

# IL TRATTAMENTO EXTRAOSPEDALIERO DEL TRAUMATIZZATO GRAVE E' CONDIZIONATO DAL TIPO DI VETTORE UTILIZZATO ?

*- Inf. Prof. Cocchini Oscar -*

L' emergenza extraospedaliera affrontata con il trattamento sanitario e la conseguente stabilizzazione, prima del trasporto, nasce nella nostra realtà italiana in tempi relativamente recenti.

Dopo un lungo periodo dove l'approccio nell'evento extraospedaliero era quello del "scoop and run" nella Struttura Ospedaliera più vicina, situazione che non poteva avere un altro tipo di criterio, vista la gestione affidata all'encomiabile lavoro dei Volontari, si è passati con l'avvento dei Professionisti allo "stay and play" con conseguente richiesta di trasporto nella struttura più adeguata.

Questo passaggio possiamo e dobbiamo ricondurlo all'avvento del sistema 118 che con la sua struttura di uomini e mezzi ha permesso e favorito la delicata integrazione tra mentalità e criteri di lavoro così diversi.

Così, dopo un periodo di "rodaggio" chi è entrato a far parte di questa complessa macchina dell'emergenza aveva ed ha tuttora bisogno di aggiornamento ed addestramento, punto fondamentale per una proficua crescita professionale; tutto questo sia per migliorare ed affinare ulteriormente le tecniche e le integrazioni professionali, spesso così delicate, sia per fornire un servizio qualitativamente migliore ad un'utenza sempre più esigente.

La grande macchina dell'emergenza si è quindi dotata nel tempo di iter formativi regionali o aziendali diversificati a seconda delle figure professionali che andava a formare.

Il continuo aggiornamento e la ricerca di equilibri sempre più efficaci ha portato a diversificare gli approcci e ergonomizzare gli standard di intervento.

In questa sede andremo ad affrontare le caratteristiche principali degli approcci a situazioni patologiche traumatiche dove la velocità dell'intervento ha un ruolo determinante sulla prognosi, situazione ancora più esasperata in ambiente disagiato, realtà dove spesso il recupero diventando prevalente sulla medicalizzazione stessa le sottrae spesso tempo prezioso.

La nostra esperienza come Base Elisoccorso Alpina ci ha portato a riflettere su quali siano poi le situazioni che possono produrre perdite di tempo con conseguenti dilatazioni negli stimati di ricovero dei soggetti soccorsi.

Spesso si tende ad analizzare in maniera quasi esasperata le procedure di approccio ed evacuazione al Target, analizzando prevalentemente la tempistica solo, o in maniera più attenta, in termini di velocità del vettore utilizzato; questa, a mio parere, ha sicuramente una valenza determinante che però non è secondaria al tempo speso per un'errata ergonomia dell'equipe intervenuta, con conseguente dilatazione dei tempi di permanenza sul luogo dell'evento.

Penso sia importante sottolineare come un certo tipo di status mentale favorisca poi le capacità di approccio e snellisca la tempistica durante le manovre di soccorso esaltando ancora di più le potenzialità del vettore utilizzato.

Per entrare nel merito della realtà dalla quale ho preso spunto per questa relazione penso sia doveroso fare un excursus sull'evoluzione avvenuta all'interno della Base di Elisoccorso di Borgosesia.

Situata in Piemonte, la Base di Borgosesia, è gestita dal Sistema Elisoccorso della Regione Piemonte in un quadro di 5 Basi distribuite in maniera strategica sul territorio Regionale.

Caposaldo della potenziale velocità di intervento, oltre che le caratteristiche tecniche del vettore, è sicuramente la gestione centralizzata dei mezzi.

Nella realtà Piemontese la Centrale Operativa di Torino coordina il lavoro dei 5 mezzi regionali coadiuvata dalle Centrali Operative Provinciali, alle quali è demandata la gestione degli interventi e la relativa ospedalizzazione degli infortunati nel proprio territorio.

Centralizzazione invece viene mantenuta ogni qualvolta si tratti di interventi in luogo disagiato e quindi gestiti dal Soccorso Alpino presente esclusivamente in Centrale Operativa a Torino

La Base di Borgosesia, ubicata in provincia di Vercelli, ai piedi dei 4600m del Monte Rosa, comincia la sua attività nel 1989 con una tipologia di intervento prettamente alpina, sono infatti di questo tipo circa il 50% delle missioni.

In quegli anni le Basi di Pianura utilizzavano come mezzo l'A 109 dell'Agusta mentre nelle Basi Alpine l'attività veniva svolta con un Elicottero tipo Alouette III dell'Aerospaziale mezzo monomotore con una velocità di 80 nodi dotato di verricello con portata di Kg 110 e lunghezza m 25 che permetteva l'impiego di un'equipe di 4 persone che comprendevano a seconda del tipo di missione:

#### PRIMARIO ALPINO

- Pilota
- Tecnico Elicottero
- Medico Anestesista Rianimatore convenzionato
- Tecnico C.N.S.A.S.

#### PRIMARIO PIANURA

- Pilota
- Tecnico Elicottero
- Medico Anestesista Rianimatore convenzionato
- Infermiere Professionale Area Critica convenzionato

Questa differenziazione, indispensabile visto il tipo di mezzo utilizzato, comportava non pochi problemi di tipo logistico-organizzativo al momento della partenza, chi tra la componente sanitaria e quella tecnica doveva andare?

