza, mettendolo in grado di rispondere così prontamente ed efficacemente ai comandi impartiti dal conducente tramite il pedale dell'acceleratore.

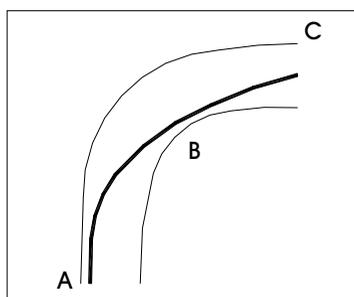
# Alcune traiettorie in curva



a doppio senso di marcia

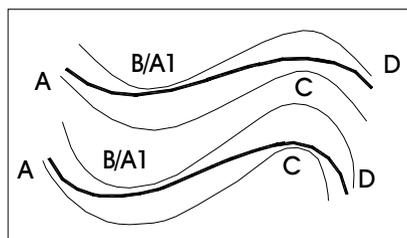
## CORDOLO – CORDA – CORDOLO

Sfruttando tutta la carreggiata disponibile, si potrà diminuire la forza centrifuga o aumentare la velocità.



a senso unico

A - cordolo esterno d'ingresso  
B - corda  
C - cordolo esterno di uscita



a senso unico

Traiettorie per curve in successione

A - cordolo d'ingresso prima curva  
B - corda prima curva/cordolo d'ingresso seconda curva  
C - corda seconda curva  
D - cordolo di uscita



# Guida sotto scorta ed in tandem

**VELOCITÀ MODERATA** e soprattutto **COSTANTE**. La velocità del mezzo scortato sarà costante e proporzionata alle condizioni di traffico e meteo.

## L'ELASTICO

Il mezzo scortato manterrà sempre costante la propria velocità	La scorta si avvantaggerà in prossimità degli incroci	La scorta, una volta giunta sull'incrocio, lo bloccherà concedendo "via libera" al mezzo scortato	Il mezzo scortato affronterà l'incrocio sempre con la massima prudenza	La scorta riguadagnerà velocità per ripetere la manovra sull'incrocio <b>successivo</b>
--	---	---	--	---

Essere scortati aiuta ma **NON GARANTISCE L'INCOLUMITÀ**. Per strada s'incontrano: non udenti, distratti, persone impacciate o impediti che possono comunque crearci problemi nonostante la scorta.

**TANTA PRUDENZA E TANTISSIMA ATTENZIONE SEMPRE!**

**I MEZZI DI MINORI DIMENSIONI** si collocano **DAVANTI** a quelli più grandi.

<b>CONVOGLIO DI TRE VEICOLI DI SOCCORSO IN EMERGENZA</b> (es. una volante della polizia, un'ambulanza e un camion dei VV.F.)		
<b>1</b> Volante della Polizia	<b>2</b> Ambulanza	<b>3</b> Camion dei VV.F.

Essendo la guida in emergenza imprevedibile, se possibile <b>È MEGLIO EVITARE IL FORMARSI DEL CONVOGLIO</b>	<b>I MEZZI DI SOCCORSO SEPARATI TRA LORO</b> procederanno con maggiore sicurezza evitando, tra l'altro, il rischio di tamponamento, sempre in agguato in simili circostanze
---	---

Se il mezzo più piccolo si colloca dietro chi segue stia a debita distanza evitando il formarsi del convoglio che risulterebbe estremamente pericoloso.

<b>ATTENZIONE ALLA DISTANZA RECIPROCA TRA I VEICOLI DI SOCCORSO</b>	da stimarsi in base alla velocità, condizioni meteo e di visibilità, tipo e condizioni del manto stradale, nonché caratteristiche tecniche e livello di efficienza del veicolo che si conduce
---	---

# Transitare sulla --- carreggiata in emergenza

<b>IN STRADA AD UNICO SENSO DI MARCIA</b>	sempre in <b>CENTRO STRADA</b>
<b>IN STRADA A DOPPIO SENSO DI MARCIA</b>	preferire il più possibile la posizione a cavallo della linea di <b>MEZZERIA</b>
<b>LA CORSIA PREFERENZIALE CITTADINA</b>	si percorre <b>CENTRALMENTE</b> salvo in prossimità di intersezioni dove è consigliabile guadagnare una posizione più vicina alla linea di mezzeria
<b>IN PROSSIMITA' DI UNA INTERSEZIONE DOVE LA STRADA CHE INCROCIAMO È A UN UNICO SENSO DI MARCIA</b>	prediligere l'approccio all'incrocio <b>DAL LATO OPPOSTO</b> a quello dal quale sopraggiunge chi incrocia
<b>IN PROSSIMITA' DI UNA INTERSEZIONE DOVE LA STRADA CHE INCROCIAMO È A DOPPIO SENSO DI MARCIA</b>	prediligere una posizione di approccio all'incrocio <b>PIÙ CENTRALE POSSIBILE</b>



# Posizionamento sulla scena dell'evento

## LA REGOLA DELLE 3P

<b>PROTEGGERE</b>	la scena dell'evento ed i soccorritori interponendo il mezzo di soccorso tra il traffico veicolare e la scena stessa, formando un angolo di 45°.
<b>PREDISPORRE</b>	l'arresto del veicolo in maniera che non ostacoli l'arrivo di altri mezzi di soccorso permettendo, se possibile, il defluire del traffico.
<b>PREVENIRE</b>	situazioni di pericolo mettendosi in condizione di abbandonare velocemente il luogo dell'evento senza dover procedere a numerose manovre.

