



L'ambulanza Fiat Ducato è un mezzo ormai conosciutissimo, il cui utilizzo è risultato sino ad oggi fondamentale nel campo del soccorso sanitario degli ultimi anni.



Ducato ... una storia infinita

Questo modello è stato oggetto di studio, per uno sviluppo continuo delle applicazioni in campo sanitario: proprio in quest'anno, in Fiat pare si stia progettando una nuovissima versione, pronta forse già per il finire del 2006, che dovrebbe presentarsi sul mercato dei veicoli sanitari con connotati assolutamente innovativi.

L'ambulanza Ducato è così importante per la storia del soccorso, che può essere paragonata al ruolo avuto dal precedente modello Fiat 238 degli anni '70. Quando nel 1982 il nostro modello apparve sul mercato, venne considerato un mezzo totalmente diverso rispetto al vecchio concezione delle ambulanze allestite sui tradizionali furgoni, sia per la forma che per le caratteristiche tecniche. Il modello più interessante sotto il profilo storico è la primissima versione

creata da Savio (il cui nome è imprescindibile dalle ambulanze della casa torinese) nel tipo con tetto basso che ebbe una diffusione significativa su tutto il territorio nazionale ed oltre.

Volendo essere precisi, le prime apparizioni di questo storico veicolo sono quelle dotate di mascherina senza le quattro linee diagonali che all'epoca erano l'emblema del costruttore.

Arrivo di un nuovo modello

Subito dopo, questo segno distintivo proliferò anche all'avvento del nuovo modello nell'anno 1994.

Giovò alla diffusione dell'ambulanza a tetto basso una cospicua donazione effettuata da un istituto di credito italiano che investì in questo modello, distribuendolo nelle maggiori città italiane. Tale modello "base", pur nascendo nel-

l'epoca delle grandi trasformazioni dell'intervento sul paziente in ambulanza, si presentava con un allestimento abbastanza essenziale. Esso era dotato ancora, specialmente nelle versioni militari, della barella tradizionale di tipologia precedente all'avvento dell'autocaricante e nell'insieme da un vano sanitario spazioso ma spartano. Più in particolare, l'usuale allestimento comprendeva: barella posta sul lato sinistro, poltroncina in direzione contraria al senso di marcia in corrispondenza del cuscino della barella e una o due poltroncine laterali. Chiaramente era presente l'impianto fisso per ossigenoterapia e la strumentazione medica standard di ogni ambulanza dell'epoca; la Croce Verde di Padova, per fare un esempio, constatata l'obsolescenza di un allestimento così semplice, fece approntare delle mo-





Automezzo in dotazione alla "Centro"

difiche sostituendo la barella classica con una barella "americana".

Caratteristica tipica di questi primi esemplari era la posizione diagonale dei due lampeggiatori, posti agli angoli opposti del tetto. La sirena era posta nel mezzo, in posizione avanzata nei modelli Savio.

La carrozzeria, dalle moderne linee ben pronunciate, prendeva le distanze dalle precedenti ambulanze italiane, offrendo un'immagine che ben si toglieva dal design immediatamente passato. Importante notare che la carrozzeria, oltre al portellone scorrevole posto sul lato destro, offriva sul lato posteriore un comodo accesso per i soccorritori. Il portello posteriore, largo ben 1314 mm, era di due tipi, con apertura dal basso verso l'alto oppure con due battenti ad apertura tradizionale.

Complessivamente il mezzo misurava mm. 4759 in lunghezza, mm 1965 in larghezza, mm 2923 di passo, mm 1682 davanti e mm 1650 sono le rispettive misure della carreggiata anteriore e posteriore. Pur essendo a tetto basso, la nostra ambulanza assolveva ai compiti di emergenza in quanto do-

tata tra l'altro di defibrillatore: la normativa precedente il 1987 permetteva in teoria il soccorso urgente con volumetrie anche inferiori. Insigni costruttori si applicarono a questo modello come Mariani Alfredo e figlio, Mariani Fratelli, Alessi e Beccagli, Bonfanti, Grazia e altri; ma lo sviluppo del Life Car di Boneschi e del centro di rianimazione mobile in genere portava le aziende del settore ad approfondire il discorso sulla versione a tetto alto che avrebbe garantito la corretta applicazione del Decreto ministeriale nel 1987. Questa data è così significativa che Mariani (MAF) battezzò una sua versione come Ducato 87.

