

Centrale Operativa 118 Bologna Soccorso L.go B. Nigrisoli,2

Bologna 051/413099

autori Afd. F. Cordenons e Com.te Lerario Giuseppe

ELISOCORSO IN ITALIA : STATO DELL'ARTE ALLE SOGLIE DEL TERZO MILLENNIO

“IL PROGETTO DI ATTUAZIONE PIAZZOLE CAVET”

Per far fronte all'ormai evidente stato di saturazione delle principali dorsali ferroviarie nazionali e pervenire ad un sistema di trasporto su rotaie idoneo a soddisfare la crescente domanda passeggeri/merci, si è resa necessaria la realizzazione di una nuova rete ferroviaria per treni ad *Alta Velocità (AV)*.

In questo contesto generale, la tratta Bologna-Firenze, collocata sulla direttrice Milano-Napoli, si pone come punto strategico di snodo tra il traffico passeggeri/merci nella Pianura Padana e quello gravitante sull'area centro-meridionale del Paese.

Il particolare interesse, per coloro che si trovano a gestire i servizi di emergenza sanitaria nella tratta appenninica, è motivato dal fatto che su una lunghezza totale di 78,275 Km, il percorso ferroviario si svilupperà per **73 Km in galleria**, per 3,988 Km su terrapieni rilevati e per 1,77 Km su viadotti. Ulteriori 8,780 Km di gallerie di servizio porteranno lo sviluppo totale dell'intero sistema di tunnels a 81,780 Km, circa metà dei quali interessano il territorio montano dell'Azienda USL Bologna Sud che ha dovuto adeguare il proprio sistema di soccorso territoriale per far fronte non solo alle emergenze generate dai lavori.

Il piano elaborato prevede l'arrivo dei soccorsi in un periodo di tempo di norma non superiore ai 20 minuti dal ricevimento della chiamata, mediante il servizio di “Bologna Soccorso” Centrale Operativa 118.

. - SISTEMA DI SOCCORSO PREOSPEDALIERO

Considerata l'ubicazione dei cantieri e dei campi base, ha portato a definire l'opportunità, per garantire livelli assistenziali adeguati, di **non parcelizzare le postazioni dei mezzi di soccorso**, ma di definire un numero e una tipologia di postazioni quali-quantitativamente idonee e sufficienti.

La capacità di intervento assistenziale sarà di tipo ACLS^[1].

Eventuali aumenti di rischio, documentati dai piani di lavorazione, potranno dar luogo a temporanee modifiche nella dislocazione dei mezzi.

Il trasporto e il soccorso assistito, in aggiunta a quanto sopra detto, verranno assicurati in orario diurno dal servizio di **elisoccorso** dell'Ospedale Maggiore di Bologna e, in subordine, dai servizi di elisoccorso dell'Ospedale Santa Maria delle Croci di Ravenna e dell'Ospedale Maggiore di Parma.

▣ ELISOCCORSO

La caratteristica di spicco per l'elicottero, quale mezzo di trasporto aereo è la sua capacità di operare su superfici di ridotte dimensioni e soprattutto di accedere ad aree non preparate ed a volte anche non accessibili ad altri mezzi.

Obiettivo primario del servizio di elisoccorso è quello di portare più rapidamente possibile sul luogo dell'evento una equipe altamente specializzata in grado di fornire una adeguata assistenza sanitaria e di provvedere quindi al trasferimento dei pazienti in idonei presidi ospedalieri.

Al fine di dare attuazione alle intese raggiunte nel protocollo siglato dalla Regione Emilia Romagna (RER) e dal consorzio Alta Velocità Emilia Toscana (CAVET) relativamente all'emergenza urgenza preospedaliera legata ai lavori per la realizzazione della tratta Bologna- Firenze ; il CAVET realizza idonea superficie di atterraggio in ogni cantiere industriale e un'elisuperficie a norma accanto all'ospedale di Loiano con relativa viabilità di accesso rapido all'ambulatorio di primo soccorso ospedaliero.

Ogni cantiere deve essere dotato di manica a vento. Le piazzole di atterraggio dovranno essere permanentemente tenute sgombrere da qualsiasi mezzo o oggetto.

Si precisa che il servizio di elisoccorso è solo diurno. Resta da definire l'ampliamento del servizio di elisoccorso nelle ore notturne in relazione all'apertura dei cantieri h24 se, in corso d'opera, il rischio infortunistico dovesse orientare verso tale scelta.

Alcuni dati epidemiologici

Tabella -C.O. 118 Bologna Interventi ambulanza

Anno 1999 e 7 mesi 2000	totale	Rossi	gialli
Codici d'invio	300	47	253
Codice 0	21		
Codice 1	256		
Codice 2	22		
Codice 3	0		
Codice 4	1		
Tipologia			
traumatica	181		
Non traumatica	119		

Il progetto di attuazione piazzole “elisoccorso Cavet”

Premesso che la scelta del punto di atterraggio è di esclusiva responsabilità del pilota, le caratteristiche orografiche dell'area interessata dal tracciato possono porre alcune problematiche all'intervento del mezzo aereo.

In particolare la natura collinare del terreno, unitamente alla presenza sia di zone di fitta vegetazione che di ostacoli artificiali, come ad esempio linee elettriche, può rendere difficile il reperimento di aree idonee all'intervento dell'elicottero sanitario nelle immediate vicinanze del cantiere ove si dovesse essere verificato un infortunio sul lavoro.

A tale scopo la convenzione prevede la realizzazione, all'interno di ogni cantiere, di aree idonee all'atterraggio dell'elicottero.

Per impostarne la realizzazione è stata effettuata, con i responsabili dei cantieri, una prima ricognizione ambientale via terra.

La zona prescelta per l'atterraggio doveva rispondere ai seguenti requisiti:

- ❑ garantire un sentiero di avvicinamento/decollo sufficientemente sicuro
- ❑ dimensioni adeguate al movimento a terra dell'elicottero
- ❑ libera dagli ostacoli in relazione alle direzioni di decollo e atterraggio
- ❑ essere idonea per eventuale sosta dell'elicottero
- ❑ con fondo idoneo all'atterraggio dell'elicottero (compatto, resistente, pianeggiante)

Individuate le aree di atterraggio è stata indicata una serie di lavori di adattamento che comprendono:

- ❑ sbancamento e/o riempimento allo scopo di livellare e adeguare le dimensioni dell'area prescelta
- ❑ rimozione di eventuali ostacoli naturali o artificiali
- ❑ compattamento della superficie e pavimentazione ove è possibile
- ❑ innalzamento della superficie per migliorarne, ove necessario, l'accessibilità in decollo e atterraggio
- ❑ posizionamento di manica a vento e segnalazione a terra del punto di atterraggio

La progressione dei lavori è stata ed è tuttora monitorata telefonicamente e con ricognizioni apposite e/o occasionali con elicottero, documentate fotograficamente, che hanno lo scopo di rilevare eventuali problematiche ancora non risolte. Le ricognizioni con elicottero hanno inoltre permesso la localizzazione e memorizzazione delle coordinate geografiche nell'apparato GPS di bordo.

La realizzazione di queste opere ha un duplice obiettivo; da una parte assicurare un soccorso sanitario adeguato ai lavoratori, visitatori, fornitori dei cantieri CAVET, e nel futuro sia in fase di esercizio che al di fuori della attività di trasporto ferroviario, migliorare il soccorso nelle aree disagiate montane creando una infrastruttura in grado rendere possibile rendez-vous con gli elicotteri di soccorso al fine di limitare lunghi e disagiati trasporti verso idonei presidi ospedalieri, notoriamente lontani da quelle aree.