

Alcool e guida

Effetti oggettivi dell'alcool

Gli effetti negativi dell'alcol sulla guida sono ben noti. Esso agisce su diverse funzioni cerebrali (percezione, attenzione, elaborazione, valutazione ecc.), con effetti diversi e strettamente correlati alla quantità di alcol presente nel sangue, cioè al tasso alcolemico.

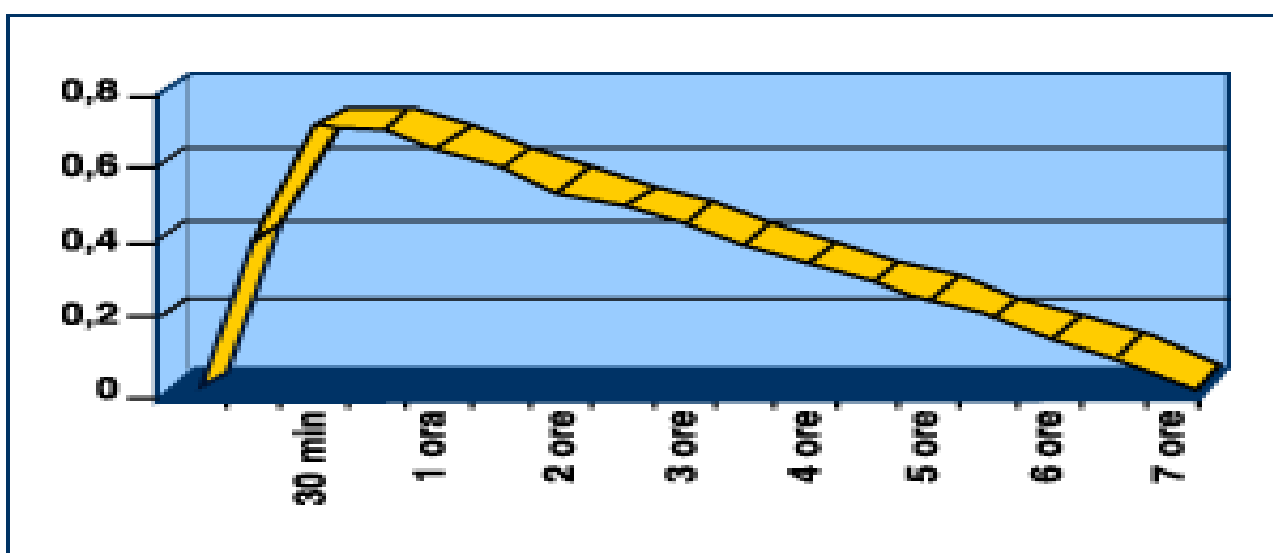
Il tasso alcolemico si misura in grammi di alcol per litro di sangue; un tasso alcolemico di 1g/litro indica quindi che in ogni litro di sangue del soggetto è presente 1 grammo di alcol puro; lo stesso tasso alcolemico può venire espresso anche nella forma 1o/oo (uno per mille) oppure 0,1 %.

I primi effetti negativi si cominciano a riscontrare già con valori di 0,2 g/litro, ad esempio nella capacità di suddividere l'attenzione tra due o più fonti di informazioni e nell'interazione con la stanchezza; con un tasso di 0,5 g/litro cominciano ad essere compromessi il campo visivo laterale, i tempi di reazione, la resistenza all'abbagliamento, il coordinamento psicomotorio. Con un tasso di 0,8 g/litro i sintomi precedenti si aggravano e viene compromessa anche la capacità di valutazione delle distanze, l'attenzione cala in modo notevole, diminuisce la sensibilità alla luce rossa. Ad un tasso di 1 - 1,2 g/litro i sintomi precedenti si aggravano e compare l'euforia, la visione laterale è fortemente compromessa, come pure la percezione delle distanze e della velocità di movimento degli oggetti. A tassi tra 1,5 e 2 g/litro tutti i sintomi precedenti sono in misura esagerata, con la completa sottovalutazione dei pericoli, lo scoordinamento dei movimenti (ad esempio si accelera invece di frenare), reazioni fortemente rallentate. Tutto questo si riflette sui rischi di incidente grave.

Ma come si raggiungono questi valori ? In altre parole, quanto si può bere prima di raggiungere i valori sopra indicati e prima di risentire effetti negativi?

