

Un primo feedback da un corso di “Educazione alla salute e prevenzione degli incidenti stradali”- Trieste, Aprile 2005

Sanson S*, Crozzoli P, Tominz R***

* A.S.S. 1. n1 Triestina, Dipartimento di Prevenzione, via Ralli 3, Tel. 040 3997468, Tel 040 3997484, Fax 040 3997431, email sara.sanson@ass1.sanita.fvg.it

** ConfederTAAI Confederazione Titolari Autoscuole Agenzia d'Italia.

Introduzione

L'A.S.S. n.1 “Triestina”, Provincia di Trieste e CONFEDERTAAI hanno organizzato a Trieste nel mese di aprile 2005 il corso “Educazione alla salute e prevenzione degli incidenti stradali”, rivolto a insegnanti ed istruttori di guida delle autoscuole, seguendo le direttive del documento di indirizzo dall'Istituto Superiore di Sanità [1,2]. Tale documento di indirizzo si inserisce nel quadro del piano sanitario nazionale 2003-2005, che mira a ridurre di almeno il 50 % la mortalità e la disabilità per incidente stradale entro il 2020.

La provincia di Trieste presenta caratteristiche peculiari per quanto concerne l'incidentalità stradale [3]. Il 40% del territorio e l'87% della popolazione risultano di pertinenza del Comune di Trieste, che viene praticamente a coincidere con l'area della città.

Negli anni dal 1991 al 2000 il 35% degli incidenti stradali del Friuli Venezia Giulia è avvenuto in provincia di Trieste (che conta il 21% della popolazione regionale). Benchè a Trieste si registri la maggior frequenza di incidenti stradali della regione il numero di feriti e soprattutto di morti, non è altrettanto elevato. Nel 2000 il rapporto di mortalità (numero di morti per 1000 incidenti) era, a Trieste, del 10 per 1000, contro un dato regionale di 33 per 1000. In Italia, nel 2003, il rapporto di mortalità è sceso a 27 per 1000.

Il rapporto di lesività (numero di feriti per 1000 incidenti), era nel 2000 di 1.348 per 1000 in FVG, di 1.270 per 1000 a Trieste. Evidentemente le caratteristiche del traffico, prevalentemente urbano, determinano un notevole numero di incidenti, la cui gravità è però, nel complesso, contenuta.

Il fattore umano (velocità, negligenza, alcol) è causa di oltre 2/3 degli incidenti stradali.

L'indagine “Guida e comportamenti a rischio: risultati generali dell'indagine AMR 2003” [4], che ha raccolto le interviste a più di 25.000 studenti di età compresa fra i 14 ed i 19 anni ha permesso di focalizzare molti punti di estrema importanza.

Le percentuali di utilizzo di cinture di sicurezza e di casco appaiono, nella nostra regione, di molto superiori alla media italiana, ma altri comportamenti a rischio suscitano particolare allarme.

In particolare la percentuale di soggetti che dichiara di aver guidato in stato di ebbrezza nelle ultime quattro settimane (23% dei maschi e 11% delle femmine fra i diciannovenni) e di coloro che ritengono pericoloso per la guida solo l'assunzione di elevate quantità di alcol o di droghe (il 17% dei maschi ed il 12% delle ragazze non considera pericoloso per la guida lo spinello) costituisce un problema che va affrontato in prima battuta a livello di educazione alla guida.

Per rispondere a questa esigenza si è pensato di iniziare dalla formazione dei formatori quali leva strategica per raggiungere la popolazione *target* delle misure di riduzione degli incidenti stradali

Metodo

Il corso è stato focalizzato sulla presentazione di nuove metodologie didattiche e di comunicazione finalizzate al coinvolgimento attivo degli allievi durante le lezioni ed alla conseguente presa di coscienza di quali siano i comportamenti corretti/sicuri da adottare nella guida.

