

L'attività sanitaria del C.I.R.M. nel 2014

L'attività assistenziale del Centro nel 2014 è cresciuta significativamente rispetto agli anni scorsi, sia in termini di numero di pazienti assistiti, che di consultazioni mediche inerenti l'attività assistenziale

Il crescente aumento dell'attività assistenziale del C.I.R.M. dipende probabilmente da varie ragioni, come l'incremento del traffico marittimo a livello mondiale, il miglioramento dei sistemi di telecomunicazione, che rende molto più agevole rispetto al passato entrare in contatto con il C.I.R.M., e la qualità dell'assistenza offerta. Considerazione, quest'ultima, che ci inorgoglisce particolarmente, specie quando siamo chiamati ad assistere ammalati a bordo di navi che potendosi rivolgere ai propri T.M.A.S. nazionali (*Telemedical Maritime Assistance Service*, l'acronimo che indica i centri telemedici che forniscono, secondo standard di qualità *International Maritime Organization*, assistenza telemedica ai naviganti) fanno, invece, ricorso al C.I.R.M. I dati assistenziali del C.I.R.M. continuano a fare della nostra organizzazione il T.M.A.S. con maggiore attività al mondo.

Infatti i casi trattati nell'anno 2014 sono stati 4091, sono state navi, con 7 aeromobili e tre pescherecci. Tutti i pescherecci hanno contatto il CIRM per patologie molto gravi, tra le quali un decesso. Il numero dei pazienti trattati ha evidenziato con un trend di crescita generale costante rispetto all'anno precedente, confermando l'importanza sempre maggiore attribuita al servizio.

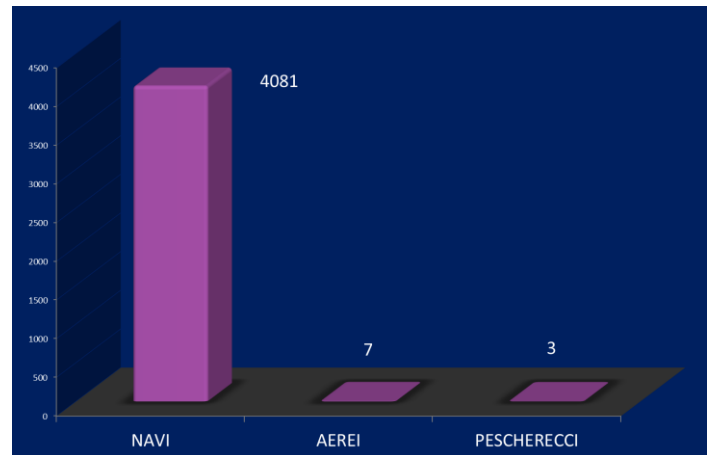


Fig. 1: Tipologia di mezzi assistiti dal CIRM nel 2014

I messaggi scambiati sono stati oltre 24.000 con una media di 6 messaggi per caso, principalmente attraverso la posta elettronica, che ormai è diventato il principale vettore di comunicazione con il CIRM. La fonia viene riservata alle emergenze, seguite spesso dall'email per le informazioni di dettaglio. La modalità di contatto per la maggioranza dei casi è stata la posta elettronica, spesso con allegati dati ed immagini, a testimoniare il passaggio verso la medicina digitale, con riduzione, costante negli anni, delle missioni di soccorso necessarie.

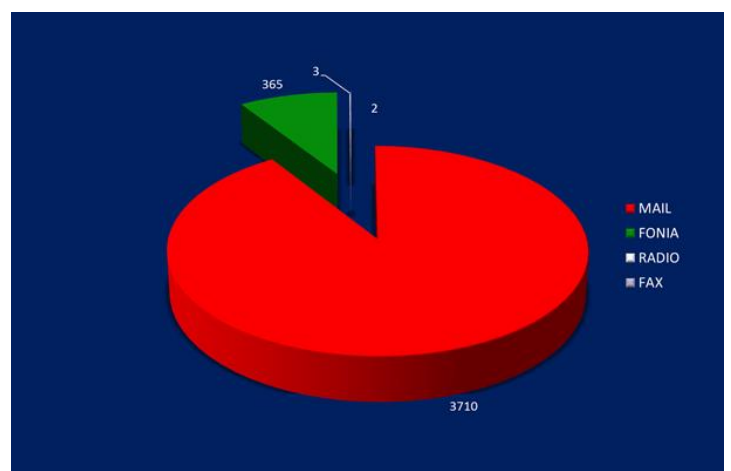


Fig. 2: Gli strumenti utilizzati nei contatti per la teleassistenza sono il telefono e la posta elettronica

La nazionalità delle navi non può essere considerata un valore assoluto in quanto molte navi di armamento italiano non hanno bandiera italiana, che comunque rappresenta il 10% del totale. Deve anche essere considerato che molte navi straniere hanno comando italiano ed anche questo dato è difficilmente rilevabile dalle statistiche.