## LA DISTANZA ALLA QUALE DEVE ESSERE ARRESTATO IL MEZZO DI SOCCORSO

in merito alla scena da proteggere è subordinata a più fattori:

- la velocità di percorrenza del tratto stradale in questione;
- le condizioni meteo, di visuale e di visibilità;
- il tipo e le condizioni del manto stradale;
- quant'altro possa influire sull'immediatezza della percezione del pericolo e sul conseguente tempo di reazione di chi è in arrivo.

<b>SI DEVE SEMPRE ARRESTARE</b> il mezzo di soccorso sulla scena dell'evento rispettando i principi fondamentali e l'ordine prioritario della suddetta regola	solo se il corretto posizionamento del veicolo è fisicamente impossibile per cause di forza maggiore <b>si è sollevati da colpa per non aver ottemperato al protocollo.</b>
Se, a giudizio dell'autista o dell'addetto alla gestione dell'evento, vi sono <b>PERICOLI EVOLUTIVI O IMMEDIATI</b> si deve	provvedere a <b>BLOCCARE IL TRAFFICO</b> sia veicolare che pedonale intorno alla scena, di fatto non rispettando la seconda priorità a favore però della sicurezza generale.



# Incrociare un altro mezzo in emergenza

Tra un mezzo di soccorso in emergenza che affronta un'intersezione con il semaforo rosso e un altro sempre in emergenza che l'affronta contemporaneamente, incrociando perpendicolarmente il primo, disponendo del verde, transiterà prima quest'ultimo, cioè quello con il verde che, non considerando lo stato di emergenza, sarebbe normalmente transitato per primo.

Stesso dicasi in caso di **DIRITTO DI PRECEDENZA**: nell'ipotesi che due mezzi che stiano entrambi azionando i sistemi di allarme si apprestino contemporaneamente ad impegnare un incrocio dove vige un diritto di precedenza, transiterà per primo colui che proviene dalla strada che detiene tale diritto e solo successivamente transiterà l'altro.

## UTILIZZO DELLA SIRENA

È obbligatorio usare **UNA SOLA SIRENA** (e non due contemporaneamente), e che tale dispositivo abbia ottenuto la **REGOLARE OMOLOGAZIONE**.

La sirena (come già detto), se omologata, riporterà impressa in **UN CERCHIETTO UNA "E" MAIUSCOLA** ed un numero indicante il Paese, facente parte dell'Unione, dove l'apparato è stato omologato con i criteri Comunitari, quindi valida in tutto il territorio Comunitario.

Usandone più di una contemporaneamente, come alcuni sono abituati a fare, si preclude l'unica possibilità di percepire la presenza di un altro mezzo di soccorso in emergenza che incroci, possibilità offerta dalla mescolanza dei toni che l'uso corretto di una sola sirena può offrire.

Tra l'altro, l'uso indiscriminato di due bitonali contemporaneamente non consente ai normali utenti della strada di percepire il susseguirsi di note che caratterizzano un impianto di allarme, rendendolo spesso molto simile ad una sommatoria casuale di clacson, senza dubbio degna di minore attenzione. Come potete vedere, incrociando o meno un altro mezzo di soccorso, **L'USO DI DUE SIRENE CONTEMPORANEAMENTE** (in special modo due bitonali) **COMPORTE UN VERO E PROPRIO PERICOLO**, e denota, da parte di chi le usa, poca professionalità e soprattutto scarsa competenza in materia



## Contromano in emergenza —

Si transita contromano **SOLO SE STRETTAMENTE NECESSARIO**. Solo nel caso in cui il tratto di strada da percorrere si presenti senza intersezioni e con eccellente visuale e visibilità possiamo accettare una velocità di pochi chilometri l'ora; in tutte le altre circostanze si procede a **PASSO D'UOMO**.

Nel caso che la carreggiata sia stretta, **APPROSSIMANDOSI AD UN'INTERSEZIONE CONTROMANO È CONSIGLIABILE FAR SCENDERE UN COMPONENTE LA SQUADRA** che segnalerà eventuali pericoli incombenti sull'incrocio o tutte le altre situazioni critiche.

## Controsenso in emergenza —

Si affronta una strada in controsenso **SOLO SE STRETTAMENTE INDISPENSABILE** o espressamente richiesto dalla C.O. per ragioni di viabilità

<b>Può essere ragionevole percorrere un tratto di strada controsenso se:</b>	la larghezza della carreggiata, per l'intero tragitto, consente lo scambio di due mezzi ingombranti come il nostro e il tratto da percorrere non viene abitualmente percorso a velocità elevata
	la richiesta di aiuto o la patologia indicano veramente la necessità di un risparmio di tempo pur con i conseguenti rischi
	la manovra consente indiscutibilmente un notevole risparmio di tempo o deve essere eseguita, dietro consiglio della C.O., a causa di un intasamento delle vie normali
<b>ALTRIMENTI È MOLTO MEGLIO NON RISCHIARE ASSOLUTAMENTE COMPIENDO UNA MANOVRA TRA LE PIÙ PERICOLOSE</b>	

Percorrendo una strada controsenso **SI PROCEDE SEMPRE A PASSO D'UOMO** e nel caso di incroci coperti è sempre bene far scendere un componente la squadra che segnalerà eventuali pericoli.



