

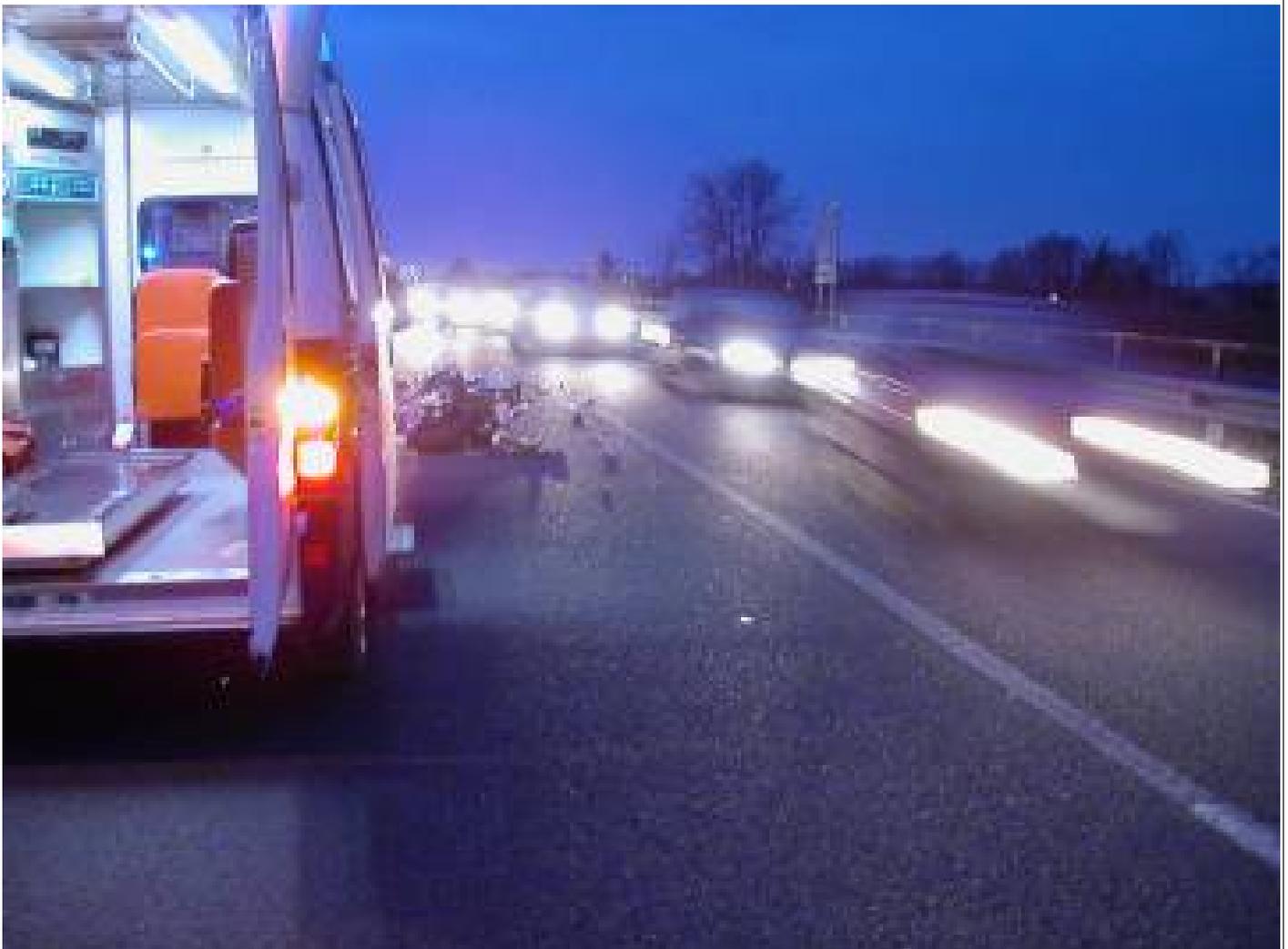


Magazine

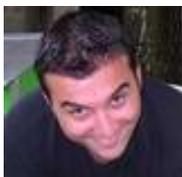
Anno 2, Speciale 2

Settembre 2004

Speciale Sicurezza



Editoriale: Secondo anno secondo speciale



Un secondo bino, una buca.

numero speciale che non poteva che essere dedicato a ciò che ci preme di più: la nostra vita.

Il bene più prezioso, da tenere sempre presente ogni volta che saliamo su una moto e che accendiamo il motore per un nuovo "viaggio" o semplicemente per recarci giornalmente al lavoro.

In queste pagine una raccolta di articoli e "denunce", un modo per far pensare che nonostante le protezioni, la moto perfettamente a punto e la nostra esperienza, non siamo invulnerabili, ed il primo strumento di sicurezza è il nostro cervello, la nostra prudenza, e come leggeremo anche un po' di psicologia.

