

Incidenti stradali e prevenzione: la formazione dei formatori e il ruolo delle autoscuole



Anna Maria De Santi

In Italia c'è un incidente stradale ogni 13 secondi, un ferito ogni 2 minuti e un morto ogni 40. Molti non hanno proprio idea delle dimensioni del fenomeno che somigliano a quelle di un avvenimento catastrofico come la guerra; basti pensare che negli ultimi trenta anni sono morte in seguito a incidente stradale più di 300 000 persone, di cui 100 000 di età compresa tra i 15 e i 29 anni.

A questo fenomeno drammatico, che rappresenta la prima causa di morte sotto i 40 anni nel nostro Paese, i giovani, ma anche e soprattutto i meno giovani, non danno sufficiente rilievo.

Da una ricerca condotta dall'ACI su 3 000 ragazzi risulta che la velocità fa paura solo quando è l'altro a guidare, altrimenti affascina e diverte il 40% dei giovani. Sette ragazzi su 10 intervistati non hanno una percezione corretta dei rischi legati alla guida.

Il fatto di non considerare se stessi come soggetti potenzialmente a rischio di incidente stradale costituisce uno degli aspetti più frequenti alla base della sottovalutazione del pericolo e del mantenimento di comportamenti di guida insicuri..

Da un'analisi condotta dall'Osservatorio per la Sicurezza dei giovani dell'Unione Europea (UE) ri-

sulta infatti che il rapporto con la prudenza è svincolato dalla percezione della propria capacità di guidare a velocità elevata. Questo significa che anche dopo aver causato o subito un incidente stradale, in genere non si modificano più di tanto i comportamenti eventualmente irresponsabili.

Molte persone non sono a conoscenza del fatto che in condizioni di strada normale e con gomme buone e tempi medi di reazione, un auto a 100 km orari ha bisogno di 85 m per fermarsi e di 180 m se viaggia nei limiti proposti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, vale a dire a 150 km orari.

Una sola cosa risulta certa: nel nostro Paese vanno cambiati i limiti ma non di circolazione, bensì di educazione. Bisogna intervenire di più e in modo diverso, dal momento che le campagne di informazione e prevenzione degli incidenti stradali sono sempre poche, insufficienti, poco coordina-

te tra loro e piuttosto deboli nei confronti delle campagne informative massmediali riguardanti la vendita di motocicli o di autovetture.

Contrastare l'accadimento di questi eventi è considerato urgente a livello mondiale: l'Organizzazione Mondiale per la Sanità (OMS), ad esempio, ha varato un pro-

getto pluriennale per la Regione Europea, dove ha sottolineato come i diversi Paesi debbano considerare prioritario il problema degli incidenti stradali e della loro prevenzione.

Per la sicurezza stradale la stessa UE ha posto, come obiettivo da raggiungere entro il 2010, la riduzione del 40% del numero delle vittime da incidente stradale.

Un possibile metodo per concorrere al raggiungimento di questo obiettivo consiste nell'elevare la conoscenza del problema dell'infortunistica stradale e nel far acquisire capacità di riconoscere condizioni di rischio incrementando la consapevolezza dei comportamenti pericolosi nei giovani che sono in procinto di prendere la patente.

**In Italia
gli incidenti stradali
causano un ferito
ogni 2 minuti e un
morto ogni 40 minuti**

**Negli ultimi 30 anni
in Italia sono morte
300 000 persone
in seguito
a incidenti stradali**

Anna Maria De Santi

Laboratorio di Epidemiologia e Biostatistica, ISS



FATTORI DI RISCHIO NEGLI INCIDENTI STRADALI

Gli insegnanti di autoscuole possono promuovere l'assunzione di conoscenze al fine di responsabilizzare i soggetti verso scelte comportamentali corrette nell'ambito della prevenzione degli incidenti stradali al fine di giungere non tanto all'aumento della conoscenza, ma a un aumento della consapevolezza, che eviti comportamenti a rischio di incidente. A tale proposito occorre quindi analizzare i possibili fattori di rischio legati al comportamento sulla strada (Tabella 1).