I dati, comunque, confermano la vocazione internazionale del CIRM, nel rispetto della sua missione originaria, dare assistenza a chi va per mare, indipendentemente dalla nazione di cittadinanza o dalla bandiera della nave

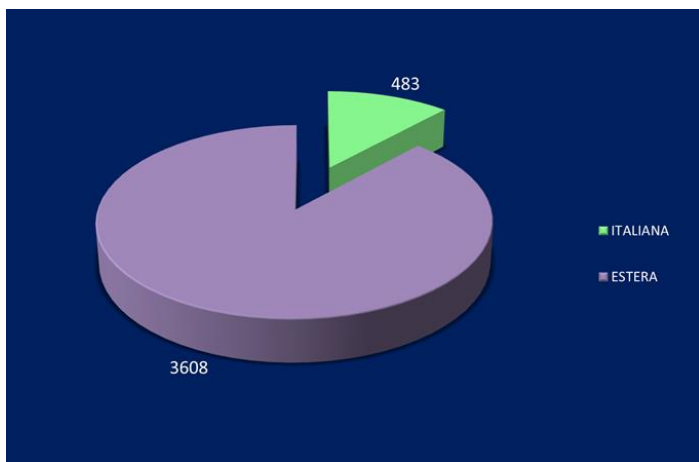


Fig. 3: Nazionalità delle navi assistite nell'anno 2014

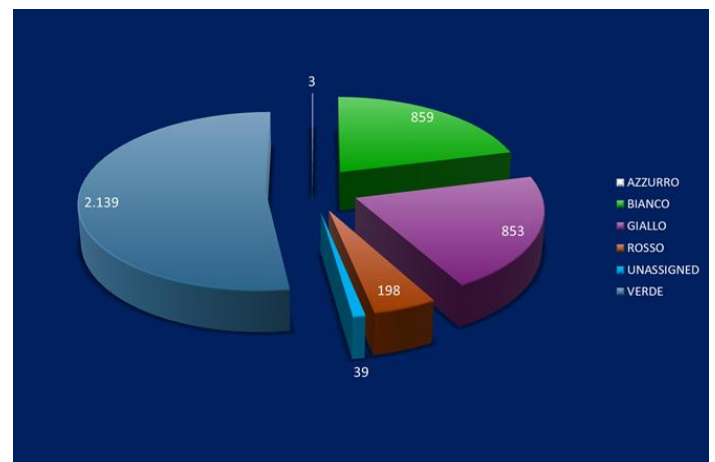


Fig. 4: Classificazione dei casi assistiti rispetto ai codici triage

Il codice del triage indicano la potenziale gravità del caso. Anche nel 2014 si è confermato il trend di gravità media dei casi che si rivolgono al Facendo un confronto con quanto accade in un ospedale in cui i codici giallo e rosso rappresentano meno del 20% dei pazienti che si rivolgono al pronto soccorso, dai dati del

C.I.R.M., con un spiccata percentuale di codici giallo e rosso (quelli di maggiore gravità).

C.I.R.M. emerge che quasi il 30% dei casi assistiti a bordo nave sono codici giallo e rosso