Essere preparati ad ogni evenienza è fondamentale per far sì che "l'andare in moto" resti un piacere. Non si tratta di terrorismo, è semplicemente una presa di coscienza che deve far parte del nostro personale percorso. "Conosci il tuo nemico", e per un motociclista i nemici sono sempre dietro l'angolo, la distrazione di un automobilista, un tom-

Alcune cose possono sembrare scontate e ripetitive ma noi crediamo che rileggere e riflettere su certe cose non sia mai abbastanza perciò abbiate pazienza e fate tesoro di ciò che troverete in questo numero speciale.

Nelle ultime pagine abbiamo pensato di riproporre l'ormai (speriamo) noto vademecum del primo soccorso scritto dal nostro Flyer Duck, con la speranza di non doversi mai trovare a dover applicare quelle regole, ed i consigli dell'arma dei carabinieri dedicati ai motociclisti.

Enrico Ercoli (Fenice72)

Per sdrammatizzare invece qui vi propongo i dieci comandamenti del motociclista trovati sulla rete:

- 1) If you ride a byke you will die. If you do not believe this to be true; read rule #1 MANY times.
- 2) You WILL lay down your first bike in an accidental situation. FACT.
- 3) The road and everything on it exists to kill you!

- 4) Re-read rule #3. Again. and Again. Again.
- 5) Leather is not looks, it is armor; Chaps and coat. See rule #3.
- 6) ANYTHING not strapped in place, right down to your shoelaces, will KILL YOU.
- 7) If a helmet has a seam running down the middle of it: It is suitable only for go-carts and mall shopping.
- 8) There IS no such thing as defensive driving on a motorcycle. An eighteen wheeler with 18 brakes can stop faster than you.
- 9) Travel in the area of the lane most visible to other drivers left side mirrors. Exhaust leaks and straight pipes are beneficial.
- 10) ALWAYS have a bolt hole. Know at every second where a safe spot is to dodge into should ANYTHING occur. Otherwise: See rule #1

Sommario:

| | |
|--------------------------|------|
| Editoriale | 2 |
| I pericoli in moto | 3-4 |
| Strade pericolose | 5-6 |
| Moto e droga | 7-8 |
| Primo soccorso | 9-10 |
| Consigli dei Carabinieri | 10 |



**3° Raduno Nazionale
17/18/19 Settembre 2004**



Aperte le iscrizioni al terzo Raduno Nazionale di FazerItalia nelle Marche.

**Per info ed iscrizioni:
www.fazeritalia.it**

E' più pericolosa la moto o l'auto? Quali situazioni più rischiose? Fate attenzione a... (di Dario Ballerini)

Tratto da Motosprint numero 30 del 27 luglio 2004.

Wildhaus (SVIZZERA) –

Filippo Bretoni, che correva a cavallo degli anni Ottanta, si faceva il segno della croce ogni volta che entrava in pista. Ci fu un sabato in cui riuscì a malapena a portare a termine il "rito" che era già volato a terra, alla prima curva. <<Hai visto? - lo apostrofò Piero Pedone, che correva e vinceva nello stesso campionato, il trofeo Laverda 500- *A cosa ti è servito?* >>. Ma lui pronto: <<E se non me lo fossi fatto, cosa mi sarebbe successo?>>.

Dispiace pensarci, ma in moto ci si può fare male. Per strada molto più che in pista. Ci sono 89 morti per miliardo di chilometri/uomo percorsi, contro 9 dell'auto o i 6 dell'aereo, che scendono a 0,9 per il treno e 0,8 per l'autobus. Fate pure gesti scaramantici, se vi fa sentire meglio. Il rischio di lesione per un motociclista è 7,9 volte superiore a quello di un automobilista, quello di morte diventa dell'ordine di 9 volte – la variazione è di qualche decimo a

seconda del Paese- secondo studi delle assicurazioni Winterthur e della Dekra, ente analogo al TUV che si occupa di omologazioni, perizie e analisi di incidenti, effettuando ricerche che comprendono anche crash test, le simulazioni di incidenti con mezzi reali e manichini. E allora? E allora, ad esempio, è bene rinunciare a un po' di quella sicurezza che a volte gonfia i motociclisti esperti: nel 2002 in Svizzera i morti per incidente di età tra i 30 e i 59 anni sono stati 57, quelli tra i 15 e i 29 anni sono stati 24. L'arco di anni è minore, ma non c'è comunque proporzione. Ed è ancor più importante sapere che spesso la colpa non è delle moto: solo il 22,2% degli incidenti in cui è coinvolto un motociclista è provocato da lui stesso, secondo una ricerca della GDV, l'associazione delle compagnie assicurative tedesche. Con buona pace di chi vede nelle due ruote un simbolo di temerarietà, le responsabilità degli incidenti in cui è coinvolta una moto sono nel 62,2% dei casi di automobilisti, 6% di autocarri/

bus, 5,7% biciclette, 2,2% di un altro motoveicolo. Il che non è per niente tranquillizzante: significa dover pensare anche per gli altri, perché pur se l'errore può non essere nostro, lo sono le conseguenze. Pesanti: mette i brividi vedere come vola e come sbatte un manichino alla innocua velocità di 60 km/h, nelle riprese al rallentatore. In questo senso le dimostrazioni organizzate da Dekra e Winterthur in Svizzera sono state un pugno nello stomaco.

