Conclusioni

Osservazioni conclusive sull'attività per la prevenzione degli incidenti stradali

Giovanni Serpelloni[1], Diana Candio[2], Claudia Rimondo[2]
[1] Direttore Dipartimento delle Dipendenze Azienda ULSS 20
Direttore Programma Regionale sulle Dipendenze - Regione del Veneto
[2] Consulenti Programma Regionale sulle Dipendenze - Regione del Veneto

Dopo questa esperienza, durata ben 6 mesi, in cui sono stati valutati molti parametri sia di efficacia che di fattibilità organizzativa e di sostenibilità finanziaria, possiamo affermare, in sintesi, quanto segue:

La risposta ad un bisogno

1. Il progetto "Drugs on street: no crash" si presenta quale strumento per ridurre un fenomeno allarmante ampiamente descritto da numerosi studi epidemiologici internazionali e nazionali, quello della guida in stato psicofisico alterato dovuto all'assunzione di alcol o droga. Le indagini hanno mostrato l'importanza di elaborare strategie e iniziative volte a contrastare l'incremento di questo fenomeno nella popolazione generale, soprattutto nelle fasce giovanili. L'intervento attuato dal Dipartimento delle Dipendenze, in collaborazione con le Forze dell'Ordine, rappresenta, quindi, una proposta innovativa per affrontare la questione.

Efficacia dell'attività

2. L'intervento si è dimostrato efficace nell'individuare le persone alla guida di autoveicoli in stato di alterazione correlata all'assunzione di sostanze alcoliche e/o stupefacenti, con percentuali di positività registrate che giustificano ampiamente la strutturazione dell'intervento. Per comprendere le dimensioni del fenomeno va anche ricordato che, in alcuni casi, i conducenti fermati risultati positivi viaggiavano con altri passeggeri a bordo e, nei casi in cui si sono sottoposti agli accertamenti, anch'essi sono stati riscontrati positivi alle droghe o all'alcol. Inoltre, come mostrano i risultati dell'indagine, circa il 20% delle persone risultate negative all'alcol è, comunque, risultato positivo alle droghe. Questo a conferma del fatto che non basta eseguire solo i test alcolimetrici per individuare i conducenti che si trovano in condizioni psico-fisiche non idonee alla guida. Il fenomeno dei così detti "astemi drogati" merita opportune considerazioni e riflessioni. Durante i normali controlli con etilometro svolti dalle Forze dell'Ordine, infatti, queste persone sarebbero tornate alla guida, in quanto sobrie dall'alcol, pur tuttavia in condizioni psicofisiche alterate da sostanze stupefacenti, esponendosi quindi ad un alto rischio di provocare incidenti stradali e causare la morte o il ferimento di se stessi e di altri.

Sicurezza

3. Relativamente al parametro della sicurezza delle procedure attuate per i pazienti esaminati, va rilevato che non vi è stato nessun caso problematico o che abbia richiesto l'intervento sanitario in seguito agli accertamenti svolti. Per contro, spesso è stato necessario assistere i conducenti risultati positivi per le condizio-

ni in cui gravavano a causa dell’assunzione di sostanze alcoliche o stupefacenti. Anche sotto l’aspetto della sicurezza degli operatori non sono emerse particolari problematiche o difficoltà legate alla gestione delle conflittualità, grazie alla presenza costante delle Forze dell’Ordine, alla forte strutturazione delle procedure e alla continua attività di counselling e supporto forniti al paziente durante gli accertamenti.

Valutazione del modus operandi

4. Il protocollo operativo e il modus operandi hanno riscontrato un parere positivo anche da parte di coloro che sono stati sottoposti agli accertamenti. In particolare, è stata riconosciuta la professionalità del personale sanitario, sia in merito al rispetto della privacy che alla modalità di esecuzione dei test e degli esami clinici. Anche il tempo impiegato per svolgere gli accertamenti, giudicato a volte un po’ troppo lungo, in realtà risulta modesto se comparato con l’ipotesi di svolgere gli accertamenti presso il Pronto Soccorso. Le risposte al questionario di customer satisfaction indicherebbero una buona accettabilità delle procedure da parte degli utenti, intese come ammissibili e tollerabili, ma anche adottabili in contesti diversi nell’ambito dei controlli per la sicurezza stradale.

Difficoltà laboratoristiche

5. L’attività su strada, durante la quale sono stati utilizzati i test rapidi su saliva, ha evidenziato che l’esecuzione del test su saliva risulta problematica nei casi di xerotonia (secchezza delle fauci), in particolare in quei soggetti che, sotto l’effetto di sostanze, non erano in grado di fornire un campione adeguato di saliva. Questa osservazione va tenuta in considerazione per l’elaborazione delle procedure operative.

Collaborazione

6. La realizzazione del progetto ha previsto un’importante e indispensabile collaborazione con le Forze dell’Ordine. Al termine dell’esperienza siamo in grado di sostenere che proprio l’intensa collaborazione e il mutuo appoggio tra Forze dell’Ordine e personale sanitario sono tra i fattori che hanno permesso di raggiungere i risultati ottenuti. Lo sforzo, la disponibilità e l’impegno hanno consentito di gestire al meglio le procedure per gli accertamenti, i casi più difficili relativamente ai conducenti fermati e i momenti di complessità organizzativa. È auspicabile, quindi, riuscire a creare un buon clima di collaborazione e trasparenza tra gli attori coinvolti nelle attività.