La risposta non è semplice, perché tutto dipende dal meccanismo di diffusione dell'alcol (dallo stomaco al sangue e quindi ai liquidi cellulari del cervello), dal contenuto di alcol delle bevande, dal modo in cui l'alcol viene bevuto, dal sesso e dall'età del soggetto, dalla sua abitudine a bere alcolici.

Il modo in cui l'alcol entra nel circolo sanguigno può essere rappresentato con questo schema.



Supponiamo che si tratti di un soggetto del peso di 70 kg il quale, a digiuno ed in breve tempo, beve due lattine di birra ad alta gradazione (7% in volume). Entro mezz'ora i circa 35 g di alcol contenuti nella birra, assorbiti attraverso tubo digerente, stomaco ed intestino, trasportati in circolo dal sangue e diffondendosi nei liquidi cellulari, determinano il valore massimo di alcolemia. Nel caso illustrato viene raggiunto il valore di 0,7 g/litro: in ogni litro della "parte liquida" (all'interno delle cellule come pure nel sangue) del corpo del soggetto sono presenti 0,7 grammi di alcol. Tale valore rimane stabile per breve tempo (circa mezz'ora) al suo valore massimo, poi comincia lentamente a decrescere: l'alcol viene metabolizzato per la massima parte (circa il 90%) dal fegato, il resto viene emesso attraverso i polmoni ed i reni. Il ritmo di smaltimento del fegato è costante e l'alcol risulta completamente eliminato nell'arco di 7 ore.

Se invece che a digiuno l'alcol viene assunto a stomaco pieno si allunga sia il tempo di salita al valore massimo che il tempo di permanenza in tale valore; in conclusione, si allunga il tempo totale di eliminazione.

C'è anche una grande differenza di comportamento tra le diverse bevande: l'alcol contenuto nella birra o nel vino viene assorbito più lentamente rispetto a quello di grappa o whisky; l'assorbimento dell'alcol è inoltre favorito dall'anidride carbonica dei vini frizzanti. In ogni caso, a parità di quantità di alcol ingerito nell'arco di un certo periodo di tempo sufficientemente breve, viene raggiunto sempre lo stesso valore massimo di alcolemia, qualunque sia la bevanda. I tempi di eliminazione sono poi molto influenzati dalla funzionalità del fegato: se "sofferente" essi possono allungarsi molto.

Se, in un certo arco di tempo (ad esempio durante e dopo un pasto) si ingeriscono quantità successive di alcol, ogni curva di assorbimento ed eliminazione si aggiunge e si sovrappone a quella precedente, determinando effetti cumulativi.

bevendo...	un uomo di 70 kg raggiunge un'alcolemia di...	una donna di 70 kg raggiunge un'alcolemia di...
1/4 di vino a 12°	0,5 g/litro	0,6 g/litro
1/2 litro di birra a 7°	0,6 g/litro	0,65 g/litro
100 cc di superalcolico a 40°	0,6 g/litro	0,7 g/litro

Viene applicata la formula $0,0076 * gr * V/M * 0,70$ (0,60 per le femmine), dove gr è la gradazione alcolica della bevanda, V è il volume in cc della bevanda e M è la massa corporea del soggetto.

Attenzione: questi valori sono il risultato di un calcolo puramente aritmetico; occorre infatti tenere conto anche che esistono ...

Effetti soggettivi dell'alcool

Oltre ai valori dell'alcolemia massima, entra in gioco la diversa sensibilità delle persone a quei valori, e soprattutto alla velocità con la quale essi aumentano. Le alterazioni nelle funzioni psichiche e sensoriali, rilevanti per la guida, possono infatti innescarsi a valori diversi da quelli standard: ci sono persone che si ubriacano più facilmente di altre, e non sempre questa variabilità di reazioni dipende dall'abitudine o dall'assuefazione all'uso di alcolici; anzi spesso sono soggetti che abusano di alcol quelli che per primi e più intensamente ne subiscono gli effetti negativi.

Pertanto, visto che gli effetti negativi per la guida sono presenti anche con valori alcolemici bassi, vale la regola fondamentale.

Tasso alcolemico e rischi di incidenti

Il rischio di incidente grave cresce in maniera paurosa all'aumento del tasso alcolemico: fatto pari ad 1 il rischio di quando si è sobri, cresce a 380 quando il tasso alcolemico è pari o superiore a 1,5 g/l: in pratica, l'incidente grave non è più solo molto probabile, ma addirittura quasi sicuro. Ma anche semplicemente con valori compresi tra 0,5 e 0,9 g/l il rischio è 11 volte superiore!