# Altra richiesta di aiuto

Se durante l'espletamento di un servizio ci troviamo a transitare dove da poco è accaduto un incidente oppure dove, per una qualsiasi ragione, ci viene richiesto di intervenire, ci dobbiamo comportare come segue:

Se il servizio che stiamo espletando è <b>ORDINARIO NON URGENTE</b>	Se il servizio che stiamo espletando è <b>URGENTE D'ISTITUTO</b> o <b>UN'EMERGENZA</b>
<p>Ci fermiamo prontamente e, mentre si effettua una rapida valutazione della situazione e, se necessario, si procede con i protocolli sanitari d'emergenza,</p> <p><b>SI CONTATTA IMMEDIATAMENTE LA C.O. 118 DI ZONA</b> riferendo l'accaduto ed attendendo eventuali disposizioni in merito.</p>	<p>Soffermandoci sul luogo dell'accaduto <b>SI CONTATTA IMMEDIATAMENTE LA C.O. 118 DI ZONA</b>, riferendogli la situazione (per es. facendo presente che, mentre ci stavamo recando su un paziente ritenuto critico oppure mentre ne avevamo uno a bordo, abbiamo trovato un incidente), possibilmente specificando il numero delle persone ferite e le apparenti condizioni; dopodiché ci mettiamo a disposizione della C.O. che ci impartirà le istruzioni del caso, cui ci atterremo scrupolosamente.</p>

**ESPLETANDO UN SERVIZIO URGENTE D'ISTITUTO**, sia che a bordo del nostro mezzo di soccorso si trovi il paziente sia che invece ci si stia dirigendo a soccorrerlo, si può incorrere nel **REATO DI OMISSIONE DI SOCCORSO** nei confronti di un occasionale infortunato che possiamo trovare durante il percorso, non fermandoci prontamente per prestargli aiuto. Possiamo incorrere però nello stesso reato, questa volta nei confronti del primo paziente, che sia a bordo o no, fermandoci e ritardandone di conseguenza l'intervento o l'ospedalizzazione.

**SI EVITA IL RISCHIO DEL REATO** e soprattutto di lasciare uno dei due pazienti senza un tempestivo intervento di soccorso **INFORMANDO ESATTAMENTE LA C.O. 118** ed eseguendo precisamente le istruzioni che di conseguenza ci verranno impartite.



# In caso di incidente del mezzo di soccorso (I)

Durante un **SERVIZIO DIFFERIBILE O ORDINARIO** si deve nel minor tempo possibile:

- A** - accertare immediatamente se vi siano feriti e nel caso provvedere prontamente al loro soccorso, collocando e mantenendo poi la scena in sicurezza;
- B** - allertare la C.O.118 al fine di mettere in moto la "macchina" dei soccorsi (sanitari, tecnici e di polizia) provvedendo, se possibile, a identificare eventuali testimoni del sinistro;
- C** - adoperarsi affinché venga attivato un altro mezzo di soccorso che concluda il servizio rimasto incompiuto a causa dell'incidente, attendendo sul posto, con eventuali testimoni dell'accaduto, le forze dell'ordine preposte ai rilievi di routine;
- D** - evitare discussioni o addirittura liti con la controparte. La ragione non si conquista con la prepotenza o alzando la voce ma solo a seguito di un comportamento stradale corretto!

Il conducente di un mezzo di soccorso che non stia espletando un servizio urgente di istituto, quindi non abbia in funzione lampeggianti e sirena congiuntamente tra loro, in caso di incidente ha gli stessi obblighi e gli stessi doveri civili e morali di un qualsiasi altro cittadino che si trovi alla guida della propria auto.

Quando un mezzo di soccorso subisce un sinistro è buona norma far intervenire sempre le forze dell'ordine per effettuare i rilievi. Ma, nel caso che non vi siano feriti, che i danni siano di poco conto e che la responsabilità, ai fini del definitivo risarcimento, sia concordata in maniera indiscutibile, si può procedere alla compilazione del modulo riservato alla **CONSTATAZIONE AMICHEVOLE DEL DANNO** facendo molta attenzione a non tralasciare nulla, né dati né disegno esplicativo dell'accaduto, e ricordandosi sempre di far apporre le firme di coinvolti e testimoni.



# In caso di incidente --- del mezzo di soccorso (II)

Durante un **SERVIZIO URGENTE DI ISTITUTO** o durante un **SERVIZIO D'EMERGENZA** si deve, nel minor tempo possibile:

- A** - accertare immediatamente se il sinistro abbia provocato feriti;
- B** - se sì, valutarne istantaneamente la gravità;
- C** - nel contempo l'autista si preoccuperà di valutare l'integrità meccanica del mezzo e di collocare la scena in sicurezza;
- D** - contattare la C.O. 118 informandola dell'accaduto;
- E** - comunicare la presenza di feriti (il loro numero e, da una sommaria valutazione, la loro gravità), le condizioni del mezzo meccanico (se può muoversi o meno), attendendo istruzioni in merito ed eseguendole senza perdere tempo in inutili discussioni.

