

I.S.I.S. "GIUSEPPE MARCHESINI" SACILE

BLERTA POCESTA VB IGEA

&

VERONICA ZANETTE VB IGEA

PROGETTO EUROPA 2010

I giovani, l'Europa e la conoscenza consapevole

**“Tema d'educazione per la sicurezza stradale rivolta ai
giovani nei Paesi dell'Unione Europea. Normativa,
prevenzione, repressione, responsabilizzazione. I danni causati
dalla droga e dall'alcol.”**

Una finestra sull'UE

All'interno della Commissione europea opera il European Transport Safety Council (Etscc), che si occupa, appunto, di raccogliere, analizzare e diffondere dati che riguardano la sicurezza sulle strade. Da un suo studio è emerso che l'alcol alla guida contribuisce a determinare circa diecimila morti all'anno in Europa ed è responsabile di circa il 30% delle morti tra i conducenti. Allo stesso modo, secondo l'istituto superiore di sanità, circa il 30% degli incidenti stradali in Italia è provocato da conducenti in stato psicofisico alterato da alcol e droghe.

Sempre da uno studio effettuato a Bruxelles, risulta che in Italia la situazione resta preoccupante, ma si sta riducendo progressivamente il rischio di incappare in gravi incidenti stradali con conseguenze mortali. Secondo un'indagine condotta dall'Etscc, nel periodo 2001-2008 sulle strade italiane è stata registrata una discesa del 33% passando dagli iniziali 7.096 morti ai 4.739 del 2008 con una stima di 4336 morti per l'anno corrente. L'Italia si colloca così nella fascia media tra i 29 Paesi europei (i 27 membri dell'UE più Svizzera e Norvegia) impegnati a contrastare questo pericolo quotidiano che provoca ogni anno conseguenze drammatiche a molte decine di migliaia di famiglie europee.

Inoltre, negli ultimi dieci anni sulle strade europee è cresciuta l'attenzione ai pericoli specifici per i bambini, portando così a una riduzione della mortalità solo dell' 1,8% in Italia contro il -14,9% in Portogallo, -10,3% in Francia, -10,1% in Svizzera, -9,9% in Belgio e -8,4% in Germania. Il numero dei decessi in questa fascia d'età per incidenti stradali resta comunque contenuto con 95 vittime in Italia, 164 in Francia, 156 in Polonia e 111 in Germania. La Svezia ha attuato programmi specifici di prevenzione, che hanno consentito di ridurre a 10 unità i decessi della popolazione tra 0 e 14 anni.

Le maggiori riduzioni della mortalità stradale generate nel periodo 2001-2008 le hanno ottenute Lussemburgo (-49%), Francia (-48%), Portogallo (-47%), Spagna (-44%) e Belgio (-38%). Nella fascia media con l'Italia si trova la Germania (-36%). Sugli stessi livelli di miglioramento si attestano: Svizzera (-34%), Irlanda (-32%), Olanda (-31%), Austria (-29%) e Svezia (-28%); paesi che partivano da livelli di mortalità abbastanza contenuti. Comunque, i decessi causati da incidenti stradali nel periodo considerato sono aumentati soltanto in Bulgaria (+5%) e in Romania (+25%). Ad ogni modo, l'UE non prevede di raggiungere l'obiettivo prefissato nel 2001, cioè di arrivare a quota 27mila morti annui sulle strade nel 2010: tale obiettivo è stato rimandato al 2017, dato che è stata conseguita una riduzione media del 4,4% invece dell'auspicato - 7,4%. Questo ritardo è originato dal fatto che, in tema di incidenti e mortalità, l'Europa viaggia a due velocità: Francia, Spagna e Gran Bretagna hanno intrapreso dure politiche di contrasto nei confronti di chi guida sotto l'effetto di alcol e sostanze stupefacenti; ma, appunto, l'ingresso nell'UE di paesi come Romania e Bulgaria, con un alto tasso di mortalità sulle strade, ha rallentato la positività del dato.