Come è noto i fattori di rischio sono in minima parte imputabili alle condizioni atmosferiche, della strada e del veicolo. È il comportamento umano il principale responsabile dell'accadimento degli incidenti stradali.

Gli studi finora condotti sulle cause degli incidenti stradali considerano una complessità di fattori che influenzano i comportamenti a rischio degli individui, in particolar modo dei giovani che, purtroppo, detengono il primato delle morti sulle strade nel nostro Paese.

L'analisi proposta, non risulta certo esaustiva, sebbene ponga molta attenzione nell'esaminare le

evidenze studiate sul fenomeno in questo settore dove le teorie abbondano.

Tra le diverse teorie analizzate riguardanti l'eziologia degli incidenti stradali troviamo quelle relative ai:

- fattori costituzionali o biologici;
- fattori individuali;
- fattori ambientali.

I fattori costituzionali fanno riferimento alla predisposizione biologica e genetica a usare droghe, ad assumere alcol e a sviluppare comportamenti di rischio di incidente alla guida. Ricerche sugli animali hanno indicato predisposizioni genetiche a usare droghe o a sviluppare dipendenza da esse. Alcuni individui, a causa dei loro tratti biologici, sono particolarmente attratti da droghe e situazioni di rischio (1).

I fattori individuali sono forse i più studiati in ambito scientifico, in quanto esiste una massa notevole di ricerche che identificano le principali cause dell'incidentalità stradale nella personalità, nel sesso (i maschi sono maggiormente coinvolti in incidenti stradali), nell'età (i giovani hanno, grazie alle loro inesperienza, maggiori probabilità di incorrere in incidenti stradali durante i primi anni successivi all'acquisizione della patente), nella salute mentale (gli studi su bevitori problematici e drogati ospedalizzati in ambienti psichiatrici giungono a conclusione che alcune persone con gravi problemi di alcol e sostanze soffrono di disturbi psicologici gravi) (2), nell'edonismo (assumere droghe, correre con le auto o con i motocicli, sfidare in gare di velocità i propri compagni, sono considerati elementi che provocano gratificazione e prestigio), nella curiosità (per molti individui bere, fumare, assumere droghe leggere o pesanti, correre con l'auto non costituiscono fattori di rischio di incidente stradale, anzi la curiosità che giustifica i loro comportamenti è spesso influenzata da fattori sociali e culturali come la pressione del gruppo dei pari o la risonanza data dai mass media) (3, 4).

Tra i fattori ambientali si trovano quelli sociali e culturali come lo status socio-economico, la povertà, le assenze ingiustificate a scuola, l'ambiente familiare e la delinquenza. Molti studi hanno eviden-

Tabella 1 - Fattori di rischio di incidente stradale*

Fattori costituzionali	Fattori individuali	Fattori ambientali
Predisposizione biologico-genetica	Personalità	Status socio-economico
all'uso e abuso di alcol, sostanze e comportamenti a rischio nella guida	Sesso	Povertà e disuguaglianze
	Ansia e stress	Situazione familiare
	Bisogno di apparire	Pressione dei pari
	Età	Problemi scolastici
	Salute psicologica	Assenze ingiustificate a scuola
	Edonismo	Anomia (assenza di regole)
	Curiosità	Alienazione

(*) Fonte: Plant Martin, Plant Moira. Comportamenti a rischio negli adolescenti. 2001 (modificata)

ziato che grandi consumatori di alcol e sostanze mostrano tassi più elevati di comportamenti cosiddetti problematici. Uno dei fattori che determina l'uso e l'abuso di sostanze è quello relativo allo status socio-economico dove persone socialmente svantaggiate fanno maggior consumo di droghe pesanti e di bevande alcoliche. Numerosi sono gli studi sull'importanza della pressione dei pari, che diventa più forte con l'adolescenza, nell'incoraggiare comportamenti a rischio di incidente stradale (5). Tra gli eventi stressanti della vita, uno dei primi posti viene assunto dalla famiglia laddove esiste una forte interconnessione tra difficoltà familiari come separazione da uno o da entrambi i genitori, disgregazione familiare o assunzione di alcol e sostanze da parte dei genitori (6, 7). Ricerche diverse hanno dimostrato, inoltre, che giovani che fanno uso di sostanze, di alcol e che hanno comportamenti a rischio nella guida presentano problemi scolastici, come assenze ingiustificate o abbandono precoce degli studi (8).