Dunque è meglio sapere quali sono le situazioni in cui si verificano gli incidenti, e a cui quindi bisogna fare particolarmente attenzione: la mancata precedenza a un incrocio è causa del 42% di tutte le collisioni tra auto e moto, la mancata precedenza di un'auto che svolta a sinistra mentre di fronte arriva una moto copre il 26% dei casi. E ancora il sorpasso di un'auto che cambia corsia o che svolta a sinistra (11%), le collisioni innescate da una inversione a "U" (9%), e poi il temutissimo scontro frontale, quando



E' più pericolosa la moto o l'auto? Quali situazioni più rischiose? Fate attenzione a... (di Dario Ballerini)

uno dei due mezzi si trova nella corsia "sbagliata" per un sorpasso o in curva: pesa per il 7% nel numero delle collisioni tra auto e moto, ma le conseguenze sono severissime perché in questo caso le velocità dei due mezzi si sommano! Molto minore, invece, l'influenza dei tamponamenti.

Come fare per evitare il più possibile i guai? Intanto, cercando di non essere noi a crearli, usando prudenza e mantenendo

la moto in ordine. E poi, come si diceva, è fondamentale un po' di sano scetticismo nei confronti degli altri utenti della strada; conviene non fidarsi ciecamente delle loro frecce e cercare di prevedere ciò che faranno in base al loro comportamento: ad esempio, attenzione a chi ha telefonini, bambini o animali in auto, la sua attenzione è distratta da queste cose. E poi occhio agli incroci na-

turalmente, ricordando che la moto è "sottile", cioè meno visibile. Quanti, dopo un incidente, si sono sentiti dire <<Non l'avevo vista>>! Un problema che si ripropone ancor più forte in tratti dove si alternano luce ed ombra (un bosco, ad esempio), col rischio di rimanere oscurati agli occhi abbagliati degli automobilisti. E allora evviva l'obbligo di tenere accesi i fari, evviva i caschi e moto dai colori brillanti, e un colpettino di clacson all'occorrenza. E ricordate anche l'angolo morto, quella zona in cui il guidatore di un'auto non vi vede né direttamente, né negli specchietti; è situata nella parte laterale posteriore sinistra di un'auto, là dovete

"attraversare" se volete sorpassare. Dunque restateci il meno possibile, e a una certa distanza dall'auto stessa, per avere il tempo di reagire se fosse necessario. Poi, abbiate sempre caschi con la visiera – basta un moscerino per restare accecati per qualche attimo, la quale non deve avere graffi che rifrangono i raggi del sole basso o le luci dei veicoli provenienti di fronte, abbagliandovi; e usate un abbigliamento dotato di protezioni.

Interessante anche notare come l'80% degli incidenti provocati da moto siano riconducibili a errori di guida individuali, solo il 10% al fondo stradale in cattive condizioni o sporco. Ma è sempre bene fare attenzione a bagnato, sabbia, foggiate, tombini e binari. E soprattutto ricordare che il più efficace degli amuleti contro gli incidenti è quello che conserviamo dentro al scatola cranica. Conviene non spegnerlo quando si abbassa la visiera.



Strade pericolose

L'AMI denuncia la pericolosità delle strade italiane



**Le nostre strade?
Le peggiori d'Europa...**

Lo sostiene l'Associazione Motociclisti Incolumi, che si batte per eliminare tutte le barriere architettoniche pericolose per chi guida sulle due ruote, in occasione del Bike Expo Show che si è chiuso il 18 gennaio scorso alla Fiera di Padova. Proprio il pessimo stato delle strade, secondo l'Associazione nata nel marzo scorso, spiegherebbe un terzo dei 3500 decessi che si registrano ogni anno tra i motociclisti. "Asfalti pericolosi - spiega il presidente Marco Guidarini - guardrail che risalgono agli anni '50, pali, paletti e muretti che si trasformano in ostacoli letali. Ma anche da parte del motociclista, rileva ancora Guidarini, occorre il rispetto di alcune "regole d'oro" per la propria sicurezza: il costante utilizzo di casco,

paraschiena, calzature e guanti, la buona manutenzione del mezzo con particolare attenzione a pneumatici e freni, il rispetto del codice della strada e anche, aggiunge, un buon bagaglio di esperienza e un po' di psicologia per intuire il comportamento degli altri utenti della strada.