I falsi sistemi per diminuire il tasso alcolemico

Continuano a resistere alcune "leggende" riguardo alla possibilità di ritardare fino all'inverosimile l'assorbimento dell'alcol (cioè il momento in cui il tasso alcolemico raggiunge il valore massimo) o la stessa possibilità di raggiungere il valore massimo: mangiare patate, o cipolle, o liquirizia, oppure cibi grassi, oppure aggiungere zucchero alle bevande ecc. In realtà, come abbiamo visto, la diffusione dell'alcol nei liquidi corporei e la sua "distruzione" da parte del fegato obbediscono a meccanismi ben precisi, praticamente insensibili ad elusioni prive di fondamento se non addirittura dannose. C'è un solo rimedio per evitare i danni dell'alcol alla guida: non bere o bere in modo molto moderato, oppure bere alcolici a bassa gradazione, comunque, rispettare i "tempi di smaltimento" da parte del fegato.

Interazione tra alcol e farmaci o "sostanze" varie

Molti farmaci (in primo luogo tranquillanti ed ansiolitici, ma anche antidolorifici, alcuni antistaminici, perfino sciroppi per la tosse) interagiscono con l'alcol, potenziando reciprocamente gli effetti negativi, con notevoli disturbi a carico dell'attenzione e della percezione, ancor più rilevanti in una situazione di stanchezza, stress e mancanza di sonno. Leggete attentamente i foglietti illustrativi dei medicinali ed evitate di ingerire alcol se da essi risulta anche la minima possibilità di effetti cumulativi. Gli effetti cumulativi sono invece sicuri ed "automatici" con tutte le sostanze psicotrope voluttuarie (anfetamine, hashish, marijuana, eroina, sostanze di sintesi ecc.). I rischi sono ben noti a chi usa queste sostanze: insistere oltre sulle conseguenze devastanti di certi mix non è certamente necessario.

O BEVI O GUIDI!

L'alcol anche in quantità modeste è incompatibile con la guida.

Se dovete guidare, evitate di bere alcolici. Bere e guidare non indica forza fisica, carattere, capacità di resistenza; indica solo presunzione sulle proprie capacità e scarso rispetto per chi viaggia con chi guida avendo bevuto o gli affida i propri beni. Se avete bevuto e dovete guidare, fatevi sostituire da altri alla guida. Gli effetti dell'alcol si fanno sentire anche dopo ore (vedi grafico in alto): tenetene conto se avete bevuto con abbondanza qualche ora prima di guidare.

Ausili nella guida e strategie da adottare durante la marcia in caso di nebbia

Contenuto principale

Nella nebbia, la cosa più importante è **vedere** ed **essere visti**. Anche di giorno, accendete gli anabbaglianti e, se il veicolo ne è dotato, i fendinebbia. Accendere gli abbaglianti non aiuta a vedere (anzi è dannoso), ma in certe situazioni rende più visibili.

Accendete le luci posteriori antinebbia.

Rispettate le indicazioni luminose "a messaggio variabile" che trovate lungo la strada, in particolare le limitazioni di velocità.

Prestate attenzione ai messaggi ed alle informazioni che possono essere trasmessi per radio.

Concentrate l'attenzione sulla strada e sulla guida.

Se si percorre un lungo tratto senza traffico in nebbia fitta, l'occhio - in mancanza di stimoli - tende a focalizzarsi su una distanza "di riposo" di circa tre metri: **MANTENETE L'ATTENZIONE MOLTO PIU' IN AVANTI**. Non fate l'errore di tenere l'andatura di chi vi sta davanti, seguendone le luci, se superiore a quella indicata in tabella: non avete nessuna garanzia che quel conducente abbia una visibilità migliore della vostra.

Evitate il sorpasso nelle strade con carreggiata a doppio senso.

Nel caso in cui ci si debba fermare è bene farlo solo in caso di necessità e fuori della carreggiata, rallentando gradualmente; attivate in ogni caso la segnalazione luminosa di pericolo (indicatori di direzione simultanei) e tenete accesi gli antinebbia posteriori. Se si tratta di una sosta di emergenza, seguite precauzioni supplementari.