**APPURATO** con certezza di **NON AVER PRODOTTO DANNI O LESIONI A PERSONE** si proceda come segue:

## **SE SI TRATTA DI INCIDENTE DOVE È PRESENTE LA CONTROPARTE**

invitare l'altro coinvolto ad attenderci sul luogo dell'evento dove, appena terminato il servizio, avremo cura di tornare per espletare le formalità del caso. Tramite il 118 saremo comunque rintracciabili. Se il numero dei soccorritori presenti sul mezzo di soccorso al momento lo consentisse, potremmo farne scendere uno lasciandolo sul luogo del sinistro. Nell'attesa del nostro ritorno a servizio ultimato, il soccorritore potrà eseguire la ricerca di eventuali testimoni ed iniziare ad adempiere alle consuete formalità.



## **SE SI TRATTA DI DANNO MATERIALE A VEICOLO IN SOSTA**

Sarà nostra cura, dopo aver annotato su un foglio il tipo di veicolo ed il numero di targa del mezzo danneggiato, far avvisare dalla C.O. 118 la Polizia Municipale, la Polstrada o i Carabinieri dell'accaduto. Appena ultimato il servizio urgente, ritorneremo sul luogo ed espleteremo le formalità di legge.

## **In autostrada**

I **GIREVOLI O LAMPEGGIANTI** in autostrada si tengono **ACCESI** solo durante l'espletamento di un **SERVIZIO URGENTE DI ISTITUTO** e nelle circostanze di seguito evidenziate.

*È reso obbligatorio l'uso del lampeggiante in autostrada  
(Art.176 c.12-14 C.d.S.)  
quando si effettuano le seguenti manovre, anche se non si stia  
espletando un servizio urgente d'istituto*

<b>FERMATA IN CORSIA D'EMERGENZA</b>	<b>MARCIA IN CORSIA D'EMERGENZA</b>	<b>RETROMARCIA IN CORSIA D'EMERGENZA</b>	<b>INVERSIONE DEL SENSO DI MARCIA</b>
--	---	--	---

(Per completezza fa parte delle manovre in questione anche il traino dei veicoli in avaria, per noi non interessante)

Si raccomanda vivamente di effettuare le suddette manovre (soprattutto quella di inversione del senso di marcia)

**SOLO ED ESCLUSIVAMENTE SE**  
veramente **INDISPENSABILE ED INEVITABILE.**

Dette manovre sono da considerarsi

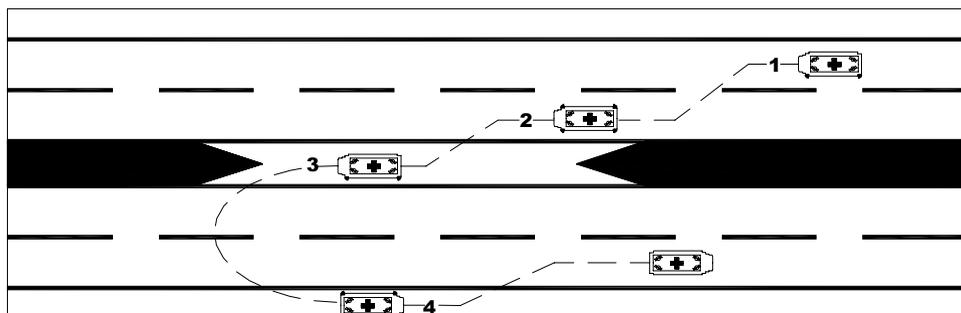
**PERICOLOSISIME**

cioè ad altissimo rischio per la nostra incolumità  
e per quella di coloro che si trovano  
a transitare in quel momento!

In caso di intervento in autostrada, informiamo sempre la C.O.A. (Centrale Operativa Autostradale), la quale provvederà a facilitarci il transito al casello e sarà pronta a prestarci la successiva assistenza se necessaria.

### **LA TECNICA PER EFFETTUARE L'INVERSIONE DEL SENSO DI MARCIA IN AUTOSTRADA È LA SEGUENTE:**

- 1** - azionare il lampeggiatore sinistro e, sorvegliando costantemente il traffico sopraggiungente, passare dalla corsia di marcia a quella di sorpasso;
- 2** - azionare la segnalazione luminosa di pericolo (funzionamento simultaneo di tutti gli indicatori di direzione) per segnalare il rallentamento. Immettersi quindi nello scambio di carreggiata o bypass in posizione **PARALLELA** all'asse stradale, mantenendosi all'interno delle strisce bianche di margine;
- 3** - assicurarsi che nessun veicolo sia in arrivo sulla carreggiata opposta, anche a distanza, e **SOLO IN TAL CASO** effettuare la conversione a U, portandosi sulla corsia di emergenza;
- 4** - procedere su tale corsia aumentando la velocità fin quando l'assenza di traffico sopraggiungente consenta di immettersi sulla corsia di marcia normale.





# Girevoli o lampeggianti in stazionamento

Se il mezzo di soccorso, durante l'espletamento di un servizio urgente d'istituto, è stato correttamente parcheggiato in una zona di norma dedicata alla sosta degli autoveicoli in genere, non è necessario, anche se è comunque consigliabile, l'uso del sistema visivo di allarme durante lo stazionamento.