Sono stati illustrati i dati epidemiologici del problema su scala nazionale e locale, si sono fornite informazioni sui requisiti psicofisici necessari per una guida sicura, sugli effetti di alcol, droghe e farmaci, forniti elementi di primo soccorso, percezione del rischio e pressione del gruppo, e sono stati presentati elementi di teoria e pratica della comunicazione e della didattica.

Un elemento innovativo dell'iniziativa è stato l'impegno di tutti i relatori nell'utilizzare metodologie di insegnamento di tipo attivo (quali *brainstorming*, studio dei casi, test stimolo, *role playing*, *circle time*) [3,4] nei loro interventi, in modo tale da far sperimentare direttamente ai partecipanti questi approcci, e di ottenere da essi un'adesione motivata alla sperimentazione dell'impiego del materiale preparato dall'Istituto Superiore di Sanità [2] nelle autoscuole.

Risultati

Hanno partecipato 22 insegnanti e istruttori, operanti nelle autoscuole della provincia di Trieste.

Si è proposta alla fine dei lavori una scheda di valutazione del corso, di cui si riportano alcune evidenze.

Per quanto riguarda il gradimento espresso dai partecipanti, il 74 % dichiara che il corso è risultato superiore alle aspettative. Il grado di soddisfazione risulta buono-ottimo nell'89 % dei casi.

Il materiale didattico fornito per il lavoro nelle autoscuole (pubblicazione ISS e CD) è stato utilizzato durante il corso degli incontri ed è stato giudicato: molto utile (nel 100 % dei casi), molto interessante (89%), molto adatto allo scopo (84 %), molto chiaro (79 %), molto "facilmente utilizzabile" (74 %).

Per quanto riguarda l'applicabilità delle attività didattiche proposte si è avuto il 74 % di risposte positive.

Relativamente all'autopercezione dell'incremento delle competenze a seguito del corso, l'84 % dei corsisti dichiara di ritenere di aver migliorato le proprie capacità di fornire informazioni in merito ai temi trattati. Considerando l'efficacia delle azioni, il 63% ha aumentato la convinzione di poter influenzare la percezione dei comportamenti a rischio nei ragazzi, ed ancora il 63 % ritiene che il proprio lavoro possa contribuire a ridurre gli incidenti legati all'uso di alcol e stupefacenti.

Si deve considerare che nel questionario iniziale il 74 % degli insegnanti ha dichiarato di dare sufficiente importanza al tema della sicurezza alla guida nelle proprie lezioni, con una media di 4 ore dedicate in modo specifico all'argomento.

Conclusioni

Particolare interesse ha suscitato la proposta delle metodologie di coinvolgimento attivo degli allievi durante l'attività didattica, tanto da portare alla richiesta di ulteriori approfondimenti su tecniche didattiche e di comunicazione. Alla fine del corso è stata richiesta formalmente l'adesione alla partecipazione della sperimentazione dell'utilizzo dei manuali promossi dall'I.S.S. con il monitoraggio della stessa ad intervallo di sei mesi.

Bibliografia

1. Rapporti Istisan 04/22 Parte 1 , "Prevenzione degli incidenti stradali:promozione di interventi formativi nelle autoscuole", A. De Santi, P. Casella, L. Penna.
2. Rapporti Istisan 04/22 Parte 2, "Prevenzione degli incidenti stradali:promozione di interventi formativi nelle autoscuole", A. De Santi, P. Casella, L. Penna.
3. Università degli Studi di Udine. Dipartimento di Patologia e Medicina Sperimentale e Clinica. Cattedra di Igiene ed Epidemiologia. Studio Epidemiologico sugli incidenti stradali nella Regione Friuli - Venezia Giulia. Studio dei rapporti statistici di incidente stradale. 2004.
4. ISTITUTO SUPERIORE DI SANITA', Dipartimento Ambiente e connessa prevenzione primaria Guida e comportamenti a rischio: risultati generali dell'indagine AMR 2003 . Roma, 2004.
5. Castagna, M., 1998 "La lezione nella formazione degli adulti", Milano, Franco Angeli.
6. Caprinico, S. ,1997 "Role Playing", Milano, Raffaello Cortina Editore.