Ecco le regole da seguire

E' un classico, quando avviene un incidente le reazioni più frequenti da parte degli altri automobilisti sono due: rallentare per curiosare intralciando così traffico e soccorsi, oppure accelerare senza prestare alcun soccorso, tanto non siamo medici.

Per le vittime dell'incidente entrambi i comportamenti possono rivelarsi fatali.

COSA FARE

- 1. Fermarsi, verificando che le condizioni di sicurezza lo permettano**
- 2. Prima di scendere dalla propria auto indossare il giubbino ad alta visibilità**
- 3. Controllare che non ci sia rischio immediato di incendio (odore sostanze infiammabili, fumo)**
- 4. Verificare la presenza di feriti**
- 5. Allertare i soccorsi segnalando precisamente il luogo dell'accaduto (indicando località, nome della strada, km)**
- 6. Collaborare al telefono con l'operatore fornendo più indicazioni possibili (mezzi e persone coinvolte, stato degli incidentati)**
- 7. Segnalare l'incidente con l'apposita segnaletica (triangolo ben posizionato ad almeno 50 metri, torce elettriche)**
8. Posizionare, se ci sono feriti in terra, il proprio veicolo a protezione degli stessi
9. Verificare lo stato di coscienza degli infortunati e rassicurarli sull'arrivo dei soccorsi
10. Coprire i feriti in presenza di intemperie o basse temperature
11. Spegnere il motore delle automobili coinvolte e, se possibile, staccare i fili della batteria (prima il polo negativo - nero)
12. Controllare la presenza, fra i veicoli coinvolti, di camion o furgoni con un pannello arancione (che indica trasporto sostanze pericolose o infiammabili) e segnalarlo ai vigili del fuoco comunicando i numeri presenti sul pannello.

COSA NON FARE

1. Non spostare i feriti se non in caso di pericolo imminente come per esempio un principio di incendio
2. Non somministrare acqua o altri liquidi
3. Non creare confusione intorno all'infortunato
4. Non ostacolare l'arrivo dei soccorsi
5. Non fumare
6. Non tentare, qualora fosse coinvolto un motociclista, di rimuovere il casco (eventualmente aprire la visiera per facilitare e controllare la respirazione)

7. Non tentare di eseguire alcuna manovra senza la certezza di saperla eseguire correttamente (rimozione oggetti conficcati, allineamento delle fratture, ecc.)

Guida nella nebbia

Contenuto principale

La nebbia è la condensazione dell'umidità atmosferica in piccolissime gocce d'acqua. E' più facile trovarla in zone basse ed in prossimità di corsi d'acqua, boschi ecc., ed in calma di vento. Nello strato d'aria di circa 20 cm immediatamente sopra il suolo la nebbia è molto più rada o scompare; in questo strato si insinua il raggio luminoso dei proiettori fendinebbia, che per questo motivo devono essere montati in basso ed avere un'emissione molto contenuta verso l'alto. La nebbia ha la pessima caratteristica di assorbire e disperdere la luce (l'accensione dei proiettori di profondità crea solo un pericoloso "muro luminoso"), di diminuire il contrasto e la differenza dei colori e quindi la visibilità degli oggetti. Per questo, è meglio non illudersi troppo sull'efficacia dei fendinebbia anteriori: sono ottimi per migliorare la visibilità delle strisce di margine o di corsia, ma potrebbero essere insufficienti per la percezione di ostacoli. Con la nebbia diventa anche più difficile la valutazione della differenza di velocità con il veicolo che precede.

La nebbia è un nemico mortale

Ogni anno sono centinaia le vittime di imprudenze durante la guida con nebbia, spesso in colossali tamponamenti a catena ma anche in uscite di strada, impatti con alberi, pali, spallette di ponti o in scontri frontali. Valutate obiettivamente le vostre necessità di mobilità con l'automobile; se potete, rinunciatevi e preferite il treno. Con la nebbia, la vostra incolumità è condizionata non solo dal vostro comportamento, ma soprattutto dal comportamento (e dagli errori) degli altri. La tecnologia propone dispositivi, alcuni ancora sperimentali, che si dichiarano in grado di assistervi o di informarvi nella guida nella nebbia; se ve ne siete dotati, apprezzandone l'utilità, non affidatevi tuttavia solo ed interamente ad essi. Rimane il rischio di essere coinvolti in incidenti di chi non ne è provvisto, o di malfunzionamenti o mancate risposte del dispositivo per situazioni anomale.