IL RUOLO DELLE AUTOSCUOLE NELLA PREVENZIONE DEGLI INCIDENTI STRADALI

Dal momento che i principali fattori di rischio sanitario per la sicurezza stradale riguardano l'uso di alcol e sostanze alla guida, sarebbe



Esempio di materiale del kit per i formatori delle autoscuole in cui viene riportata l'errata percezione del rischio da parte dei giovani

necessario sensibilizzare e informare maggiormente la popolazione giovanile sulla relazione esistente fra assunzione di droghe e alcol e comportamenti di guida. Una delle modalità utilizzate per incrementare il livello informativo della popolazione sui rischi derivanti dall'abbinamento alcol, sostanze e guida consiste nella realizzazione da parte degli insegnanti di scuola guida di lezioni sul tema competenti e precise e nella loro disponibilità a trattare tali problematiche a livello individuale e di gruppo con gli studenti.

Le autoscuole, attraverso i loro insegnanti e istruttori, si vengono a configurare come strutture impor-

tanti nei confronti della crescita dei giovani e della prevenzione dei rischi nella popolazione giovanile. I giovani, "in età di patente" sono infatti alla ricerca di adulti competenti che possano rappresentare "bravi maestri", vale a dire insegnanti esperti, capaci di trasmettere conoscenze, abilità e approvazione intesa come "riconoscimento del sé".

A tale proposito, in data 6 luglio 2002 si è svolto presso l'Istituto Superiore di Sanità (ISS) un workshop sulla prevenzione degli incidenti stradali destinato a formatori di insegnanti di autoscuola.

Il workshop, organizzato dall'ISS sulla prevenzione degli incidenti stradali, ha visto come obiettivo la formazione a livello nazionale di formatori degli insegnanti di autoscuola all'utilizzo di un kit multimediale sugli effetti dell'alcol e delle droghe alla guida. Tale kit realizzato dalla ASL Città di Milano e dalla ASL 1 di Torino si compone di un manuale per insegnanti e istruttori di autoscuole; 19 lucidi sul tema del fattore umano, le sostanze, le leggi, i dati epidemiologici relativi alla guida sotto l'influenza di sostanze psicoattive, una videocassetta e un CD-Rom utilizzabili come sussidi didat-



tici in aula e come strumenti da cui attingere informazioni e suggerimenti per la lezione di guida*.

Studi epidemiologici confermano, infatti, che l'adozione di dispositivi di sicurezza (casco, cinture, air-bag, seggiolini, poggiatesta) riduce il rischio di morte o di lesioni gravi di oltre il 50%. È necessario, perciò, far sì che la prevalenza d'uso di tali dispositivi aumenti in modo costante, rappresentando pertanto una delle azioni di prevenzione più importanti e meno costose da sviluppare nel breve termine.

Un'altra integrazione al kit riguarderà invece la documentazione relativa all'influenza del gruppo dei pari nei comportamenti di guida, in quanto l'adesione a pratiche di guida pericolosa adottate dal gruppo rinforza gli atteggiamenti del singolo.

L'iniziativa formativa con gli insegnanti di autoscuola, promossa dall'ISS, ha visto la collaborazione del Ministero della Salute, delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Agenzia di Sanità Pubblica della Regione Lazio, delle Associazioni Nazionali delle Scuole Guida UNASCA e CONFEDERTAAI, dell'ANIA, dell'ASL Città di Milano e dell'ASL 1 di Torino che hanno già sperimentato l'utilizzo del kit nelle autoscuole del territorio di appartenenza.

I 40 formatori provenienti da tutte le regioni italiane hanno ora il compito di replicare nel proprio territorio di appartenenza, con un meccanismo cosiddetto a cascata, la formazione appresa a livello centrale a tutti gli insegnanti delle autoscuole della regione di appartenenza.