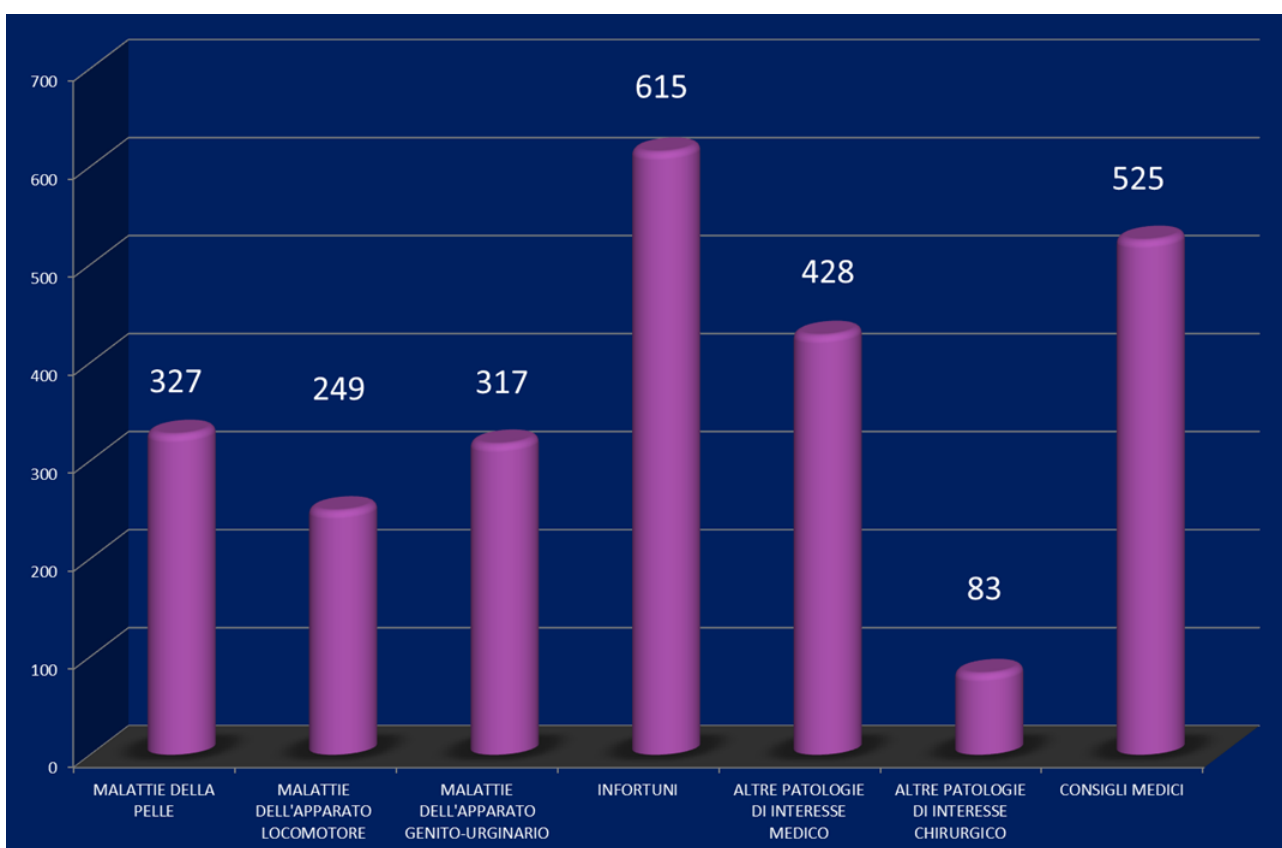
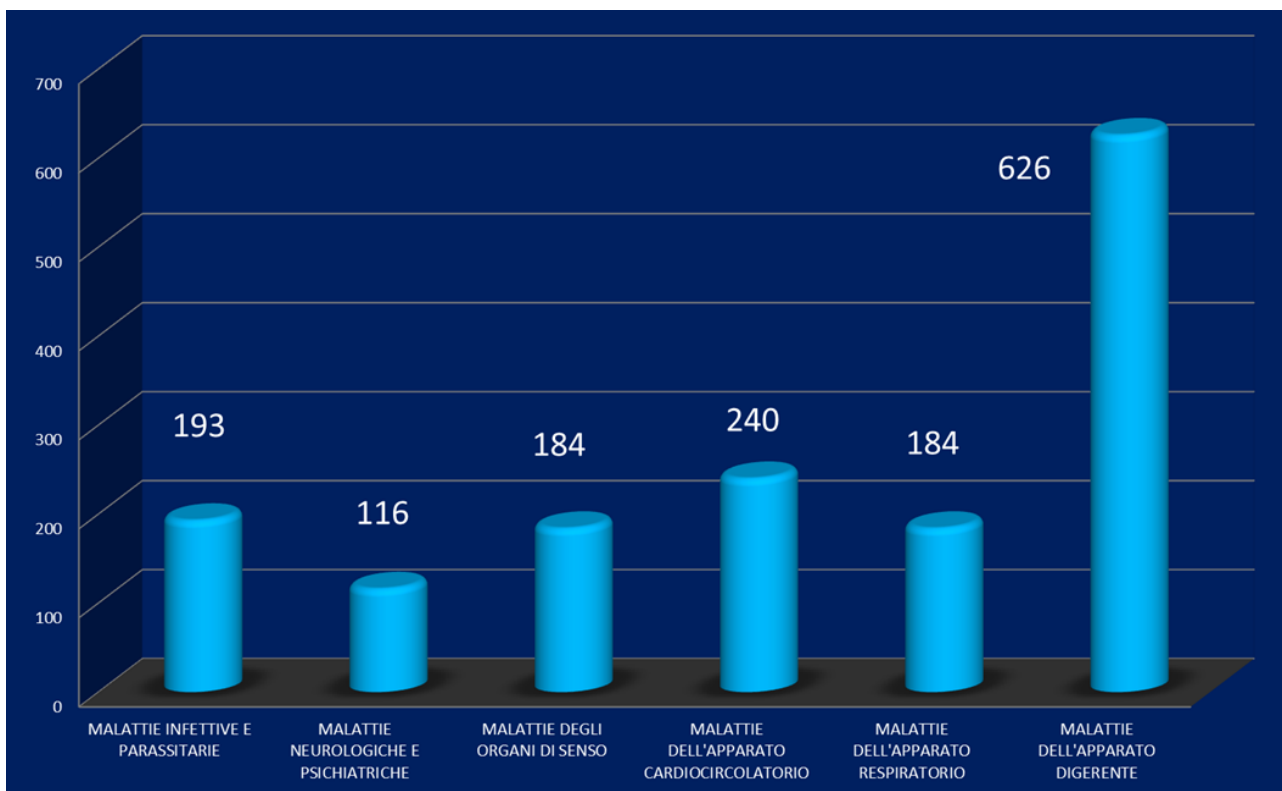