Il consiglio fondamentale è: diminuire la velocità e rendersi visibili.

Nella nebbia, la cosa più importante è **vedere** ed **essere visti**. Anche di giorno, accendete gli anabbaglianti e, se il veicolo ne è dotato, i fendinebbia. **Accendete le luci posteriori antinebbia.**

Rispettate le indicazioni luminose "a messaggio variabile" che trovate lungo la strada, in particolare le limitazioni di velocità. La velocità dovrà essere mantenuta nei limiti imposti dalla visibilità **di oggetti non emettitori di luce**. Occorre infatti mettersi nella condizione di poter percepire **in tempo** la presenza di un ostacolo e di poter poi arrestare il veicolo. La seguente tabella potrà aiutarvi: ad ogni distanza in cui è visibile un oggetto non luminoso (alberi, guard-rail, strisce sull'asfalto, carrozzerie di veicoli) corrisponde una velocità.

Valori di visibilità di un oggetto a distanza in caso di nebbia		
Km/h	Dist. sicurezza minima in metri	Equivalente a
8	due autovetture	10 km/h
10	un grosso furgone	20 km/h
20	un pò più di un autotreno	20 km/h
30	un autotreno e un autobus	35 km/h
40	due autostrade affiancate	40 km/h
50	mezzo campo da calcio	50 km/h
100	un campo da calcio	100 km/h

Non viene considerato il sorpasso su strade senza spartitraffico **vivamente sconsigliato nelle situazioni sopra descritte.**

Guida nella pioggia

L'aquaplaning e i fattori che lo influenzano.

L'aquaplaning indica il galleggiamento del veicolo su uno strato d'acqua raccolto sul fondo stradale anche per cause diverse dalla pioggia; davanti al pneumatico si forma un "cuneo" di acqua che gli intagli sul battistrada non sono più in grado di "pompate" lateralmente, finché il pneumatico perde completamente aderenza. Il fenomeno aumenta in proporzione allo spessore dello strato d'acqua, all'usura del battistrada, alla velocità del veicolo. A parità di questi elementi, viene esaltato dalla pressione del pneumatico inferiore al normale o dalla condizione di veicolo scarico (diminuisce la pressione sul suolo per cm² di impronta del pneumatico).

La strategia fondamentale (riduzione della velocità, ricalcolo della distanza di sicurezza).

In caso di pioggia occorre procedere guidando con attenzione mantenendo una velocità moderata, evitando brusche accelerazioni, decelerazioni e improvvise sterzate. Particolarmente insidiose possono essere le pozzanghere, quando - come spesso accade - non se ne conosce la profondità. Alcuni tratti di strada possono essere seriamente allagati: affrontarli a velocità eccessiva implica la certezza della assoluta ingovernabilità del veicolo. La ridotta aderenza rende necessario aumentare in modo consistente la distanza di sicurezza, dal 20 all' 80% a secondo delle condizioni.

Nelle frenate di emergenza con blocco delle ruote, su terreno bagnato, occorre affrontare un duplice rischio: l'allungamento dello spazio di arresto e la ingovernabilità del veicolo, che non risponde ai comandi dello sterzo. Entrambi sono il risultato della scarsa aderenza, e possono essere favorevolmente risolti dall'ABS, ma solo entro certi limiti

Le cautele nella guida

Comportamenti utili da ricordare mentre si è al volante

Le componenti della distanza di sicurezza

La distanza di sicurezza è la distanza che ogni veicolo deve mantenere da quello che lo precede, per potersi arrestare, quando necessario, senza tamponarlo. Nella valutazione della distanza di sicurezza è importante tenere in considerazione alcuni fattori : la prontezza dei riflessi del conducente; il tipo e lo stato di efficienza del veicolo; la velocità; la visibilità e le condizioni atmosferiche; le condizioni del traffico; la pendenza della strada e l'entità del carico.

In teoria, nel calcolo di questa distanza si dovrebbe considerare solo l'equivalente della distanza percorsa in un secondo, cioè nel tempo mediamente impiegato per decidere se l'accensione dello stop del veicolo che precede implica la necessità di una nostra frenata e quindi agire di conseguenza. Si dà infatti per scontato che il veicolo davanti ha uno spazio di arresto uguale a quello del veicolo che segue.