Il prontuario del buon centauro arriva dall'Associazione Motociclisti Incolumi (Ami), il movimento di amanti delle due ruote nato nel marzo del 2003. Per guidare sicuri e ridurre al massimo il rischio di incidenti i consigli sono semplici ma decisivi. E l'Ami denuncia: strade italiane insicure, in pessimo stato. Tra le peggiori d'Europa assieme a Grecia e Portogallo. Ecco spiegati i 3500 motociclisti che vi perdono la vita ogni anno. Utilizzare sempre e mantenere in buone condizioni i dispositivi di "sicurezza passiva": casco, paraschiena, calzature e guanti. Fondamentale è la manutenzione del mezzo con particolare attenzione a pneumatici e dispositivo frenante. E naturalmente è indispensabile rispettare le regole del codice della strada: i motociclisti devono prestare attenzione a distanza e velocità di sicurezza. "I pericoli sulle strade per noi motociclisti sono moltissimi" spiega il presidente dell'Associazione, Marco Guidarini, giovane medico toscano, ex-pilota di motocross, "e per guidare sicuri è fondamentale rispettare qualche regola. E poi serve qualche rudimento di psicologia per capire l'automobilista

che troviamo di fronte. Bisogna cogliere i piccoli segnali che lanciano con i loro comportamenti gli altri utenti della strada". Ed effettivamente, dopo anni in sella ad una moto, si imparano piccoli trucchi che aiutano a prevenire gli incidenti. Un bagaglio di esperienza codificata in un prontuario che sarà dato alle stampe il mese prossimo. (febbraio 2004)



In Italia ogni anno le vittime decedute a causa di incidenti stradali sono circa 9mila. Tremila cinquecento sono motociclisti. Di questi, almeno millecinquecento perdono la vita a causa di ostacoli e infrastrutture presenti sulle nostre strade. "Rispettare il codice della strada e prestare attenzione alla sicurezza passiva non serve se prima non vengono adeguate le strade" spiega Guidarini, "Asfalti pericolosi, guardrail che risalgono agli anni 50, pali, paletti e muretti che si trasformano in ostacoli letali".

L'Associazione Motociclisti Incolumi si batte infatti per eliminare tutte le "barriere architettoniche" che rappresentano un grave pericolo per l'incolumità di chi guida le due ruote. "Il costo sociale di un decesso per la collettività è di 500mila euro" spiega il vice presidente Davide Barin, "cifra che sale a un milione di euro in caso di invalidità. E' ora di fare qualche cosa. Le nostre strade sono tra le peggiori d'Europa assieme a quelle di Grecia e Portogallo".



Strade pericolose

Anche LEGAMBIENTE si unisce al coro. L'associazione ambientalista presenta numeri e critiche. La rete stradale italiana? «Pessima e senza manutenzione»

707 morti e 20 mila feriti la scorsa estate, in una manciata di week end. E il killer è sempre lo stesso: una rete stradale inadeguata. A sostenerlo è Legambiente, che ha presentato un dossier sulle **strade italiane più pericolose**. Non solo numeri, ma anche commenti e polemiche precise. Tanto che la **replica non s'è fatta attendere**: l'Aiscat ha immediatamente bollato quella di Legambiente come: «Classificazione inopportuna».

LE PIÙ PERICOLOSE

La principale unità di misura della pericolosità stradale è il **numero di incidenti per chilometro**. Secondo questa ingloriosa classifica, la strada più pericolosa in Italia è la **tangenziale Est-Ovest di Napoli: 16 incidenti al chilometro**. Tra le statali, primeggia invece la via Emilia, con oltre 4. L'elenco completo è davvero sconcertante.

POCA MANUTENZIONE

Perché tanti incidenti? La risposta di Legambiente è netta: **le strade italiane sono pessime**. Il loro asfalto è pessimo nel 6,6% dei casi e appena sufficiente nel 15,6%. Ottimo lo si può definire solo nel 12% dei casi. Un dato in particolare alimenta le critiche dell'associazione ambientalista negli ultimi 10 anni **il numero di auto in circolazione è cresciuto del 20%, ma solo il 4% della rete stradale è stato adeguato**.

REALACCI: «PARALISI IN ITALIA» - Il presidente di Legambiente, Ermete Realacci, parla di «un'assoluta paralisi del nostro Paese. Mentre **Germania ed Inghilterra hanno saputo ridurre del 34 e del 17% i morti per incidenti in dieci anni, noi siamo fermi ad un misero 10%**». C'è infine il problema dei troppi tagli. Sempre Realacci: «Le pattuglie della polizia sono passate dalle 545mila del 1960 (una pat-

tuglia per 4,5 automobili) alle 477mila di oggi (una pattuglia ogni 90 auto). Ma **il Governo parla solo di grandi opere**».