Lasciare però accesi i lampeggianti, ed è per questo che è sempre consigliabile, garantisce, in caso di bisogno, una migliore individuazione, facilitando e sveltendo l'intervento di eventuali altri soccorritori.

Se invece il mezzo di soccorso non si trova regolarmente parcheggiato (è sufficiente che venga arrestato in un'area dove normalmente vige il divieto di sosta) oppure è addirittura posizionato a protezione della scena di un incidente stradale o altro,

**SI DEVONO SEMPRE LASCIARE ACCESI I LAMPEGGIANTI.**

In primo luogo  
per una **QUESTIONE DI SICUREZZA**:  
la scena dell'evento viene resa più facilmente visibile,  
sia di giorno che di notte.

In secondo luogo  
devono rimanere accesi **NEL RISPETTO DELLA LEGGE**  
(art. 177 C.d.S.).

Attenzione quindi: per garantire la massima sicurezza nelle operazioni,  
**GIREVOLI O LAMPEGGIANTI DEVONO RIMANERE ACCESI SEMPRE  
DURANTE TUTTO IL TEMPO DELLA SOSTA**



# Disposizione degli occupanti del mezzo

Per ogni veicolo esiste un numero massimo consentito di occupanti ed una preordinata disposizione degli stessi (vedi libretto di circolazione).

Ad esempio:

POSTI ANTERIORI	POSTI POSTERIORI	TOTALE
3	3+1 barellato	7

L'ambulanza presa ad esempio non potrà trasportare in totale un numero maggiore di 7 persone, ma non potrà neanche ospitare più di tre persone davanti o più di quattro dietro, in nessun caso, anche se comunque il numero totale degli occupanti fosse 7 o meno di 7.

Ricorda sempre:

**OGNI OCCUPANTE, PAZIENTE COMPRESO, DEVE DISPORRE DI UNA CINTURA DI SICUREZZA O DI UN SISTEMA DI RITENUTA REGOLAMENTARE.**

Se osserverai sempre questa regola sarai certo di non aver superato il numero massimo degli occupanti e di aver rispettato la corretta disposizione.

## **ACCOMPAGNATORI SÌ, ACCOMPAGNATORI NO**

Chiunque si trovi sul mezzo di soccorso, nei termini e nei modi previsti dall'omologazione, è regolarmente coperto da assicurazione. Pertanto, a discrezione del medico e soprattutto dell'autista, che del mezzo è responsabile, chiunque potrà accedere al mezzo di soccorso e salirvi senza infrangere alcuna legge, che sia soccorritore o no, sempre però nel rispetto dei dettami omologativi in fatto di posti utilizzabili.

**ATTENZIONE:** in base alle leggi che tutelano i minori, è indispensabile soddisfare la richiesta di un genitore, o comunque di un adulto che in quel momento ne faccia le veci, che voglia accompagnare il minore in ambulanza. Nel caso che, per ragioni di gravità, il responsabile sanitario decida di non far stazionare l'accompagnatore nella cellula sanitaria, lo si farà accomodare in cabina di guida.



# Cinture di sicurezza

Anche se il C.d.S. solleva dall'obbligo di indossare le cinture di sicurezza (art. 172 c.3 l.b.) i conducenti e gli addetti dei veicoli in servizio sanitario in caso di interventi di emergenza, **È BUONA ABITUDINE PERO'** usufruire anche in emergenza della sicurezza offerta dai sistemi di ritenuta. In particolar modo quando il veicolo è dotato di **AIRBAG**. Sono devastanti e spesso mortali gli esiti dell'esplosione del pallone su un corpo che, non trattenuto dalle cinture, viene proiettato in avanti, assorbendo per intero tutta la forza della carica detonante.

**ATTENZIONE: IL C.D.S. ESONERA**, nella circostanza specifica dell'emergenza, **SOLAMENTE IL CONDUCENTE E GLI ADDETTI SANITARI** dall'osservanza dell'obbligo di indossare le cinture di sicurezza, quindi **OGNI ALTRO PASSEGGERO** si trovi sul mezzo e non appartenga alle figure citate **DEVE INDOSSARE SEMPRE LE CINTURE DI SICUREZZA**. Stesso dicasi per il **PAZIENTE** che **DEVE ESSERE ASSICURATO ALLA BARELLA** tramite il sistema di ritenuta previsto (cinture di sicurezza speciali poste sulla barella).

## OBBLIGO DI INDOSSARE LE CINTURE DI SICUREZZA IN AMBULANZA

Servizio	Autista	Addetti Sanitari	Medico	Paziente	Accompagnatori
ordinario	<b>SÌ</b>	<b>SÌ</b>	<b>SÌ</b>	<b>SÌ</b>	<b>SÌ</b>
urgente	<b>NO</b>	<b>NO</b>	<b>NO</b>	<b>SÌ*</b>	<b>SÌ</b>

(\*) Salvo che per motivi relativi alla patologia o alla terapia sia indispensabile omettere il rispetto della norma. In questo caso l'autista dovrà essere informato e procederà con maggiore cautela.