Quale deve essere la distanza di sicurezza?

Tenuto conto che al raddoppio della velocità corrisponde uno spazio di frenata quadruplo, è prudente non scendere mai (neanche nella fase iniziale di un sorpasso, quando cioè si inizia ad uscire dalla "scia" del veicolo che precede) al di sotto delle seguenti distanze dal veicolo che precede:

Km/h	Dist. sicurezza minima in metri	Equivalente a
------	---------------------------------	---------------

50	25	lunghezza di due autobus
90	40	più di due autotreni
130	130	un campo da calcio

Se i freni non sono perfettamente efficienti, i pneumatici sono consumati, il veicolo è molto carico, lo spazio di frenata si allungherà di molto, e sarà quindi necessario aumentare le distanze almeno della metà.

Tali valori non devono essere considerati per la guida in caso di nebbia, quando invece devono valere altre considerazioni.

Sicurezza in auto per i bambini

Si rammenta l'importanza di tutelare la sicurezza dei passeggeri più piccoli.

Viaggiare con i bambini comporta considerare i problemi legati a:

SICUREZZA

Viaggiare in auto con bambini implica una responsabilizzazione ulteriore da parte del guidatore specie per quanto riguarda il suo comportamento al volante e l'astensione da ogni forma di consumo di alcool. Occorre inoltre:

- usare le cinture di sicurezza per i più grandicelli e ricorrere agli appositi seggiolini da viaggio per i più piccoli, assicurandoli nei sedili posteriori
- nessun oggetto pesante deve esser posto nel sedile posteriore poiché costituirebbe un proiettile in caso di tamponamento o frenata
- tenere ermeticamente chiuse le portiere posteriori ed evitare che i bambini si sporgano dai finestrini
- non telefonare o lasciarsi distrarre da autoradio ed altri accessori elettronici a bordo.

MICROCLIMA

Affinché i bambini tollerino meglio lo spostamento e lo stress legato al traffico, occorre garantire loro un buon ambiente all'interno dell'abitacolo. Si tenga presente che i bambini specie i più piccoli, hanno un sistema di termoregolazione imperfetto e soffrono molto il calore. Occorre quindi:

- Non fumare durante tutto il viaggio
- Usare auto dotate di aria condizionata dopo averne verificato il funzionamento
- Dotare i vetri posteriori di tende parasole che consentano loro di giocare o riposare senza fastidiosi riverberi
- Tener sempre perfettamente idratati i bambini facendoli bere ad intervalli regolari

MAL D'AUTO

- Evitare percorsi accidentati e strade con molte curve
- Non far viaggiare i piccoli a stomaco vuoto, ed evitare pasti abbondanti
- Se il bambino é grandicello fargli seguire con lo sguardo la direzione del movimento dell'autovettura
- L'uso di antistaminici o altri farmaci contro la cinetosi (mal di movimento o mal di viaggio) é generalmente sconsigliato nei bambini.
- Riconoscere i primi sintomi e segni della cinetosi (pallore, sudorazione) e quindi fermarsi il tempo necessario per evitare le sofferenze connesse alla nausea, il vomito, l'eventuale nistagmo ed altri sintomi del mal d'auto.
- Spezzare il viaggio con soste.

Soccorso in caso di incidente stradale

Contenuto principale

Il Codice della Strada prevede l'obbligo di prestare soccorso in caso di incidente stradale con feriti, stabilendo una sanzione per chi non ottempera; chi presta soccorso, non è soggetto all'arresto in flagranza, cioè sul posto immediatamente dopo. L'obbligo di soccorso riguarda, secondo il codice penale, non solo chi è in qualche modo "coinvolto" nell'incidente, ma anche chi si trova a passare più tardi ed ha la chiara percezione dell'esistenza di feriti.

La graduatoria delle azioni di soccorso

Il "soccorso" richiesto dalla legge si sviluppa in più fasi, ognuna delle quali di per sé già realizza il soccorso, cioè realizza il fine di salvare vite umane o almeno ridurre il danno.