AISCAT: «CLASSIFICAZIONE INOPPORTUNA»

- Ma per l'Aiscat (Associazione italiana società concessionarie autostrade e trafori) la classificazione di Legambiente «è inopportuna». Perché i dati **si riferiscono «a un parametro, quello della incidenza per km, non significativo** in termini di analisi della sicurezza stradale in quanto **completamente avulso dalle quantità di traffico** presenti sulla strada, elemento invece fondamentale». Se, esemplifica l'Aiscat, si considerassero non gli incidenti, ma i morti, la **tangenziale di Napoli sarebbe una strada relativamente sicura**. Con il criterio di Legambiente risulta invece la più pericolosa.

La top ten delle strade pericolose

Autostrade e tangenziali:

| Strada | Incidenti per km |
|------------------------------------|------------------|
| 1. Tangenziale Est-Ovest di Napoli | 16 |
| 2. SS 38 dello Stelvio | 11,7 |
| 3. Tangenziale Est di Milano | 11 |
| 4. Grande raccordo anulare di Roma | 9 |
| 5. A8 Milano-Varese | 8,3 |
| 6. Raccordo di Reggio C. | 7,7 |

Strade statali:

| Strada | Incidenti per km |
|-----------------------------|------------------|
| 1. Via Emilia | 4 |
| 2. Statale 486 di Scandiano | 3,9 |
| 3. Strada Pontina | 3,8 |
| 4. SS 306 del Lago di Como | 3,7 |
| 5. SS 072 di San Marino | 3,6 |

Moto e droga, convivenza impossibile

Convegno della Federazione Motociclistica Italiana sulla sicurezza stradale e sulle conseguenze dell'uso di stupefacenti

Esperti del reparto "Ambiente e Traumi", Dipartimento Ambiente e Connessa Prevenzione Primaria Istituto Superiore di Sanità, psichiatri, piloti ed esperti di statistica si sono riuniti a Roma per un convegno sulla sicurezza stradale e le conseguenze dell'uso di sostanze stupefacenti per i motociclisti.

Andare in moto richiede preparazione e costante attenzione in quanto esistono precise leggi della fisica che sono onnipresenti, e che possono punirci, anche duramente, per eventuali nostri errori. E questo, più o meno, lo sappiamo tutti. Ma gli esperti ci hanno poi raccontato che la moto è sostanzialmente un giroscopio e come tale deve essere in ogni momento considerata: un sistema il cui equilibrio è metastabile. Dunque, per evitare di incorrere in danni, talora seri, è necessario essere in grado di "dominare" questo giroscopio (da qui l'importanza di un adeguato addestramento), come pure di vigilare affinché gli inevitabili rischi che si incontrano sulla strada vengano "azzerati" per tempo.

Nella graduatoria del numero di morti per incidente stradale relativa ai 15 stati dell'Unione Europea, il nostro Paese occupa il nono posto. La situazione, quindi, non è tra le peggiori. L'Italia, tuttavia, presenta un tasso di riduzione della mortalità per incidente stradale pari al 15%, nettamente inferiore alla media europea del 26,8%.

Circa i 2/3 delle vittime sono utenti deboli (pedoni e ciclisti) e conducenti di motocicli. Si tratta quindi di un problema di carente tutela delle componenti più deboli della mobilità, di scarsa separazione dei flussi di traffico, di ricor-

rente interferenza tra i percorsi di pedoni e ciclisti e quelli degli autoveicoli.

Altre categorie che richiedono un intervento specifico sono quelle degli utenti giovani (18-29 anni), i cui tassi di mortalità e ferimento specifici sono circa il doppio di quello della fascia di popolazione intermedia. In particolare, sono strettamente legate alla giovane età le cosiddette stragi del sabato sera.

Sulla strada i giovani italiani sono pericolosi per sé e per gli altri; in particolare chi usa il motorino rappresenta un pericolo per sé e per gli altri e nelle città italiane quasi sei giovani su dieci girano in motorino, che in Italia è diventato in assoluto il mezzo motorizzato più utilizzato.

In realtà, a differenza di quanto riportato allarmisticamente da molti, non tutti i giovani motorizzati sono pericolosi, ma una discreta parte (almeno un terzo) non dimostra una buona conoscenza delle regole della strada: infatti trenta su cento dimostrano scarsa esperienza nella guida e un rispetto incostante delle regole, guidando il ciclomotore con comportamenti spesso inadeguati; uno su cento costituisce un vero e proprio pericolo per sé e per gli altri, perché ha una insufficiente conoscenza del Codice e attua comportamenti decisamente imprudenti.