E secondo quali criteri avveniva la scelta?

Se non esisteva nessun tipo di problema su gli interventi prettamente alpini, recuperi in parete ecc. molto andava valutato nei riguardi delle missioni borderline, interventi in zone pedemontane dove era ragionevole pensare fosse indispensabile l'intervento dell'equipe sanitaria in toto ma contemporaneamente un ausilio e un supporto tecnico, ad esempio la macchina fuoristrada con incastrati ecc, oppure in interventi francamente Alpini ma con una spiccata necessità di medicalizzazione come l'ACC sulle piste da sci.

Questa decisione spettava alla Centrale Operativa e non era un'incombenza da poco, in più questo continuo balletto tra operatori non giovava certo all'ergonomia del sistema e neanche agli equilibri fra le diverse professionalità presenti.

Ciò nonostante l'attività di soccorso si è sempre svolta e in maniera quantitativamente e qualitativamente decorosa anche se capita spesso di chiedersi, vista la realtà odierna, come si facesse a lavorare in quel modo.

A partire dal 1996 è entrato a far parte della realtà piemontese un nuovo elicottero utilizzato presso le Basi Alpine l'AB 412.

Possiamo dire che questo mezzo ha realmente rivoluzionato il modo di prestare soccorso con l'Elicottero, almeno nella nostra realtà e penso sia doveroso fare una riflessione dei perché partendo dalle caratteristiche tecniche:

è un bimotore con velocità di 140 nodi dotato di verricello con portata di Kg 270 e lunghezza di m 70 che permette l'impiego su qualsiasi missione di tutta l'equipe, cioè:

## PRIMARIO ALPINO/PIANURA

- Pilota
- Tecnico Elicottero
- Medico Anestesista Rianimatore convenzionato
- Infermiere Professionale 118 in orario di servizio
- Tecnico C.N.S.A.S.

Questo tipo di configurazione permette a tutt'oggi di intervenire su qualsiasi terreno e in qualsiasi situazione in ogni momento, dando il massimo della risposta nel minor tempo. Volendo valutare le caratteristiche dei due mezzi a confronto:

- Innegabile la sicurezza data dal mezzo bimotores
- una velocità superiore di 1/3 riduce gli stimati di 1/3 del tempo
- un verricello con una portata superiore permette in determinate situazioni di depositare due soccorritori contemporaneamente, recuperando il tempo di una verricellata,
- Il recupero della barella sempre accompagnata dal medico
- la lunghezza del cavo del verricello ha pressoché reso inutile l'utilizzo del gancio baricentrico

Ovviamente l'avvento di una macchina così diversa ha richiesto a tutti una fase di adattamento basata su un addestramento continuo e un numero di operatori più contenuto, a questo si è associato il passaggio, per scelta Aziendale, del personale infermieristico da convenzionato a dipendente.

Scelta che ha giovato sicuramente in termini di qualità.

Da questo si può facilmente dedurre quanto sia condizionata l'esito di una missione dal tipo di Elicottero utilizzato anche se non è l'unica variabile di cui bisogna tener conto.

Di grande importanza, come già segnalato in precedenza, è la gestione del mezzo e la continua interazione tra vettore e Centrale Operativa, questo è uno dei fattori principalmente responsabili del dilatarsi dei tempi di approccio, migliorabile solo con un continuo confronto tra i professionisti operanti in ciascun settore e con la conseguente conoscenza delle problematiche reciproche.

Altra variabile di enorme importanza, nel risparmio in termini di tempo, è la possibilità di intervento e di recupero di equipaggi ed infortunato indipendentemente dalla possibilità di atterraggio del mezzo. Questo riduce di molto i tempi morti, patrimonio dei rendez-vous con i mezzi a terra, e permette non senza qualche difficoltà di intervenire senza mezzi in supporto.

L'ausilio di certi presidi, come il verricello, garantisce l'efficacia dell'intervento e riduce i tempi della missione, ma contemporaneamente aumenta la componente di rischio, già decisamente alta in questo lavoro.

Per questo sono indispensabili continui addestramenti comuni a tutte le figure professionali dell'Equipe che garantiscano la necessaria confidenza con il mezzo e soprattutto la fondamentale conoscenza dei rischi possibili derivanti da un errato comportamento.

Sicuramente la possibilità di raggiungere in minor tempo con un equipaggio completa qualsiasi località e poter intervenire su qualsiasi evento è una garanzia non da poco ma che deve essere seguita e supportata da una altrettanto profonda e collaudata professionalità di tutta l'equipe, dalla cui interazione dipende non solo l'esito in termini di qualità e tempo della missione ma l'incolumità dell'equipe stessa.

Da questo, solo il proficuo e continuo confronto da parte di tutte le componenti che operano durante la missione, che pur con competenze diverse contribuiscono in egual

modo alla riuscita della missione stessa e alla conseguente tempistica, può portare ad una crescita comune che esalta ancor di più le caratteristiche dei mezzi meccanici più innovativi e tecnologicamente avanzati sempre comunque strumenti, anche se insostituibili, nelle mani di professionisti in continua crescita.