

Elisoccorso del futuro, se ne è parlato sabato a Roma

Dall’Agenzia di Stampa Dire (www.dire.it) –L’elicottero “a tutto tempo” in grado di volare ovunque e in qualunque momento, fornendo tempestività nell’assistenza ed equità nella erogazione delle prestazioni sanitarie legate alle possibili distanze dei pazienti rispetto ai “poli d’eccellenza”. È questo il futuro dell’elisoccorso che – nei fatti – è già realtà in alcune regioni italiane. Il tema è stato affrontato nel corso di SAQURE 2019 il Meeting AAROI-EMAC che si è chiuso sabato a Roma.

ELISOCORSO, MARINANGELI: “SITUAZIONE FRAMMENTATA”

“La situazione dell’elisoccorso in Italia è ancora molto frammentata – ha affermato Franco Marinangeli, Presidente del Meeting – con Regioni che sfruttano tutte le potenzialità offerte dalle tecnologie ed altre in cui l’elisoccorso è in via di organizzazione, quando non del tutto assente. Umbria, Molise e gran parte della Puglia sono infatti ancora prive di servizio di elisoccorso, e in molte regioni non vi è pari garanzia di assistenza alla popolazione, laddove si consideri la distribuzione geografica e la disponibilità di volo notturno. Qualcosa è cambiato nell’ultimo anno (la regione Sardegna si è finalmente dotata di un servizio efficiente), ma lungi dall’arrivare a realizzare un “progetto Italia” organico ed integrato con protezione civile e mondo militare, aspetti questi non trascurabili in caso di maxi emergenze. La realizzazione dell’ospedale volante – obiettivo alla nostra portata stante la disponibilità di uomini (gli anestesisti-rianimatori) e mezzi adeguati – è possibile e doveroso, stante anche la necessità di modelli sanitari innovativi e sostenibili”.

“L’elisoccorso – ha spiegato Roberto Balagna, Anestesista Rianimatore e Istruttore del Centro AAROI-EMAC SimuLearn – è parte integrante di quanto previsto nel Decreto Ministeriale 2 aprile 2015 n. 70: “Regolamento recante definizione degli standard qualitativi, strutturali, tecnologici e quantitativi relativi all’assistenza ospedaliera” nel quale si parla sia di integrazione tra i servizi ospedalieri e di integrazione della rete ospedaliera con la rete dei servizi territoriali, sia di individuazione di poli d’eccellenza a livello nazionale.

Ebbene, rispetto a questi due concetti, l’elicottero sanitario è strategico perché rappresenta il vettore in grado di avvicinare i “poli di eccellenza” al paziente ed il mezzo sanitario per fornire assistenza rianimatoria avanzata e presa in carico sicura, tempestiva ed appropriata. In pratica è una mano dell’ospedale che va a prendere il paziente, con professionalità e tecnologie appropriate, ovunque questo si trovi”.

Un obiettivo ambizioso, ma possibile grazie allo sviluppo delle tecnologie e ad una formazione adeguata del team. Rispetto al primo punto sono state progressivamente sviluppate tecnologie per rendere il trasporto sempre più sicuro e sempre più tempestivo superando i limiti imposti dall’assenza di illuminazione e dall’assenza di visibilità (ore notturne e meteo avverso).



“Gli elicotteri sanitari hanno in dotazione una serie di tecnologie – ha proseguito Balagna –: dispositivi per monitorare in tempo reale i singoli sistemi che compongono la macchina elicottero (HUMS Health and Usage Monitoring System), sistemi anticollisione con il terreno (LIDAR Laser Imaging Detection and Ranging o EGPWS Enhanced Ground Proximity Warning System), sistemi di anticollisione con altri veicoli (TCAS Traffic and Collision Avoidance System), sistemi di identificazione di cavi e funi (LOAM Laser Obstacle Avoidance Module), sistemi di visione potenziata (EVS Enhanced Vision System), sistemi di visione sintetica e rappresentazione del piano di volo (SVS Synthetic Vision System), visore a sovrapposizione (HUD Head Up Display), sistemi antighiaccio (FIPS Full Ice Protection System), sistemi di autopilota (Flight Management System). Per aumentare l’operatività dell’elicottero – ha aggiunto l’esperto – sia nelle ore notturne che in condizioni di meteo avverso sono, inoltre, in corso una serie di sperimentazioni che prevedono la combinazione dei visori notturni (NVG Night Vision Goggles) – che consentono di operare di notte anche su siti non censiti e non illuminati a terra – del sistema PBN (Performance Base Navigation), che consente, grazie a sistemi di localizzazione satellitare, di volare in volo strumentale (IFR) su un network di rotte sia di giorno che di notte ed in condizioni di bassa visibilità,