Effetti dell'alcol alla guida

L'alcol è una sostanza psicoattiva, ossia in grado di interferire con le funzioni neuropsichiche dell'individuo. Le sostanze psicoattive, in generale, influenzano la capacità di attenzione e di concentrazione e i tempi di reazione agli stimoli. La stretta e progressiva relazione fra concentrazioni ematiche di alcol (BAC) e gli effetti tossici e comportamentali sull'individuo è ormai confermata da numerosi studi di interazione uomo-macchina. Il rischio di incidente stradale aumenta in modo esponenziale all'aumento della concentrazione di alcol etilico nel sangue (alcolemia). Posto pari a uno il rischio di incidente stradale in condizioni di sobrietà, diventa 11 volte superiore con un alcolemia compresa tra 0,5 g/l e 0,9 g/l. Gli effetti dell'alcol sulle funzioni sensitivo-motorie e comportamentali riguardano in particolar modo:

- il campo visivo, che da circa 180° si riduce lateralmente fino a diventare un tunnel, mentre si riduce sensibilmente la capacità di adattamento alla visione notturna;

- il tempo di reazione, cioè l'intervallo di tempo che intercorre tra l'esposizione allo stimolo e l'emissione della risposta; i movimenti e gli ostacoli, inoltre, sono percepiti con notevole ritardo;
- la capacità di concentrazione, che viene sostituita dalla sonnolenza;
- la capacità di giudizio, che è influenzata dall'età; con un tasso alcolemico di 1 g/l, ad esempio, automobilisti di 35-54 anni incorrono in un rischio di incidente 3-4 volte più elevato di un conducente sobrio; per la fascia d'età 25-34 anni il rischio sale a 6-7 volte, mentre per quella di 18-24 arriva a 15.

Infine, la diffusione tra i giovani dell'abitudine di consumare grandi quantità d'alcol in una sola occasione, aumenta il rischio di incorrere a incidenti stradali, soprattutto nei fine settimana. Infatti, la probabilità di incidente nelle ore notturne del fine settimana per soggetti con alcolemia superiore a 1,5 g/l è 380 volte maggiore rispetto ai soggetti in condizioni di sobrietà.

Effetti delle droghe

È più complicato, invece, descrivere gli effetti delle droghe, ma si può comunque fare un elenco:

- alterazioni visive con la comparsa di macchie colorate, figure da contorni indefiniti, oggetti in movimento che lasciano una scia colorata; questi mutamenti visivi possono aggravarsi con l'apparizione di persone e animali, fino ad arrivare a vere e proprie allucinazioni che isolano la persona dalla realtà con la comparsa di paesaggi assurdi e figure inesistenti;
- alterazioni percettive, che comportano la mutazione delle sensazioni della pelle e della propriocezione muscolare; non si riesce, quindi, a percepire gli arti e il resto del corpo e ne consegue, inevitabilmente, un disturbo dell'equilibrio e del movimento; è possibile, inoltre, che si verifichi una distorta percezione temporale, ossia che il tempo passi molto lentamente;
- ipersensibilità visiva, che porta alla mancata percezione degli ostacoli;
- mancata percezione del rischio e irritabilità eccessiva che possono sfociare in aggressività al volante, come la competizione alla guida;
- effetti psichedelici;
- possibili flashback anche dopo settimane dall'assunzione;
- reazioni non commisurate agli stimoli;
- distanza e velocità deformate;
- senso di benessere, senso di calore ed effetti analgesici che, in un secondo momento, si trasformano in forte sonnolenza e offuscamento del SNC con un conseguente abbassamento della frequenza cardiaca e della respirazione, che diminuisce enormemente, a volte fino al punto di causare la morte;

Tendenze tra i giovani europei

Secondo l'OMS, più di 55mila persone tra i 15 e i 29 anni in tutta Europa muoiono ogni anno a causa di incidenti stradali correlati ad alcol, avvelenamento, suicidi e omicidi.

