Trasporto in ambulanza: cosa c'è da cambiare

Il necessario riconoscimento dell'autista soccorritore come figura importante in ambito sanitario è una delle priorità individuate da Flavio Ronzi, presidente Federambulanze, che invoca dignità e investimenti per il settore

FRANCESCA DRUIDI

È in piena emergenza Covid, nel 2022, che viene creata Federambulanze (Federazione nazionale ambulanze servizi assistenza, parte di Unimpresa), l'associazione- unica in Italia- che dà «voce agli operatori economici del settore, impegnati nel trasporto sanitario in ambulanza e nel soccorso e trasporto disabili», spiega Flavio Ronzi, manager della sanità e presidente di Federambulanze. «Siamo nati per dare dignità a un settore che, essendo stato spesso caratterizzato dal volontariato, negli anni non ha ricevuto gli investimenti necessari e si è basato su standard qualitativi ed economici non al passo con i tempi, lontani da quelli di altri standard europei», rimarca Ronzi. Il trasporto in ambulanza invoca la stessa dignità di altri ambiti sanitari, di cui «oggi è il fanalino di coda anche in termini di investimenti. Inoltre, vogliamo far crescere ed evolvere una rete imprenditoriale capace di interpretare le esigenze di questo comparto e affrontare le sfide future».

Tra esigenze normative ed economiche (mancanza di tariffe standard), quali sono le principali criticità di un settore in cui convergono tre attori: Stato e istituzioni, Terzo settore (associazioni) e mercato (imprese e cooperative)?

«In questo settore, il pubblico si comporta sia come erogatore diretto sia come acquirente di servizi, spesso con una certa forma di dissociazione: quando eroga direttamente, infatti, i suoi mezzi e il suo personale hanno un costo; quando invece acquista, molto spesso mette a bando tariffe con le quali non è possibile coprire nemmeno il costo del personale. Il Terzo settore fa persino peggio. Da un lato, utilizza la norma sugli affidamenti diretti per i servizi di emergenza, spesso applicando costi quasi identici a quelli del mondo imprenditoriale privato e beneficiando così di una via privilegiata rispetto alle regole di mercato. Dall'altro lato, partecipa a tutte le gare rivolte agli operatori economici, comportandosi anch'esso da operatore economico e alterando di fatto il mercato: molti dei suoi costi di struttura e di formazione sono coperti dagli affidamenti diretti; inoltre, concorre utilizzando il volontariato, rendendo impossibile una reale quantificazione del costo del personale. Esistono diversi studi sui costi e sui modelli organizzativi, anche grazie a ricerche condotte dalla FIASO (Federazione Italiana Aziende Sanitarie e Ospedaliere), che tuttavia non hanno mai trovato una reale applicazione nell'organizzazione dei servizi appaltati dalle Asl».

L'AUTISTA SOCCORITORE: dovrebbe essere una figura altamente formata e qualificata. Invece, oggi, può accadere che una persona che il giorno prima guidava un camion, dopo un corso di sole 16 ore, si ritrovi a bordo di un'ambulanza e nel caso delle associazioni di volontariato non è neppure obbligatoria la patente speciale

A che punto è la proposta di legge C. 274 Cappellacci inerente alla costituzione della figura professionale dell'autista-soccorritore? Quanto è importante ottenere la regolamentazione di una professione che oggi viene svolta senza un riconoscimento ufficiale e con percorsi formativi che variano da territorio a territorio?

«Sono ormai vent'anni che si discute del riconoscimento dell'autista soccorritore come figura tecnica in ambito sanitario. Purtroppo è un tema che non arriva al cittadino comune, al quale apparirebbe assolutamente ovvio che chi lo soccorre, in momenti di vita o di morte, debba essere una figura altamente formata e qualificata. Invece, oggi, può accadere che una persona che il giorno prima guidava un camion, dopo un corso di sole 16 ore, si ritrovi a bordo di un'ambulanza e nel caso delle associazioni di volontariato non è neppure obbligatoria la patente speciale. Va, inoltre, ricordato che in molti sistemi non è necessariamente presente un infermiere a bordo dei mezzi. Se questo tema arrivasse davvero all'opinione pubblica, e si sapesse che in Italia è possibile soccorrere persone con poche decine di ore di corso e senza una formazione specifica sulla guida in emergenza, ci sarebbe una rivolta popolare. Invece, da vent'anni, la discussione resta confinata nelle stanze del potere, dove non esiste un reale interesse né da parte del pubblico, che teme di doverne riconoscere i costi e la preparazione professionale, né da parte delle associazioni di volontariato, che da anni fanno le barricate per rallentare al massimo questo processo».

In definitiva, quale evoluzione invoca per il settore e cosa chiede alla politica?

«I temi sono sempre gli stessi, molto semplici e concreti: la standardizzazione dei costi minimi del settore; la standardizzazione, a livello nazionale, dei requisiti professionali e delle dotazioni dei mezzi; la definizione chiara dei ruoli e dei percorsi, per cui se ti comporti da soggetto economico non puoi allo stesso tempo comportarti come un'associazione di volontariato; una reale liberalizzazione del mercato; e il riconoscimento di figure professionali analoghe alle altre figure tecniche sanitarie già previste dalla normativa. Non è possibile accettare che l'assistenza alla poltrona di un dentista richieda più ore di formazione di chi guida in emergenza e deve tenerti in vita».

Quale eredità ha lasciato la pandemia nella gestione dell'emergenza e dell'urgenza sanitaria?

«La pandemia ci ha insegnato che questo sistema ha bisogno di chiarezza e che non può basarsi solo sul pubblico, né solo sulle imprese, né solo sul volontariato. Non avremmo saputo rispondere all'emergenza se non avessimo avuto una rete di volontariato forte e radicata in Italia; allo stesso tempo, il sistema non avrebbe retto se migliaia di lavoratori professionisti non avessero garantito, h24, il soccorso su tutto il territorio nazionale, anche a rischio della salute dei propri cari. Le risorse del pubblico, da sole, non sarebbero bastate. Abbiamo imparato che, per realizzare una vera integrazione, è necessario chiarire le regole di ingaggio di ciascuno all'interno di un sistema complesso come quello dell'emergenza territoriale».

Flavio Ronzi, presidente Federambulanze