Sul luogo dell'incidente, le azioni da svolgere sono le seguenti:

- **"mettere in sicurezza"**, cioè segnalare agli altri veicoli sopraggiungenti l'esistenza dell'incidente e dell'ostacolo sulla carreggiata. **Tutti i mezzi possono essere utili**, in particolare il parcheggiare in condizioni di sicurezza prima del luogo dell'incidente, l'accensione di tutte le luci, il triangolo di emergenza ecc., evitando però di mettere a repentaglio la propria vita. In questo modo si evita che altri veicoli possano impattare sui veicoli incidentati e produrre altre vittime.
- **"valutare sommariamente"** la gravità dell'incidente, cioè stabilire approssimativamente il numero dei feriti e la gravità delle lesioni. Non è richiesta una valutazione approfondita nè l'accertamento della morte o della vita; l'importante è acquisire gli elementi necessari per la fase successiva. Ulteriori suggerimenti per la valutazione della gravità sono dati più avanti.
- **"informare" i servizi di soccorso**, fornendo elementi il più possibile precisi sul **luogo dell'incidente, tipo di veicoli coinvolti, numero di persone ferite, gravità delle lesioni, se i feriti sono bloccati all'interno del veicolo**. Questi elementi sono molto importanti: sulla base di essi un operatore telefonico dei servizi di soccorso è in grado di valutare con buona approssimazione il numero di ambulanze da inviare, il tipo di personale che dovrà avere a bordo, le particolari attrezzature necessarie, lo "scenario atteso", la necessità dell'intervento di vigili del fuoco. **Questa fase è critica** e deve essere realizzata con il maggior "sangue freddo" possibile; ogni maggior dettaglio che si riesce a fornire può essere molto utile.
- **"prestare soccorso"**, nei limiti delle proprie capacità e della prudenza. Alcune lesioni necessitano di manovre od operazioni che è vivamente consigliabile lasciare a specialisti, altre possono essere affrontate anche da inesperti, ma sempre con prudenza, calma e continua valutazione della situazione. In questa fase, compiere operazioni errate, incongrue, eccessive, potrebbe peggiorare le lesioni anche in modo grave. Ulteriori elementi sono dati più avanti.

La valutazione della gravità-punto 2 della graduatoria

La "gravità" che interessa è quella che costituisce "minaccia per la vita". Non bisogna lasciarsi ingannare dalla "quantità di sangue" presente sulla scena dell'incidente. Vi sono lesioni interne anche gravissime che quasi non rilasciano sangue all'esterno; altre, di moderata gravità - quali le lesioni al volto o agli arti - che producono emissioni molto "visibili" ma non sono "gravi" nel senso che interessa.

In generale, per il fine che qui interessa, può essere considerato "molto grave" un ferito che:

- sia privo di conoscenza;
- sia stato sbalzato fuori dal veicolo o dal motociclo;

- abbia violentemente urtato il volante o il cruscotto senza avere la cintura di sicurezza (la gravità dell'urto può essere dedotta anche dai danni al veicolo);
- sia schiacciato da un peso, infilzato da un oggetto (questa circostanza deve essere segnalata all'operatore telefonico);
- abbia una posizione del tronco o della testa così innaturale da far sospettare una lesione vertebrale;
- se si tratta di un bambino, anche al di fuori delle ipotesi precedenti, se abbia segni di emorragia consistenti.

Al lato opposto, possono essere considerate "leggere" o "moderate" le lesioni consistenti in:

- abrasioni, escoriazioni, contusioni, lacerazioni;
- fratture di naso, denti, dita.

Tra i due estremi si situano tutte le lesioni.

Quando intervenire direttamente

In questa parte non vogliamo dare suggerimenti pratici od operativi sulle diverse modalità di soccorso a seconda delle lesioni, né illustrare manovre od operazioni il cui esito può essere garantito solo da un adeguato addestramento. Ogni cittadino dovrebbe avere un minimo di conoscenze di pronto soccorso, acquisite in modo serio ed efficace; ogni automobilista dovrebbe avere la possibilità di integrare tali conoscenze con nozioni ed esperienze relative alle specifiche traumatologie della strada. In attesa che ciò si realizzi, intendiamo solo fornire dei criteri-guida per evitare soprattutto che il generoso impulso a "fare qualcosa" si tramuti in danno irreversibile per la vittima di incidente.

Se pertanto siete inesperti di soccorso, o sentite che le conoscenze possedute sono insufficienti, considerate che **in tutte le lesioni sopra indicate come "gravi" è meglio attendere l'arrivo di soccorsi specializzati piuttosto che tentare manovre rischiose** (tipo l'estrazione del ferito dall'abitacolo, l'estrazione del casco, massaggi cardiaci sul posto ecc.) che potrebbero procurare lesioni vertebrali irreversibili o emorragie interne inarrestabili.