## OBBLIGO DI INDOSSARE LE CINTURE DI SICUREZZA IN PULMINO CAT. M1

(Categoria internazionale M1: Veicoli destinati al trasporto di persone aventi al massimo 9 posti)

**TUTTI GLI OCCUPANTI AUTISTA COMPRESO**



# Controllo e manutenzione di un mezzo di soccorso

## CREAZIONE DI UN DIARIO DI BORDO

La prima cosa da fare una volta acquistato un nuovo veicolo è la creazione di una sorta di diario di bordo, dove verranno annotate **TUTTE LE NOTIZIE RIGUARDANTI IL VEICOLO STESSO**.

È bene trarre dal libretto di uso e manutenzione tutte quelle informazioni specifiche e procedurali riguardanti il veicolo e trascriverle sul diario di bordo. Rispettare scrupolosamente il **PROGRAMMA DEI TAGLIANDI** previsto dalla casa madre e trascrivere ogni lavoro o riparazione eseguita, sia essa avvenuta durante il periodo di garanzia o meno.

Registrare sul **DIARIO DI BORDO** ogni tipo di anomalia che col tempo venga rilevata; ogni intervento meccanico, elettrico o di carrozzeria che venga effettuato, e così via, senza temere di esagerare, in quanto più notizie vi saranno riportate più sarà semplice per chi seguirà il parco macchine individuare problemi e porvi prontamente rimedio.

## SCHEDE DI CONTROLLO DEL VEICOLO

Di seguito vengono forniti alcuni consigli su come formulare uno o più tipi di scheda di controllo tecnico dell'automezzo (l'ideale sarebbe di poter contare su una **SCHEDA GIORNALIERA** più essenziale ed una **SCHEDA SETTIMANALE** più approfondita).

Non dimenticate che è di vitale importanza che alla **MASSIMA PRECISIONE NELLA COMPILAZIONE** da parte di chi effettua la verifica venga associata **LA MASSIMA ATTENZIONE DA PARTE DI CHI CONTROLLERÀ** le schede.

Alcuni tipi di controllo, che ad una prima valutazione possono sembrare superflui, tendono invece a rilevare dati importantissimi. Particolare attenzione dovrà essere riposta nei confronti di tutte quelle **ANOMALIE CHE TENDONO A RIPETERSI**.



**NON SOTTOVALUTATE MAI UN PUR PICCOLO DIFETTO** che si ripresenti con una certa frequenza.

Non scordate di far sempre indicare in scheda la **SCADENZA DELLA REVISIONE** meccanica del mezzo, la **SCADENZA DELLA PATENTE** di guida di chi effettua il controllo (guidare con la patente scaduta o circolare senza aver sottoposto il veicolo alla prescritta revisione può compromettere la copertura assicurativa) e la **SCADENZA DELL' ASSICURAZIONE** stessa.

Verificate anche la presenza degli **ESTINTORI** di bordo e soprattutto la loro efficacia, della **SCORTA DI ACQUA** (per chi ha il lavandino), degli **ATTREZZI DA SCASSO**, degli **ARNESI** normalmente in dotazione con il veicolo e del martinetto di sollevamento e, sempre, delle **CATENE DA NEVE** che potrebbero trarre d'impaccio anche dal fango o dalla sabbia.

Si registreranno poi tutti i controlli effettuati, tenendo presente che: **MEGLIO SEMPRE UN CONTROLLO IN PIÙ CHE UNO IN MENO!**



# Norme generali di comportamento

Quando si procede **ALLA MESSA IN MOTO** di un qualsiasi autoveicolo è buona norma **PREMERE A FONDO IL PEDALE DELLA FRIZIONE**, evitando in tal modo un inutile affaticamento del motorino di avviamento.

Appena messo in moto il **MOTORE**, in special modo a "freddo", prima di mettersi in movimento, è bene **FARLO GIRARE AL MINIMO ALMENO PER QUALCHE SECONDO**.

**EVITARE** nella maniera più assoluta che le ruote motrici perdano aderenza in partenza (**LA CLASSICA SGOMMATA**).

Al momento dell'arresto del mezzo di soccorso, qualche decimo di secondo prima che le ruote si fermino definitivamente, **ALLEGGERENDO LA PRESIONE SUL PEDALE DEL FRENO** si attenuerà notevolmente, fino anche alla totale scomparsa, **L'EFFETTO "RITORNO" DELLA FRENATA**.

Spesso si trascura la tempestività nelle procedure che precedono la partenza. Cerchiamo di **VELOCIZZARE AL MASSIMO LE OPERAZIONI PRELIMINARI**, come l'accesso al garage ed il conseguente imbarco sul mezzo di soccorso.

**LE AMBULANZE DEVONO ESSERE SEMPRE PULITE, DISINFETTATE E SOPRATTUTTO IN ORDINE**. Purtroppo non sempre ciò è possibile, perché talvolta il continuo avvicinarsi di servizi non consente un'accurata pulizia del mezzo. Nel caso, con la formula **"ALMENO LAVA QUI"** potrai velocemente pulire e disinfettare tutti quei punti (precedentemente pianificati) che i soccorritori, autista compreso, con molta probabilità hanno toccato con i guanti sporchi durante il servizio.

Oltre ovviamente alle attrezzature sanitarie si dovranno pulire anche: maniglie delle porte, pomello del cambio e volante (se l'autista ha partecipato al soccorso), pulsanti o interruttori, maniglie alza vetro, maniglie posteriori dei vetri scorrevoli, microfono e pulsanti della radio, telefono cellulare, penna e porta blocco e quant'altro possa essere interessato dall'azione consueta.