Fra i fattori più rilevanti vanno segnalati: il grande numero di rischi corsi a causa di comportamenti inadeguati nell'ambiente stradale (attraversare con il rosso, non indossare il casco); le distorsioni nella percezione del rischio, cioè la scarsa capacità di interpretare le situazioni critiche,

di percepire le probabilità di un incidente e di valutare il pericolo a causa di un'eccessiva fiducia in sé, la trasgressione delle norme del Codice della strada (il 24,9% non comprende/interpreta correttamente il Codice); la limitata capacità di gestire eventi complessi dipendente dalla scarsa esperienza; la bassa sensibilità agli standard di sicurezza (due giovani su dieci sognano potenza e velocità, piuttosto che sicurezza e affidabilità, quando pensano alla loro automobile ideale).

Tra le cause della distorsione della percezione del rischio, al primo posto è purtroppo da prendere in considerazione l'uso di sostanze farmacologiche in grado di alterare le percezioni normali: di gran lunga la sostanza che più incide nel numero degli incidenti stradali è l'abuso di alcol.

Due giovani su tre consumano bevande alcoliche. Tra i maschi questa percentuale è del 72,2%, mentre per le femmine è del 57,7%. La bevanda alcolica maggiormente consumata dai giovani è la birra che si conferma quindi come la bevanda targata giovani per eccellenza. E' seguita un po' più da lontano, nelle preferenze



Moto e droga, convivenza impossibile

del campione, dal vino e dai superalcolici. Il primo bicchiere arriva attorno ai 12 anni per i maschi e ai 13 per le femmine, ma dell'alcol si comincia a fare un uso regolare un po' più tardi: attorno ai 14-15 anni di età. I consumi di alcol registrano un andamento in crescita con l'età assestandosi verso i 18-19 anni attorno al 75% per i maschi e al 56% per le femmine. Il consumo di birra si concentra durante il week-end: il 47% dei soggetti esaminati beve normalmente birra in queste occasioni.

Il vino ha invece un consumo più regolare e si accompagna più strettamente ai pasti. Durante il week-end il suo consumo si attesta attorno al 29%. Per quanto riguarda i superalcolici è l'11% circa dei giovani a farne uso. Il consumo si concentra anche in questo caso durante il week-end (il 28%). I maschi sono caratterizzati nel caso dell'alcol da un consumo più hard (bevono di più e con maggiore frequenza) mentre la popolazione femminile ha un approccio più soft (beve di meno e con frequenza meno serrata). L'unico momento in cui i valori tendono ad incontrarsi è il week-end, seppure anche in questa occasione siano i maschi a farsi maggiormente notare. Il 40,1% dei giovani (il 44,8% dei maschi e il 35,1% delle femmine) ha dichiarato di essersi ubriacato

almeno una volta in passato. Si tratta all'incirca del 60% dei consumatori di alcol. Per molti di loro è stata probabilmente un'esperienza rimasta isolata tuttavia, nel mese precedente la rilevazione, ad ubriacarsi sono stati 1.268 ragazzi (il 28% dei consumatori di alcol). A molti di loro è successo anche più volte.

I giovani che consumano alcol abitualmente hanno opinioni e comportamenti più negativi dei loro coetanei astemi, esponendosi ad un duplice livello di rischio sulla strada: quello determinato dall'assunzione di alcol e quello indotto da convinzioni e comportamenti più trasgressivi.

L'associazione che esiste tra consumo di alcol e comportamenti negativi di guida si fa più evidente con la crescita dell'abitudine all'alcol, qualunque sia la bevanda consumata.

Analoga la correlazione riscontrata tra comportamenti negativi di guida e abuso di alcol. L'indicatore adottato in questo caso è l'abuso di alcol (se ci si è ubriacati, e quante volte) nel corso dell'ultimo mese rilevato. Sia per la popolazione di sesso maschile che per quella femminile, la prevalenza di convinzioni positive di guida decresce con l'aumentare dell'indice di abuso.

Altre sostanze
Il 23,6% dei soggetti dichiara di aver assunto delle sostanze. Nei maschi tale percentuale è del 27%, tra le femmine è del 20%. Nella grande maggioranza dei casi si tratta di canne. Il 6,2% del campione assume invece sostanze forti: cocaina, ecstasy, lsd, ecc.



La graduatoria delle sostanze preferite vede al primo posto la marijuana (95,3%), seguite nell'ordine dalla cocaina (19,2%), dall'ecstasy (15,3%) e dall'lsd (13%). La prima esperienza con le sostanze avviene per la grande maggioranza dei giovani attraverso il fumo di "canne" (nel 93% dei casi), verso i 14-15 anni di età.

Per verificare la differenza tra gli atteggiamenti e i comportamenti di guida di chi non fa uso di sostanze e di chi ne fa uso sono stati messi a confronto coloro che assumono sostanze e coloro che non ne assumono. I risultati non sono dissimili da quelli rilevati nel caso dell'alcol: chi fa uso di sostanze psicotrope ha opinioni e comportamenti più negativi rispetto ai soggetti che non ne fanno uso.