Fermo di persone minorenni

7. Una questione su cui sarà necessario sviluppare uno specifico modello di intervento è il fermo di persone minorenni (di età compresa tra i 14 e i 18 anni) alla guida di ciclomotori, spesso risultati positivi a droga e alcol. In questi casi è stato necessario avvisare e convocare i genitori, anche per l’impossibilità e l’inopportunità di lasciare in libera circolazione e senza tutela, in orari notturni, minori chiaramente sotto l’effetto di sostanze stupefacenti o alcoliche. È opportuno ricordare che la questione dei controlli tossicologici su minore impone numerosi interrogativi inerenti all’autonomia decisionale e al diritto al segreto, affrontati dalla dottrina giuridica e medico-legale con interpretazioni difformi. Si pone, quindi, la necessità di studiare procedure di “Drug Risk and Parents Notification” (lett. “Rischio Droghe e Avviso dei Genitori”) per il contatto con i genitori dei minorenni fermati, con l’intenzione di responsabilizzarli, anche formalmente, con la convocazione immediata sul posto di fermo e per ottenere il consenso all’esecuzione dei test alcolimetrici e sulle sostanze stupefacenti.

Fattibilità e sostenibilità finanziaria

8. Da un punto di vista organizzativo, l'intervento appare fattibile e finanziariamente sostenibile. L'analisi dei costi ha evidenziato che la voce di spesa maggiore potrebbe essere rappresentata dai drug test, senza tuttavia invalidare la sostenibilità finanziaria del progetto, soprattutto se il personale medico coinvolto nell'attività fa parte dell'organico della struttura sanitaria di riferimento. La fase valutativa del progetto ha inoltre mostrato un alto grado di fattibilità. Gli operatori coinvolti fanno parte del personale impiegato presso il Dipartimento delle Dipendenze, opportunamente formato con uno specifico percorso di training. Tali procedure potrebbero essere facilmente adottate nell'ambito di un'attività di prevenzione e controllo di routine da parte di tutti i Dipartimenti delle Dipendenze. Tuttavia, ciò deve comportare la riorganizzazione dei piani di lavoro, con l'acquisizione di procedure specifiche e di variazioni orarie per il servizio notturno. I Dipartimenti delle Dipendenze potrebbero, inoltre, facilmente fornire queste prestazioni anche durante le fasce di apertura diurne mediante la modalità "indoor" - cosa, per altro, già sperimentata con buon esito – agevolando, di molto, il lavoro delle Forze dell'Ordine.

Disponibilità di informazioni

9. L'esperienza ha dimostrato che è necessario porre molta attenzione e disponibilità, sia da parte del personale sanitario sia da parte delle Forze dell'Ordine, a spiegare ed informare dettagliatamente il paziente sulle procedure di accertamento, sulle conseguenze, sui diritti e la possibilità di avere a disposizione i propri liquidi biologici per eventuali contro-analisi nei 4 mesi successivi ai primi accertamenti tossicologici.

Riduzione degli incidenti stradali

10. Un altro indicatore dell'efficacia dell'intervento da approfondire ulteriormente, comunque estremamente suggestivo, riguarda la diminuzione del tasso di incidenti mortali e di feriti gravi nell'area veronese. Infatti, confrontando i dati del secondo semestre 2006 con quelli del secondo semestre 2007, quando si è svolto il progetto, è emerso un trend al ribasso del numero di morti (-30%), di feriti (-17,6%) e di incidenti stradali (-3,5%), soprattutto nel comune di Verona. Questo risultato rappresenta il frutto dei numerosi interventi volti a rafforzare la sicurezza stradale a Verona, per questa ragione riteniamo che anche il progetto "Drugs on street: no crash" abbia contribuito a prevenire le conseguenze nefaste di conducenti alla guida in condizioni psicofisiche alterate.

Prospettive future

11. Infine, sulla base delle considerazioni emerse inerenti all'alto grado di fattibilità e all'effettiva efficacia dei controlli condotti on-site, è auspicabile che questo tipo di attività possa continuare creando una specifica organizzazione che possa coinvolgere tutte le Aziende Sanitarie e i Dipartimenti delle Dipendenze della provincia di Verona, e non solo. Questo progetto sarà, inoltre, acquisito come patrimonio tecnico sul Programma Regionale per le Dipendenze e proposto alle competenti strutture regionali per la diffusione su tutto il territorio della Regione Veneto. L'esecuzione di controlli tossicologici di questo tipo, infine, potrà essere adottata anche a livello nazionale grazie ad una nuova campagna per la sicurezza stradale che da settembre 2008 vedrà coinvolte quattro città italiane (Verona, Perugia, Foggia e Cagliari) dove i test tossicologici entreranno a far parte dei controlli di routine della visita medica per il conseguimento dei diversi tipi di patente, anche per il motorino. Tale piano si basa su un'iniziativa europea che entrerà in funzione dal 2011 e che l'Italia vuole già mettere in campo per prevenire gli incidenti su strada.