

Attività del Centro di mobilità di Pieve di Soligo



Una veduta del Centro La Nostra Famiglia di Pieve di Soligo.

La sicurezza stradale dipende sia da capacità minime che devono essere misurate, che da norme che devono essere fatte rispettare. Soprattutto, però, dipende dagli atteggiamenti delle persone.

Molto recentemente sono stati pub-

blicati due volumi centrati su queste tematiche. Il primo è *Psicologia del traffico* di Max Dorfer (psicologo membro della Task Force Traffic Psychology della European Federation of Psychologists Association) edito dalla McGraw Hill nel 2004. Il secondo è

La guida dell'autovettura dopo cerebrolesione, di Anna Mazzucchi (neurologa molto nota in Italia per essersi sempre occupata di riabilitazione neuropsicologica e di trauma cranico, presidente dell'European Brain Injury Society) edito dalla Athena Audiovi-

RICERCA SULL'IDO



suals Edizioni Libreria Scientifica Internazionale di Modena nel 2005. Entrambi i testi affrontano direttamente le tematiche appena esposte: atteggiamenti, requisiti fisici e cognitivi, aspetti normativi e azioni preventive. In Europa esistono osservatori, studi ed esperienze molto interessanti circa la prevenzione e i protocolli di valutazione dell'idoneità alla guida⁽¹⁾. In Italia negli ultimi anni vi è stato un analogo maggiore interessamento a tutto campo per la prevenzione, le norme, i requisiti e lo studio del fenomeno di sicurezza viaria. In particolare è stata appena costituita una commissione da parte del Ministero dei Trasporti per lo studio dei parametri standard dei requisiti di idoneità per la guida. All'interno di questa commissione vi è Antonio Ridolfi, che da anni si occupa di progetti di mobilità per le persone con disabilità e che coordina i *Centri di Mobilità* distribuiti sul territorio italiano. A Pieve di Soligo l'Associazione La Nostra Famiglia è entrata nel circuito dei *Centri di Mobilità* nazionali.

Sempre nella sede di Pieve di Soligo, l'8 ottobre si è svolta una serie di ta-



Il simulatore di guida della FIAT in concessione al Centro Mobilità della Associazione La Nostra Famiglia di Pieve di Soligo (TV)

vole rotonde proprio sui temi della ripresa alla guida dopo cerebrolesione acquisita e sulla necessità di parametri di riferimento più omogenei per la valutazione di idoneità alla guida. Erano presenti nomi di spicco della riabilitazione, della psicologia del traffico e tecnici esperti nelle varie materie attinenti (neurologia, fisioterapia, psicologia, fisioterapia, medicina legale, ...).

In Italia esiste attualmente una rete di 14 *Centri di Mobilità* distribuiti in tutto il territorio nazionale, all'interno dei quali vengono effettuate misure per l'idoneità alla guida. Questi *Centri* applicano un protocollo unico per la misurazione con simulazione di guida, mentre altre misure sono soggette a procedure definite all'interno delle strutture in cui tali servizi si collocano.

Il Centro Mobilità di Pieve di Soligo si trova fisicamente nell'Unità per la Riabilitazione delle Turbe Neuropsicologiche Acquisite. Qui viene attuato un protocollo di valutazione complesso articolato in diversi moduli di cui il simulatore è solo un aspetto. Le altre valutazioni sono: esame medico (neurologico, fisiatrico), test neuropsicologici e psicologici, valutazioni oculistiche e ortottiche, consulenza del Centro Ausili (per capire quali modifiche possono essere utili rispetto alla strumentazione o all'ergonomia di bordo) e infine i *test drive* su circuito interno. Non vengono applicati sempre tutti i moduli: le valutazioni cognitive e quelle ortottiche vengono appro-

NEITÀ ALLA GUIDA

fondite dipendentemente dall'opportunità dei casi.

Al termine di ogni valutazione alla persona viene consegnato un referto dove compaiono le risposte relative ad ogni modulo valutato e gli eventuali allegati con i dati di riferimento per eventuali ulteriori controlli. Attualmente stiamo valutando l'impatto di queste valutazioni rispetto alle decisioni effettivamente prese dalla Commissione Patenti.

Il Centro di Mobilità di Pieve è attivo dal giugno 2004 e, a distanza di 1 anno, si calcola che ha effettuato 55 valutazioni di tipo specialistico per l'idoneità alla guida⁽²⁾. Delle persone esaminate, 44 sono di sesso maschile e 11 di sesso femminile, ripartite nelle fasce d'età riportate sul grafico.

L'età media delle persone afferite è di 42 anni. La maggioranza delle persone afferite al Centro di Mobilità è di sesso maschile (80%) ed è compresa nella fascia di età tra i 17 ed i 29 anni (30%).

La categoria diagnostica prevalente all'interno del campione riguarda le lesioni di origine vascolare (31%), immediatamente seguita da trauma cranico (24%). Il 20% è rappresentato da altre patologie neurologiche (come la sclerosi multipla) e il 19% circa rag-



gruppa persone con esiti di lesioni traumatiche di tipo motorio.