Solo in caso di incendio in atto o in imminente pericolo tale cautela può essere superata dalla necessità di allontanare il ferito. In questo caso, occorre agire senza "strattonare", "tirare" o "piegare", soprattutto a livello di colonna vertebrale e di vertebre cervicali, cercando di conservare l'allineamento delle vertebre.

Negli altri casi, è possibile intervenire ad esempio tamponando emorragie esterne. La riduzione ed immobilizzazione di fratture di arti può essere tentata solo se si hanno sufficienti conoscenze ed esperienze.

Mantenete la calma, valutate oggettivamente la situazione, proteggete i feriti e voi stessi da ulteriori incidenti, fornite informazioni precise agli operatori del soccorso: se non siete sufficientemente esperti, già questo realizza un buon livello di soccorso.

Sosta di emergenza

Contenuto principale

Rendersi visibili e segnalare l'ingombro

In caso di sosta di emergenza è bene fermarsi, se possibile, in condizione di sicurezza, fuori della carreggiata, segnalando il veicolo o rendendolo comunque visibile. Per segnalare l'ingombro è necessario utilizzare, di giorno, il triangolo, di notte, le luci di posizione o di emergenza, o, se queste non funzionano, l'apposito segnale (il triangolo), collocato in posizione stabile ad almeno 30 metri dalla parte posteriore del veicolo.

In condizioni di scarsa visibilità, la sosta di emergenza e l'esecuzione di operazioni quali la sostituzione di un pneumatico possono esporre a gravi rischi.

In questo caso è di fondamentale importanza fermarsi il più lontano possibile dalle corsie di transito e accentuare con tutti i mezzi

possibili la visibilità del veicolo: accendete anche le luci posteriori antinebbia e i fari anteriori, oltre che le luci di emergenza. Talvolta sui veicoli queste luci sono fissate sul portellone posteriore, che viene lasciato aperto in alto, ad esempio dopo l'estrazione della ruota di scorta, rendendole quindi invisibili: ricordate di richiudere il portellone.

Anche chi esegue operazioni di emergenza deve rendersi il più possibile visibile, indossando, come prescritto dal Codice della Strada, il giubbotto o le bretelle ad alta visibilità; durante le operazioni, è importante tenere d'occhio anche i veicoli sopraggiungenti, in modo da percepire con anticipo situazioni di pericolo per poter tentare di schivarle.

Fare uscire tutti

In caso di sosta di emergenza a lato della carreggiata, soprattutto in condizioni di scarsa visibilità, è opportuno che gli occupanti escano dal veicolo e si dispongano **quanto più possibile sul margine destro della stessa**, per evitare potenziali tamponamenti da parte dei veicoli sopraggiungenti.

....si incrocia un'ambulanza...

Una ambulanza in servizio di emergenza viaggia con sirene e lampeggianti attivati e non è tenuta a rispettare le norme del Codice della Strada, gli altri autoveicoli sono invece obbligati a sgombrare per quanto possibile la corsia, favorendone il percorso, ed a lasciarle in ogni caso la precedenza.

Perciò quando sopraggiunge una ambulanza è fatto obbligo di arrestarsi o quanto meno rallentare al massimo accostando alla propria destra, non impegnare gli incroci, liberare rapidamente eventuali strettoie o punti di ingombro (i nostri famigerati ingorghi).

Poiché generalmente si sente la sirena prima di avvistare il mezzo è buona norma rallentare leggermente cercando di identificarne la provenienza per comportarsi di conseguenza; ricordiamo che questo obbligo vale anche per moto, ciclomotori e biciclette, poiché anche prestarvi attenzione o superarli può comportare rallentamenti.

Quando una ambulanza non ha in azione lampeggianti e sirene circola in modo identico agli altri autoveicoli, rispettando precedenza e stop. E' eventualmente atto di cortesia e civiltà favorirne l'immissione nel traffico, o la svolta (soprattutto in corrispondenza dell'ingresso in Ospedale), poiché nella quasi totalità dei casi trasporta una persona in difficoltà o comunque persone che prestano un servizio alla comunità.

Tratto da aci.it