Si può anzi notare da questo punto di vista una progressione abbastanza netta dei comportamenti negativi tra chi non fa uso di sostanze, chi assume soltanto marijuana e chi assume anche sostanze pesanti.





Il soccorso in caso di necessità

Nozioni di primo soccorso a cura del nostro Flyer Duck già istruttore P.S. CRI di Milano e 118 Lombardia

Sicurezza: è il primo comandamento per chi opera nel soccorso organizzato e pure il primo insegnamento che si propina ai nuovi soccorritori.

Non è certamente necessario rimarcare quanto noi motociclisti abbiamo nel DNA il mutuo soccorso: sarà la nostra intrinseca vulnerabilità di fronte ai pericoli della strada, sarà retaggio dei pionieristici tempi del motociclismo passato, rimane che nessuno di noi si tirerebbe mai indietro vedendo un amico o una persona in difficoltà. Altrettanto vero è che un soccorso disorganizzato o peggio pericoloso possa addirittura peggiorare l'esito di qualsiasi evento; perciò proviamo a focalizzare alcuni comportamenti da tenere.

SICUREZZA DELLA SCENA

La base del soccorso: rendere sicura il teatro dell'evento, che di volta in volta può essere un incidente stradale, un malore in un bar o altro.

Ci fermeremo in zona sicura dove non si corre pericolo di essere investiti oppure dove non si intralceranno i soccorsi organizzati; ci potremo avvalere di altri amici o di persone già presenti per regolare la circolazione stradale, fermare il traffico, soprattutto segnalare il luogo dell'incidente almeno 100 metri prima con un triangolo (attenzione alle curve!). Un buon ausilio da tenere a portata di mano in auto sono le torce a vento, come quelle usa la polizia stradale: si vedono a distanza e rendono subito l'idea del pericolo, facendo rallentare chi sopraggiunge; anche un foulard sventolato aiuta a segnalare il pericolo e mette sull'avviso chi arriva.

Se il luogo fosse ad esempio un bar o un locale pubblico, spostare gli oggetti intorno e rimuovere i pericoli (bottiglie, bicchieri, sedie,

ecc.) e possibilmente far allontanare il più possibile i presenti (anche per motivi di supporto psicologico all'ammalorato).

Spesso i pericoli più grandi non sono quelli visibili e vale la pena di elencare qualche esempio:

- fumatori vicino a liquidi sparsi in terra;
- chiavi ancora inserite nel quadro elettrico (estrarle e posarle sul tetto della vettura);
- veicoli non fermati (freno a mano, sassi sotto le ruote);
- oggetti pericolanti o instabili (es. macchina su un fianco che può rovesciarsi);
- oggetti taglienti vicino all'infortunato;
- acuirsi di contrasti tra i coinvolti, che possono sfociare in liti e scontri diretti;
- sostanze tossiche eventualmente presenti (es. estintore utilizzato in abitacolo, aria non più respirabile);
- luoghi potenzialmente sempre pericolosi: autostrada, rotaie ferroviarie, incroci ciechi;
- alterazioni comportamentali dell'infortunato/ammalorato (es., ubriaco, sotto effetto di sostanze stupefacenti).

Per ultimo mi sento di aggiungere tra i pericoli il soccorritore avventato e precipitoso.

Ricordiamoci di valutare bene il teatro dell'evento per individuare le persone coinvolte: spesso ci si ferma al primo infortunato notato e si trascura di controllarne eventuali altri; non sempre chi si fa notare di più è il più bisognoso.

SICUREZZA DEL SOCCORRITORE

Spesso sottovalutati, i pericoli a cui si espone chi presta la propria opera d'aiuto sono molti e insidiosi, come i rischi non ben valutati

o l'abbigliamento non adeguato.

Importante è sicuramente non intraprendere alcuna azione di soccorso se la scena non è stata resa sicura: il traffico è fermo o deviato, i pericoli rimossi e il luogo accessibile. È fin troppo facile aggiungersi all'elenco delle persone da soccorrere perché ci si taglia con una lamiera o si inciampa distorcendosi una caviglia nella foga di aiutare; è buona norma inoltre avvicinare l'infortunato o l'ammalorato con dei guanti di lattice per evitare di venire a contatto con i suoi liquidi organici e soprattutto il suo sangue (è elevata, infatti, la probabilità di imbattearsi in portatori sani di malattie importanti, prima tra tutte le epatiti virali).

In caso d'incertezza attenderemo l'arrivo dei Vigili del Fuoco, che provvederanno in modo definitivo ad eliminare qualsiasi pericolo.

CHIAMATA DI SOCCORSO

Nella catena del soccorso vi sono diversi anelli che si sovrappongono e compenetrano: se ne manca uno, il soccorso fallisce. Il primo di questi è proprio l'allertamento dei soccorsi organizzati, che deve essere tempestivo, preciso ed esauriente.