La ricerca dell'IRCCS "E. Medea" Sulla correlazione tra misure

Il Centro di Mobilità di Pieve di Soligo è inserito all'interno delle attività Centro Ausili. Il Centro Ausili è uno dei servizi offerti dall'IRCCS "E. Medea", in particolare dall'Unità per la Riabilitazione delle turbe Neuropsicologiche Acquisite nella stessa sede. Questa specificazione è utile per comprendere che l'attività di valutazione dell'idoneità alla guida è sotto controllo dell'istituto di ricerca. Ancora più in particolare, vista la complessità della materia e la pochezza degli studi controllati in materia, specialmente in Italia, è stato stabilito un protocollo di ricerca.

La ricerca è finalizzata a capire che grado di relazione c'è tra le 3 principali fonti di misura: i test neuropsicologi-

ci, le valutazioni con il simulatore di guida e le prove con auto su circuito chiuso. Studiare la relazione tra queste misure significa capire vari aspetti, per fare qualche esempio: se c'è correlazione tra le indicazioni simili che provengono da fonti diverse (si rafforza la validità interna: le misure sono coerenti), se una misura specifica è predittiva di altre misure specifiche (predittività: si possono quindi evitare le ulteriori prove perché la prima è sufficiente), se le misure effettuate correlano con l'efficacia nella guida (validità di costruito: le variabili considerate correlano davvero con le capacità che dicono di misurare), se alcune misure sono particolarmente indicative dell'efficacia nella guida (maggiore significatività di alcuni parametri).

Ma capire se c'è correlazione tra le misure e la guida su circuito non è sufficiente: lo studio in realtà è una base di dati che prevede diversi sviluppi che sono ancora più interessanti. In primo luogo vi è l'interesse da parte della Commissione Medica Patenti di Treviso di indagare quali sono i parametri di riferimento durante l'uso di sostanze alcoliche. Il dato concreto più significativo, in ogni caso avverrà sul lungo termine: le persone valutate saranno monitorate nel tempo, si calcherà nel



tempo la quantità di infrazioni (corrispondenti a contravvenzioni subite nell'anno), di incidenti e il corrispettivo andamento rispetto alle prove di valutazione iniziali. In questo modo avremo il dato più concreto circa l'attendibilità delle misure di idoneità fatte a priori in un laboratorio o perfino su circuito stradale chiuso.

Nota finale sulla ricerca

Questo studio dell'IRCCS "E. Medea" è realizzato nell'ambito delle ricerche correnti dell'Istituto. È in fase di realizzazione grazie anche alle seguenti collaborazioni:

- Commissione Medica Patenti ULSS 9 Treviso, nella persona del dr. Bruno Bertucci.
- Motorizzazione Civile di Treviso, nella persona dell'ing. Dino Mattarazzo.
- Mobilità Servizi (coordina i Centri di Mobilità), nella persona di Antonio Ridolfi.
- FIAT - Autonomy, nella persona dell'ing. Umberto Murazio.

Collaborano, inoltre, a titolo di scambio di informazioni diversi Centri di riabilitazione, Centri Mobilità, professionisti dei SerT e l'Istituto Superiore di Sanità attraverso la ricerca nazionale DATIS2 a cui il Centro di Mobilità di Pieve di Soligo partecipa.

*Alec Vestri, Paolo Boscarato,
Luciana Lorenzon, Silvia Marchi,
Chiara Pasqualetti, MariaGrazia
Piscaglia, Giovanni Sallemi,
Andrea Turolla*

Centro di Mobilità - Centro Ausili
IRCCS "Eugenio Medea" Polo
Regionale Veneto - Associazione La
Nostra Famiglia - Sede di Pieve di
Soligo (TV)

NOTE

(1) Molto rilevante, in proposito è lo studio SARTRE sulla sicurezza e gli atteggiamenti oramai arrivato alla sua terza applicazione dopo più di dieci anni di analisi effettuati e dati raccolti in tutta Europa.

(2) Alla data attuale le persone valutate sono già più di 90.

Alcuni riferimenti bibliografici

- Arno P., Strypstein E., Eeckhout G., Rothermel S. (2003) AGILE. Aged people Integration, mobility, safety and quality of Life Enhancement through living. Public distribution.
- Coleman RD, Rapport LJ, Ergh TC, Ricker JH, Millis SI (2002) Predictors of driving outcome after traumatic brain injury. Archives of Physical Medicine and Rehabilitation. Oct; 83 (10):1415-22.
- Dorfer M. (2004) Psicologia del Traffico. McGraw-Hill: Milano.
- Mazzucchi A. (2005) La guida dell'autovettura dopo cerebrolesione. Athena: Modena.

***Veduta d'insieme del Centro
La Nostra Famiglia
di Pieve di Soligo.***