Il modello di "normalizzazione" o "banalizzazione" del consumo di droga che ha avuto luogo nel corso degli ultimi anni sembra aver influenzato atteggiamenti e modelli di consumo di bevande alcoliche da parte dei giovani. Mentre ogni paese e comunità è diverso, c'è una tendenza comune fra tutti gli stati europei verso la più ampia tolleranza. Ad esempio, nel Regno Unito un numero preoccupante di giovani - il 37% degli uomini e il 23% delle donne dai 16 ai 24 - beve regolarmente due volte i limiti giornalieri raccomandati.

Alcuni credono che i cambiamenti della società siano stati alimentati da un marketing più aggressivo che mai. Per esempio, l'industria delle bevande alcoliche ha iniziato a commercializzare una serie di "designer" o "moda" delle bevande per i giovani nel 1990. In sostanza, essa spende per

creare immagini che siano allettanti vanificando, in questo modo, il lavoro di molte altre persone che invitano a limitarne l'uso.

Come fare?

L'inasprimento dei limiti su alcol e droghe nei guidatori e delle relative sanzioni non ha prodotto grandi risultati in termini di incidenti stradali. Risulta più efficace, invece, incrementare i controlli sulle strade di giorno come di notte e soprattutto nelle arterie di scorrimento veloce e nei pressi dei luoghi di ritrovo dei giovani.

Bisogna, inoltre, coordinare la normativa dei vari paesi in modo da arrivare a un Unico Codice della Strada Europeo. L'Italia, in materia, dovrebbe modificare gran parte delle sue leggi in quanto ambigue: è dimostrato, infatti, che l'alcol influisce sulle capacità motorie delle persone anche con 0,5 g/l, quantità che è consentita dalla normativa vigente.

Ma questo non basta: ci sono, infatti, dati allarmanti che riguardano gli incidenti nelle aree urbane, cioè il 44% dei morti e il 73% dei feriti. In Italia, il Codacons ha proposto una soluzione choc: eliminare qualsiasi tipo di segnaletica sulle strade urbane. Si tratta del cosiddetto "shared space", ossia spazio condiviso, che consiste nell'eliminazione su una strada di qualsiasi forma di segnaletica, dai semafori alle strisce pedonali, dai cartelli alle linee che separano i sensi di marcia, ecc. Non solo. A sparire sarebbero anche tutte le barriere che allo stato attuale separano i pedoni dagli automobilisti, a cominciare dai marciapiedi. L'unica regola in vigore sarebbe quella di non superare un prefissato limite di velocità, mentre ogni incidente che coinvolgerà pedoni e automobilisti avrà come responsabili questi ultimi. Lo scopo, infatti, è proprio quello di responsabilizzare gli automobilisti attraverso l'assenza di segnaletica stradale che li costringerebbe inevitabilmente a prestare più attenzione alla strada e alla guida. In Europa questo sistema ha portato a grandi risultati: in Danimarca, Olanda e Gran Bretagna l'eliminazione in alcune strade della segnaletica, infatti, ha favorito una forte riduzione del numero di incidenti e dei morti (dal 35% al 100%).