L'ISS ha altresì previsto strumenti la monitorizzazione degli interventi attraverso la messa a punto



Partecipanti al workshop sulla prevenzione degli incidenti stradali che si è tenuto presso l'ISS il 6 luglio 2002

di appositi strumenti per la valutazione dell'efficacia. È previsto un ulteriore momento didattico con i formatori degli insegnanti di autoscuola il prossimo 14 dicembre realizzato anche con la collaborazione dei Responsabili del Progetto Prevenzione incidenti stradali delle regioni Veneto ed Emilia-Romagna, regioni particolarmente impegnate nel settore autoscuole e vedrà la partecipazione dei Responsabili dei

Dipartimenti di Prevenzione delle diverse regioni italiane che contribuiranno a supportare le autoscuole nella realizzazione delle azioni educative.

L'importanza dell'iniziativa è comunque confermata dai numeri, se si considerano, infatti, gli attuali dati sull'incidentalità stradale si evince che:

• ogni giorno in Italia si verificano in media 600 incidenti stradali, 800 feriti e 20 morti (Statistica degli incidenti stradali anno 2000-Dischetto 3,5 ISTAT);

• ogni persona che muore perde in media 40 anni di vita attesa (contro i 7-10 anni che perde un individuo con tumore o cardiopatia coronarica);

- a ogni morto corrispondono in media due invalidi gravi di cui solo il 30% riprende a lavorare, il 23% lo fa in forma parziale, il 16% è costretto a cambiare lavoro e il 30% non riesce più a farlo;
- gli incidenti più gravi accadono tra le ore 24 e le ore 6 del mattino e vedono come rischio principale l'assunzione di alcol e droghe prima della guida;
- il 72% è dovuto a comportamenti sbagliati di guida (il 22% all'ambiente strada e l'1% all'automezzo);
- ogni anno i costi sociali degli incidenti stradali si aggirano intorno ai 20 miliardi di euro che costituiscono il 2% del prodotto interno lordo;
- il numero degli incidenti stradali è aumentato del 25% negli ultimi 10 anni;
- il 50% degli individui che incorrono in incidenti stradali ha meno di 40 anni;
- la scarsa esperienza di guida insieme all'alta velocità e all'assunzione di alcol e sostanze rappresentano le maggiori cause di morte tra i giovani (Tabella 2).

Di fronte a tale situazione si ritiene indispensabile affrontare la questione della sicurezza stradale con approcci educativi che integrino gli attuali interventi per il conseguimento della patente creando, nei giovani affluenti le 6 500 scuole

**L'adozione
dei dispositivi
di sicurezza (casco,
cintura, air-bag, ecc.)
riduce del 50%
il rischio di morte
o di lesioni gravi**

Tabella 2 - Incidenti, morti e feriti secondo le circostanze accertate o presunte (anno 2000)

Circostanze	Incidenti		Morti		Feriti	
	n.	(%)	n.	(%)	n.	(%)
Riferibili al conducente	163 176	77,0	4 349	67,8	234 454	77,7
Guida distratta, andamento indeciso	42 370	20,0	1 256	19,6	60 855	20,2
Eccesso di velocità	25 180	11,9	1 275	19,9	36 982	12,3
Mancata distanza di sicurezza	23 628	11,1	336	5,2	35 717	11,8
Non rispetto segnale della precedenza	11 802	5,6	112	1,7	16 925	5,6
Non dava la precedenza a destra	10 994	5,2	87	1,4	15 686	5,2
Non rispetto dello stop	10 928	5,2	117	1,8	15 846	5,3
Contromano	5 278	2,5	382	6,0	8 523	2,8
Altre circostanze riferibili al conducente	32 996	15,6	784	12,2	43 920	14,6
Stato psico-fisico	5 057	2,4	354	5,5	7 566	2,5
Ebbrezza da alcol	3 292	1,6	91	1,4	5 098	1,7
Altre circostanze riferibili allo stato psico-fisico	1 765	0,8	263	4,1	2 468	0,8
Riferibili ai pedoni	6 738	3,2	333	5,2	7 551	2,5
Attraversamento irregolare della strada	3 513	1,7	174	2,7	4 006	1,3
Altre	3 225	1,5	159	2,5	3 545	1,2
Riferibili a difetti o avarie del veicolo	771	0,4	47	0,7	1 228	0,4
Scoppio o eccessiva usura dei pneumatici	416	0,2	28	0,4	728	0,2
Rottura o insufficienza dei freni	185	0,1	8	0,1	273	0,1
Altre	170	0,1	11	0,2	227	0,1
Inconvenienti di circolazione concomitanti	22 238	10,5	675	10,5	33 532	11,1
Altre circostanze	13 961	6,6	652	10,2	17 228	5,7
Totale	211 941	100,0	6 410	100,0	301 559	100,0