# procedura 1

---

## approccio in sicurezza

Procedura operativa standard per:

**APPROCCIO IN SICUREZZA A SCENARI D'INTERVENTO**

### **SOGGETTI ESECUTORI**

Personale addetto al servizio di primo soccorso sanitario nell'emergenza territoriale

### **SCENARI OPERATIVI IPOTIZZABILI**

Tutti

## **A) APPROCCIO**

### **POSIZIONAMENTO DEL MEZZO IN MODO**

**PROTETTIVO:** Proteggere gli operatori durante le operazioni

**PREDISPOSTO:** Predisposto all'arrivo di altri mezzi di soccorso

**PREVENTIVO:** Preventivamente posizionato in modo da poter abbandonare agevolmente e rapidamente la scena dell'evento

**REGOLA  
DELLE  
3 P**

### **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

Valuto sulla base degli elementi raccolti:

- 1** **L'INTERVENTO SARÀ ESAUSTIVO?**
- 2** **STO OPERANDO IN SICUREZZA?**

**SÌ**

### **B) BONIFICA**

**Accedo al luogo  
Affronto e rimuovo  
Stabilizzo la scena**

**NO**

Attendo l'arrivo del soccorso tecnico qualificato per stabilizzare la scena  
**VIGILI DEL FUOCO**

## **C) CONTATTO**

Entro in contatto con il soggetto. Da qui iniziano i protocolli sanitari.



# procedura 2

---

## messa in sicurezza

Procedura operativa standard per:  
**MESSA IN SICUREZZA DI SCENARIO INCIDENTALE**

### **SOGGETTI ESECUTORI**

Personale addetto al servizio di primo soccorso sanitario nell'emergenza territoriale

### **SCENARI OPERATIVI IPOTIZZABILI**

Incidente stradale

#### **Step Azione**

- 1** - **VALUTARE** lo scenario e la propria sicurezza in relazione al tipo di evento e al rischio;
- 2** - Richiedere alla C.O. l'invio in posto dei **VIGILI DEL FUOCO** se:
  - Principio d'incendio - Vittime incarcerate - Perdita di carburante liquido o gassoso - Coinvolgimento mezzi pesanti - Coinvolgimento merce a rischio o pericolosa
  - Compromissione stabilità veicoli - Ribaltamento autoveicoli - Veicolo in scarpata, in acqua, in luogo confinato - Zona impervia (anche momentaneamente non raggiungibile agevolmente con mezzi ordinari) - Presenza di pericoli attuali e/o in fase evolutiva che possono compromettere o rendere insicure le operazioni di soccorso;
- 3** - **SEGNALARE** adeguatamente l'evento;
- 4** - Richiedere alla C.O. l'invio in posto delle **FORZE DELL'ORDINE** per i provvedimenti relativi alla sicurezza della viabilità e alla gestione dello scenario;
- 5** - **STABILIZZARE** gli autoveicoli coinvolti impedendo il loro accidentale spostamento, azionando ove possibile il freno di stazionamento, sezionando l'impianto elettrico di bordo togliendo energia elettrica al quadro di controllo (rimuovere la chiave di accensione)
- 6** - Indossare i **DISPOSITIVI DI PROTEZIONE INDIVIDUALE** (almeno occhiali protettivi e guanti idonei) e staccare il polo negativo della batteria di alimentazione scollegando il cavetto colorato di nero e/o riportante il segno - (meno);
- 7** - Predisporre a fronteggiare i pericoli in fase evolutiva (principi d'incendio) rendendo disponibile l'uso immediato dell'**ESTINTORE PORTATILE** d'incendio



# procedura 3

---

## alienato mentale

Procedura operativa standard per:  
**SOCCORSO A PERSONA ALIENATA MENTALE**

### **SOGGETTI ESECUTORI**

Personale addetto al servizio di primo soccorso sanitario nell'emergenza territoriale

### **SCENARI OPERATIVI IPOTIZZABILI**

Soggetto pericoloso per sé e per gli altri in relazione alla minaccia di compiere gesti inconsulti

### **Step Azione**

- 1** - Richiedere alla C.O. l'invio dei **VIGILI DEL FUOCO** per la messa in sicurezza dei soccorritori e della vittima
- 2** - Richiedere alla C.O. l'invio delle **FORZE DELL'ORDINE** per i provvedimenti relativi alla sicurezza della viabilità e alla gestione dello scenario
- 3** - **SPEGNERE GLI AVVISATORI ACUSTICI** di emergenza sopraggiungendo sul posto
- 4** - **PARCHEGGIARE GLI AUTOMEZZI LONTANO** dalla vista della vittima
- 5** - **ABBASSARE IL VOLUME** delle radio ricetrasmittenti
- 6** - Creare un posto di **COORDINAMENTO DEI VARI ENTI** che intervengono per decidere un'unica strategia d'intervento
- 7** - **NON TENTARE** salvataggi di fortuna
- 8** - **NON ESPORSI INUTILMENTE A RISCHI** al momento non calcolabili né fronteggiabili



# procedura 4

---

## principio d'incendio

Procedura operativa standard per:  
**ESTINZIONE DI PRINCIPIO D'INCENDIO**

### **SOGGETTI ESECUTORI**

Personale addetto al servizio di primo soccorso sanitario nell'emergenza territoriale