Il servizio sanitario, organizzato su base regionale, ha attivato in quasi tutta Italia il servizio di emergenza sanitaria 118 al quale dobbiamo fare sempre riferimento in caso di necessità; una buona chiamata di soccorso dovrebbe essere effettuata così:

- dettare il luogo preciso teatro dell'evento: via e numero civico oppure nr. strada e chilometro (es., SS 415, km. 7+500) e direzione in caso di carreggiate isolate (es. autostrada);
- descrivere la tipologia di intervento e chi ne è coin-

Il soccorso in caso di necessità

volto: es., malore all'esterno di un locale, uomo di circa 40 anni, cosciente - non cosciente, ecc.;

- saper fornire informazioni su altre persone coinvolte e loro condizioni di salute;
- dare informazioni se necessitano altri soccorsi: VVFF, polizia, operatori dell'azienda elettrica, ecc.
- fornire il proprio numero di telefono per essere eventualmente richiamati dalla centrale 118;
- NON chiudere mai la chiamata per primi ma attendere che l'operatore di centrale abbia terminato e ve lo consenta.

CONCLUSIONI

Anche se non abbiamo ancora considerato l'approccio all'infortunato/ammalorato, ricordiamoci tre cose:

1. NON spostare mai l'infortunato traumatico (anche solo cadendo da bicicletta o un con un colpo di frusta al volante)
2. NON diamo mai da bere ad un infortunato/ammalorato, tanto meno alcolici!
3. Il supporto psicologico può rappresentare l'80-90% di quello che possiamo fare per una persona in difficoltà e non va mai trascurato.

Prima regola, NON NUOCERE!

Se opereremo con giudizio e prudenza, anche gli altri presenti si adegueranno alla nostra condotta che apparirà subito professionale ed efficace ma soprattutto salvaguarderemo i coinvolti da ulteriori danni.

Giorgio Sterrantino
flyerduck@fazeritalia.it

Per finire i consigli dei carabinieri per i motociclisti...

Le due ruote fanno pensare ad una maggiore libertà di movimento, ma soprattutto in città aumentano il rischio di cadere vittima di incidenti, sia per le manovre azzardate dei motociclisti sia per le imprudenze compiute dagli automobilisti. Sicuramente -si legge nel sito dell'Arma- il motociclista si trova in una posizione di maggiore vulnerabilità.

E' quindi necessario guidare con maggiore prudenza per aumentare i margini di sicurezza ed evitare di essere coinvolti in incidenti oppure di cadere o scivolare sull'asfalto. La guida di moto e scooter non è facile, richiede grande abilità e riflessi pronti". In questo caso, tra le regole da seguire "indossate sempre il casco che, in caso di caduta, salva dai danni alla testa (negli incidenti seri, l'80% dei guidatori di moto e ciclomotori, che non portano il casco, batte la testa e questo vale per tutte le età). I caschi omologati non limitano la visibilità o la possibilità di udire segnali sonori, ma anzi mantengono un angolo visuale di almeno 210° e attutiscono anche il rumore del vento e del motore permettendo di discernere meglio i suoni; nella circolazione bisogna non solo vedere, ma farsi vedere dai conducenti degli altri veicoli; evitate di sbucare a grande velocità da incroci o da angoli a scarsa visibilità senza rispettare le precedenti; rispettate le norme sul sorpasso compiendolo sempre a sinistra e mai a destra".

L'importanza di essere visti

"Prima di sorpassare -si raccomanda ancora ai motociclisti- mostrate cautela e attenzione alla

auto, sia a quelle che vi precedono sia a quelle che vi seguono; di sera usate materiale rifrangente: giacche e calzoni con inserti di materiale riflettente. Mettete bande laterali riflettenti sul mezzo e sul casco; prestate particolare attenzione alle auto parcheggiate sulla destra che, alcune volte, si muovono senza azionare gli opportuni segnalatori; rallentate sempre agli incroci e guidate con due dita sulla leva del freno anteriore, così in caso di frenata improvvisa guadagnerete qualche frazione di secondo; frenate rispettando le norme di sicurezza e i dispositivi del motociclo. Sotto la pioggia cercate di evitare le manovre sulle strisce segnaletiche orizzontali perché diventano molto sdruciolevoli". "Sul bagnato guidate con grande dolcezza e cautela per evitare di cadere sul fondo sdruciolevole; in caso di nebbia, il rimedio migliore è quello di fermarsi. Se questo non è possibile impedito l'appannamento della visiera del casco utilizzando prodotti specifici o sapone liquido. In condizioni di scarsa visibilità bisogna marciare con la sola luce anabbagliante perché quella abbagliante ostacola la vista; sul motociclo il bambino può essere trasportato solamente nell'apposito seggiolino posteriore previsto per il passeggero e deve essere dotato di casco di protezione omologato per legge. Sui ciclomotori e autocarri non possono essere trasportati bambini".