Fig. 5/ 6: Patologie trattate dal C.I.R.M. nel 2014

L'analisi delle patologie prevalenti vede al primo posto gli infortuni a bordo, immediatamente seguiti da malattie dell'apparato digerente. L'annoso problema della prevenzione degli infortuni è parte del programma del C.I.R.M. Healthy Ship, di cui parleremo in seguito, che si preoccupa anche della valutazione dello stress a bordo, causa rilevante di infortunistica sul luogo di lavoro. Anche le malattie dell'apparato digerente costituiscono un gruppo degno di rilievo, essendo legate spesso a scarse condizioni igieniche e che potrebbero essere utilmente ridotte, assieme alle malattie della pelle, con una maggiore attenzione all'igiene delle cucine e dei cibi ed acqua in generale.

Altre patologie sono legate all'invecchiamento dei marittimi, in particolare quelle cardiovascolari e dell'apparato genito urinario, potrebbero essere prevenibili con un controllo più accurato di fattori di rischio cardiovascolari e urogenitali con particolare riferimento alla prostata. Infatti nel genere maschile, popolazione prevalente a bordo, la ritenzione urinaria acuta è purtroppo ancora un evento relativamente frequente, causato spesso da una banale infezione urinaria in soggetti con ipertrofia prostatica non in trattamento.

E' stata completata l'analisi e la progettazione del nuovo software di gestione delle cartelle cliniche, Healthmap, ora avviato verso il sistema "paperless", cioè verso la gestione completamente elettronica con firma digitale di tutti gli eventi, pronto per essere integrato con i progetti di sorveglianza sanitaria nazionale "Healthy Ship". Una richiesta di assistenza viene formulata dal comandante o l'ufficiale responsabile del medical care a bordo, e consiste nel descrivere la sintomatologia e, per sommi capi anche un po' di storia clinica del paziente. Storia o esami clinici recenti che, purtroppo, non sono disponibili se non frammentariamente per i medici del TMAS, con discapito della qualità dell'assistenza che

può essere erogata. Eppure gli elementi fondamentali della storia clinica di qualunque marittimo imbarcato a bordo di una nave sono contenuti nella cartella clinica che il medico competente è tenuto a compilare. Il fatto è che queste cartelle restano negli archivi delle società armatrici o dei medici competenti e sono utilizzate solo per finalità di medicina del lavoro o in caso di contenzioso. Da questa constatazione nasce l'iniziativa del progetto di mettere i dati della sorveglianza sanitaria dei marittimi imbarcati nelle navi delle società che aderiscono al progetto in rete, e renderli disponibili nel caso di patologie o infortuni a bordo. Iniziativa che è parte del progetto denominato Healthy Ship, parte caratterizzante del quale è l'erogazione, attraverso una équipe specializzata del CIRM, di un servizio di sorveglianza sanitaria studiato per contribuire ad elevare significativamente la qualità della salute dei marittimi imbarcati grazie al miglioramento delle potenzialità assistenziali.

L'organico per l'assistenza è quello di un reparto ospedaliero e consta di

- un direttore medico
- 9 medici di guardia H24 365/ 365 giorni
- 4 assistenti di telemedicina
- 30 consulenti per la specialistica