Un altro modo può essere quello di incoraggiare gli utenti a migliorare il comportamento mediante il rispetto più rigoroso della normativa esistente; armonizzando le sanzioni a livello europeo; ricorrendo alla formazione continua dei conducenti; migliorando i controlli di polizia; e incoraggiando campagne d'istruzione e di sensibilizzazione degli utenti. La Commissione dell'UE, infatti, ha deciso di dare priorità alle campagne di educazione e di sensibilizzazione per incoraggiare a mettere il casco, la cintura di sicurezza e a evitare la velocità eccessiva, il consumo di alcol o l'assunzione di sostanze psicotrope. In parallelo la Commissione procederà alla modifica della direttiva sulla patente di guida per stabilire requisiti minimi di attitudine individuale dei conducenti. Tutto ciò prevede: elaborare indirizzi sulle prassi migliori per effettuare controlli di polizia, stabilire una classificazione e un'etichettatura adeguata per i medicinali che hanno effetto sull'idoneità alla guida, proseguire azioni specifiche rivolte ai giovani conducenti. In quest'ultimo caso, l'articolo 230 del Codice della Strada che, a sua volta, prevede come attività obbligatoria nelle scuole italiane di ogni ordine e grado l'educazione stradale come mezzo per conoscere i principi della sicurezza stradale, nonché delle strade, della segnaletica, delle norme generali, con particolare riferimento all'uso della bicicletta e delle regole di comportamento degli utenti, con particolare riferimento all'informazione sui rischi conseguenti all'assunzione di sostanze psicotrope e di bevande alcoliche.

Per queste ultime è previsto un aumento dei controlli sulle strade che, purtroppo, risulta limitato per la mancanza di uno strumento omologato (come avviene per l'alcol) in grado di certificare su strada l'infrazione della norma, ovvero, guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti.

Un'altra misura può essere quella di migliorare le infrastrutture stradali identificando ed eliminando i punti pericolosi. Tali miglioramenti, infatti, possono contribuire sensibilmente a ridurre la frequenza e la gravità degli incidenti stradali, in quanto, l'individuazione precoce di condizioni anormali di circolazione e la trasmissione di dati pertinenti al conducente contribuiscono a migliorare la sicurezza stradale. Ciò prevede: gestione della sicurezza in ambiente urbano, tecniche di riduzione della velocità, elaborazione di una guida di buona pratica per la sicurezza dei passaggi a livello, miglioramento dei livelli di sicurezza in galleria, ecc.

Ci sono poi la raccolta, l'analisi e la diffusione dei dati sugli incidenti con l'obiettivo di individuare i campi d'azione prioritari: gli incidenti sono imprevedibili, ma non sono una fatalità ed è necessario conoscerne le cause, le circostanze e le conseguenze per controllarli ed evitarli o almeno attenuarne la gravità seguendo una metodologia europea.

L'UE, inoltre, ha già attuato vari progetti tra cui:

- il progetto "drug on street" per la prevenzione dell'incidentalità notturna nel weekend dovuta alla guida in stato di ebbrezza e/o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti;
- il progetto "drug test pre-patente" finalizzato all'identificazione precoce dei giovani che usano sostanze stupefacenti e che aspirano ad ottenere la patente di guida o il patentino per motocicli, introducendo come prassi propedeutica al rilascio della patente l'utilizzo di un test tossicologico al posto dell'autocertificazione in uso attualmente;
- il sistema "Geo Drug Alert", cioè un innovativo strumento informatico attraverso il quale il sistema raccoglie informazioni utili all'identificazione di situazioni di potenziale rischio sanitario e sociale, come ad esempio la comparsa sul territorio di nuove sostanze particolarmente tossiche.

Infine, sono previste diverse linee d'azione:

- interventi di informazione/educazione diretti ai giovani per la prevenzione della guida agli autoveicoli sotto l'effetto di alcol e/o droghe;
- attivare maggiori controlli su strada con metodi ed accertamenti clinico-tossicologici on site in grado di sostenere eventuali ricorsi;
- miglioramento ed integrazione dell'attuale normativa in tema di prevenzione e attività sanzionatoria;
- sviluppo di studi e ricerche per ulteriori presidi tecnologici di prevenzione;
- diffondere il Progetto Drugs on Street completo di manuale di attivazione nei vari paesi dell'UE;
- promuovere e sviluppare ricerche nell'ambito degli strumenti di rilevamento tossicologico on site di primo livello;
- una varietà di misure di politica, come l'aumento delle tasse sull'alcol o l'innalzamento dell'età legale di acquisto per disciplinare in modo più efficiente la commercializzazione di bevande alcoliche.