### **SCENARI OPERATIVI IPOTIZZABILI**

Principio d'incendio

#### **Step Azione**

- 0** - La manovra dovrebbe essere sempre **DOPPIA**:  
**DUE ESTINTORI - DUE OPERATORI EQUIPAGGIATI**
- 1** - Richiedere alla C.O. l'invio dei **VIGILI DEL FUOCO**
- 2** - Indossare i **DISPOSITIVI DI PROTEZIONE INDIVIDUALE**  
(minimo: guanti e occhiali protettivi)
- 3** - Rimuovere eventualmente il proprio **ABBIGLIAMENTO**  
**INFIAMMABILE** (maglioni in pile, ecc.)
- 4** - **PROVARE SE L'ESTINTORE FUNZIONA**  
e verificare la compatibilità tra tipo di estinguente e sostanze interessate dal principio d'incendio (etichetta estintore)
- 5** - **ACCEDERE** al comparto interessato
- 6** - **EROGARE** l'estinguente in un'unica soluzione
- 7** - **RIPORTARSI IN ZONA SICUREZZA** con l'estintore scarico
- 8** - **SE NECESSARIO RIPETERE** la manovra con altro estintore
- 9** - Rientrati in postazione segnalare al responsabile la necessità di  
**RIPRISTINARE GLI ESTINTORI USATI**



# procedura 5

---

## gas infiammabile

Procedura operativa standard per:

**APPROCCIO AD AMBIENTE INVASO DA GAS INFIAMMABILE** o ritenuto tale.

### **SOGGETTI ESECUTORI**

Personale addetto al servizio di primo soccorso sanitario nell'emergenza territoriale

### **SCENARI OPERATIVI IPOTIZZABILI**

Ambienti contaminati da gas infiammabili per uso domestico per cause colpose, dolose o accidentali

### **Step Azione**

- 1** - Richiedere alla C.O. l'invio dei **VIGILI DEL FUOCO**;
- 2** - **VALUTARE** lo scenario e la propria sicurezza in relazione al tipo di evento e al rischio
- 3** - **RIMUOVERE OGNI E QUALSIASI FONTE DI INNESCO.**  
In generale ogni fonte di scariche elettriche, fiamme libere, potenziali accumuli di cariche elettrostatiche può costituire innesco. In particolare:  
**TELEFONI CELLULARI** - spengerli e separare la batteria  
**TORCE ELETTRICHE** - non usare  
**APPARATI RICETRASMITTENTI** - non usare  
**CAMPANELLI** di casa - non suonare  
**TELEFONI** - non usare di nessun tipo  
**APPARECCHIATURA ELETTRICA O ELETTRONICA** - non usare di nessun tipo se non di tipo antideflagrante;
- 4** - Attendere l'arrivo in posto dei **VIGILI DEL FUOCO** prima di accedere ai locali interessati;
- 5** - Se indispensabile dopo step 3, **PORTARE ALL'ESTERNO EVENTUALI VITTIME** permanendo il meno possibile nell'area a rischio.

# materiali ANPAS

## L'autista dei mezzi di soccorso

### Procedure operative

a cura di **Maurizio Cassigoli** e **Alberto Boanini**

#### **Maurizio Cassigoli**

Dal 1997 è coordinatore per l'Anpas dei progetti di formazione dei volontari autisti e da vari anni istruttore di guida in emergenza presso numerose Centrali Operative 118. Nel 2001 riceve incarico di svolgere attività seminariale dal Dipartimento di Ingegneria Agraria e Forestale dell'Università degli studi di Firenze nell'ambito del corso "Sicurezza nelle condizioni critiche di guida su strada e fuori strada". Ad oggi ha addestrato circa 400 formatori di autisti collaborando con circa 100 Associazioni di Volontariato ed ha istruito circa 200 tra infermieri professionali e medici alla conduzione di automediche. E' autore del manuale "Guidare un Mezzo di soccorso" edito da Anpas Toscana e collaboratore della rivista "N&A" mensile italiano del soccorso.

#### **Alberto Boanini**

Vigile del Fuoco, in servizio operativo permanente, qualificato in tecniche di soccorso di derivazione speleologica, alpinistica e fluviale (S.A.F), istruttore e docente in vari enti e progetti. Rappresentante per l'Italia nel progetto Europeo per la standardizzazione delle tecniche di soccorso "Leonardo" nella Convention European Union Rescue Special Technique di Bolzano svoltasi dal 9 al 14 maggio 2000. Ha eseguito numerosi salvataggi in zone impervie. Collabora con la Centrale Operativa 118 di Firenze per le problematiche relative alla sicurezza, autoprotezione e gestione della scena. Collabora con la rivista "Antincendio" edita da EPC Roma.

## Anpas Comitato Regionale Toscana

Via Baracca, 209 - 50127 Firenze

Progetto grafico Inserto s.r.l. & Metamorfoosi s.a.s.  
Comunicazione e marketing per il Terzo Settore  
[www.studio-metamorfoosi.com](http://www.studio-metamorfoosi.com) - tel. 055/601790

Produzione dicembre 2001

Edizione fuori commercio in distribuzione gratuita



[www.anpastoscana.it](http://www.anpastoscana.it)