



## **Conferenza finale del progetto europeo DRUID.**

**La causa principale di tanti incidenti stradali è l'influenza di sostanze psico-attive (alcool, droghe ed alcuni farmaci) sull'abilità di guida. Il progetto DRUID ha come oggetto questo problema.**

DRUID (Driving Under Influence of Drugs, Alcohol and Medicines, Guida sotto influenza di droghe, alcool e farmaci) è stato concepito, finanziato e realizzato sotto il VI programma quadro di ricerca dell'UE. Obiettivo del progetto è lo sviluppo di una base scientifica comune per le decisioni europee sulla sicurezza stradale e, in particolare, l'offerta di raccomandazioni sulle misure da adottare per combattere la guida sotto influenza di sostanze psicoattive. Più di 30 istituti di ricerca da 18 Paesi europei cooperano per produrre nuove conoscenze sul reale grado di inefficienza causato dalle sostanze psicoattive ed il loro impatto sulla sicurezza stradale. DRUID colma certe precedenti lacune conoscitive ed offre una base per introdurre regolamentazioni armonizzate attraverso tutta l'UE riguardo alla guida sotto influenza delle predette sostanze.

Il BAST, Istituto federale di ricerca sul sistema viario, coordina le attività del consorzio. Il progetto, di durata quinquennale, ha un budget di 23 milioni di euro.

Come la stessa Commissione Europea ha evidenziato, è difficile determinare le caratteristiche dei guidatori che hanno causato incidenti, per il loro timore di conseguenze legali. Tuttavia, l'intervento di uno psicologo per alleviare il Disturbo da Stress Post-Traumatico (PTSD) è protetto dalla legge nel quadro sanitario dall'obbligo di referto. La descrizione di ogni singolo dettaglio dell'evento traumatico è richiesta per un risultato sanitario positivo. In questo contesto SIPSiVi, Società Italiana di Psicologia della Sicurezza Viaria, ha condotto interviste confidenziali con persone coinvolte emotivamente in 241 incidenti in Italia, con l'obiettivo aggiuntivo di determinare le caratteristiche dei conducenti che hanno causato tali incidenti. Ancora più importante, si è così ottenuta la descrizione di incidenti che non erano mai stati riportati alle autorità (polizia, servizio sanitario o assicurazioni) come pure di quegli incidenti la cui descrizione era stata deliberatamente distorta, specialmente di quelli causati dall'uso di alcool e/o altre sostanze. Questa metodologia, anche se non ancora bene stabilizzata, consente la raccolta di dati insolitamente abbondanti, che a loro volta possono essere confrontati con quelli già disponibili da canali e metodologie più tradizionali.

Un altro compito difficile da attuare è la misurazione dell'inefficienza causata dai farmaci antipsicotici, perché non possono essere somministrati sperimentalmente a volontari sani da un lato e, dall'altro, i conducenti diagnosticati come psicotici e regolarmente trattati con questi farmaci (specialmente con quelli di ultima generazione, come ad es. il Risperidone, proprio perché ricavano grandi benefici di socializzazione dal mantenimento della patente di guida), sono riluttanti a farsi testare. Ci sono anche difficoltà normative, che ancora non distinguono fra i farmaci di prima generazione, fortemente invalidanti, e questi ultimi, per cui ci sono problemi a testarli nel traffico reale. Grazie alla collaborazione dell'équipe psichiatrica dell'ASL RM 7 (Campagnano-Bracciano) ed alla disponibilità in zona del circuito di ACI-Vallelunga, capace di assorbire senza gravi conseguenze errori anche gravi, ed infine all'apparato VisLab che misura automaticamente molte prestazioni, è stato possibile a SIPSiVi testare per la prima volta un gruppo sufficientemente grande di pazienti trattati con Risperidone, comparandone le prestazioni con quelle di un corrispondente gruppo di volontari, le cui prestazioni sono state a loro volta suddivise a seconda che fossero sotto l'influenza della dose massima consentita di alcool oppure senza alcuna sostanza. I risultati hanno confermato, innanzitutto, che la dose massima consentita di alcool causa comunque una pesante inefficienza, e questa è paragonabile a quella indotta dallo psicofarmaco in questione, così che uno stretto monitoraggio da parte dell'équipe psichiatrica è necessario per combinare i vantaggi sanitari di socializzazione e la sicurezza stradale.

Il 27 e 28 Settembre 2011 la Conferenza finale di DRUID avrà luogo in Germania, a Colonia. Circa 300 partecipanti al progetto ed ospiti vari, dai politici, ad istituzioni pubbliche, alla scienza ed ai media si incontreranno per ascoltare le presentazioni dei principali risultati. Le sessioni scientifiche offriranno panel di discussione su alcuni particolari risultati delle varie sezioni.

Società Italiana di Psicologia della Sicurezza Viaria

[staff@sipsivi.org](mailto:staff@sipsivi.org)

[www.sipsivi.org](http://www.sipsivi.org)