Le nuove normative

Da quest'anno si può affermare di essere entrati nel territorio delle ambulanze moderne con la fondamentale distinzione tra ambulanza per le emergenze e quella per il trasporto ordinario. Le procedure si evolvono, si irrigidiscono nelle codificazioni e di conseguenza i costruttori standardizzano la loro produzione gareggiando sul campo dei materiali (si sviluppa l'uso della vetroresina) o sulle variazioni delle strutture basate su schemi comunque prefissati dalla normativa. L'ambulanza Ducato tetto basso venne relegata, salvo deroghe previste dalla norma, ai servizi ordinari insieme alle ambulanze WV del periodo e a tutte le versioni su scocca di vettura. Bisogna ammettere che la nuova normativa provocò nei primi tempi qualche difficoltà tra gli enti di pronto soccorso: alcuni operatori veterani dovettero rivedere le loro cono-



Portellone posteriore a due battenti

scenze e competenze. La livrea dei mezzi si uniformò nei colori attuali annullando le differenze cromatiche delle prime versioni Ducato; tutto avvenne tra l'entusiasmo della novità e la nostalgia delle esperienze e delle differenziazioni passate. La nostra ambulanza sopportò con slancio il passaggio storico al 118 diventandone quasi il simbolo. Gli equipaggi dovettero indossare le vistose nuove divise in tinta con le fasce catarifrangenti dei veicoli sanitari; l'ambulanza Ducato è stata quella che in concreto ha vissuto le grandi trasformazioni, più ancora della Fiat 238. A parte un lieve restyling il mezzo rimase con il suo tipico design fino al 1994 quando la Fiat mise sul mercato nuove ambulanze di forma diversa e volumetria ancora più capiente lanciando il soccorso italiano verso le estreme avanguardie della medicina d'emergenza. L'autoparco di Paulo possiede un significativo esemplare a tetto basso ormai da ritenersi un pezzo da museo anche se vicino nella nostra memoria.

Pierfrancesco Mainetti

A Milano, anche i tram diventarono ambulanze

I milanesi quest'anno festeggiano i 112 anni del tram da quando questo mezzo di trasporto è entrato a fare parte della loro vita quotidiana, dando un svolta fino ad allora impensabile alla crescente richiesta di mobilità urbana. Nei primi decenni di servizio, le piccole motrici della EDISON erano dominatrici incontrastate del panorama cittadino.

Trattandosi del mezzo più veloce e capiente dell'epoca, venne in svariate occasioni destinato ad usi diversi da quello specifico del trasporto passeggeri. Le numerose tranvie extraurbane che arrivavano fino in centro città effettuavano anche trasporto merci e, oltre al trasporto promiscuo di passeggeri e merci, l'azienda tranviaria milanese allestì delle vetture per dei servizi particolari. A tal proposito ricordiamo le motrici rimorchiate destinate al servizio funebre, costruite dalla Società Tallero nel 1911 e la cosiddetta "foca barbisa", una motrice destinata ad innaffiare le polverose strade dell'epoca che i suoi due idranti, che sporgevano lateralmente dalla cassa della vettura, facevano assomigliare al simpatico animale. Tra le tante trasformazioni, una in particolare rappresenta un impiego affine alla nostra attività, essa consiste nell'utilizzo di una ventina di motrici Edison per il trasporto dei feriti con tanto di stemma della Croce Rossa sito sulle vele che normalmente indicavano il numero

della linea, per rendere identificabili i mezzi. La trasformazione fu decisa nel corso della prima guerra mondiale dall'azienda tranviaria per rendere agevole e rapido il trasferimento dei numerosi soldati feriti, che giungevano alle stazioni ferroviarie milanesi con i treni provenienti dal fronte per essere smistati negli ospedali cittadini. L'utilizzo di questo mezzo era stato possibile sfruttando la capillarità della rete tranviaria che allora era più estesa di quella attuale e che giungeva in prossimità di quasi tutte le strutture. Sicuramente vedendo questi mezzi, ai nostri nonni non mancava l'ingegno nel trovare soluzioni e, anche se oggi quest'immagine fa sorridere, si deve ricordare che allora il mezzo di trasporto degli infermi più diffuso era la lettiga a trazione umana o ippotrainata, le ambulanze a motore termico erano da poco comparse e del tutto insufficienti nell'emergenza della guerra.

Luca Besozzi