(*) Fonte: Statistica degli incidenti stradali. Anno 2000 - ISTAT Informazioni n. 38. 2001 (modificata)

le sparse su tutto il territorio nazionale, ulteriori momenti di sensibilizzazione e rinforzo al drammatico fenomeno degli incidenti stradali.

Riferimenti bibliografici

1. Heatherton TF, Kozlowski LT, Frecker RC, et al. Brit J Addiction 1991; 86(9):1119-27.
2. Silver AM. British J Addiction 1977; 72: 143-50.
3. Davis J, Stacey B. Teenager and alcohol: a developmental study in Glasgow. London: HMSO; 1972.
4. Baumrind D. A developmental perspective on adolescent risk taking in contemporary America. In: Irwin CE j., editor. Adolescent social behavior and health. San Francisco: Jossey Bass; 1987. p. 93-125.
5. Bagnall G. Educating young drinkers. London: Tavistock/Routledge; 1991.
6. Blumberg HH. Characteristics of people coming into treatment. In: Edwards G, Bush C, editors. Drug problems in Britain. London: Academic Press; 1981. p. 77-116.
7. Oxford J, Harwin J., editors. Alcohol and the family. London: Croom HELM; 1982.

8. Jessor R, Jessor SL. Problem behavior and psychosocial development: a longitudinal study of youth. Academic Press; 1977.

Ringraziamenti

L. Bellina, M. Biancucci, M. Bugarini, C. Celata, M.S. Cincia, F. Coato, M.Cobre, P. Crozzoli, P. De Castro, M. Di Giorgio, A.M. Diodovich, R. Di Roberto, G. Fondi, M. Forneris, R.C. Gatti, M. Giustini, P. Gozzi, O. Granata, D. Greco, R. Guerra, G. La Cava, A.M. Morace, F. Oleari, G. Resta, S. Rossetti, G. Ruocco, G. Schiavo, P. Tacchi Venturi, G. Tarsiteni, V. Verdone.

Nota

(*) Il kit verrà integrato nei prossimi mesi da informazioni sugli interventi di primo soccorso e sulla promozione e uso dei dispositivi di sicurezza. Si ritiene infatti che gli insegnanti e gli istruttori di guida, attraverso i quali passano più dell'80% dei candidati alla patente, devono insegnare, come prima cosa ai loro allievi, ad allacciare la cintura di sicurezza in automobile, insistendo su un uso costante (questo perché cambiare l'abitudine di tanti anni di guida è difficile, mentre creare *ex novo* una nuova abitudine non costituisce un problema).

In brief

Driving schools teachers and instructor's training

A possible approach to road accidents reduction stays in the improvement of the actual knowledge on accidents outcomes. Additionally, a proper understanding of risks and related behaviors, especially among teen-agers and the youngsters who apply for drive license is essential. Driving schools (DS), with their teachers and instructors, are relevant sites that may positively impact on youngsters' attitudes, thus preventing risk behaviors. With the aim at better defining this role, ISS has called for and implemented a national workshop on road accidents prevention, addressing DS teachers and instructors' training strategies and related issues. This workshop will be further refined and offered again on December 14th, in collaboration with line Ministries and Regional Authorities.