

Bologna

VII Convegno Nazionale A.S.A.I.S.

Tra gli argomenti affrontati la pericolosa relazione tra sindrome da apnee ostruttive nel sonno e sicurezza stradale

Nella splendida cornice di Villa Gandolfi Pallavicini a Bologna si è tenuto il VII Convegno Nazionale di A.S.A.I.S.

Si è trattato di un convegno nel quale l'Associazione per lo studio e l'analisi degli incidenti stradali ha toccato tutti i temi che da sempre le sono cari.

Si è parlato di patologie che possono intervenire nella guida e nei relativi comportamenti e quindi che possono essere causa determinante o concorrente degli incidenti ed in particolare di quella che il presidente di A.S.A.I.S. Antonio Pietrini nella presentazione ha indicato come una patologia particolarmente subdola perché estremamente diffusa e poco nota, che è la "O.S.A.S."

O.S.A.S. è l'acronimo di sindrome da apnee ostruttive nel sonno che, come ha ampiamente spiegato la relatrice Dott.ssa Maria Cristina Spaggiari, neurologa specialista di medicina del sonno dell'Università di Parma, realizza alcuni effetti assolutamente devastanti connessi con un debito di ossigenazione che ovviamente raggiunge anche il cervello e che crea due ordini di problemi: nei casi più gravi può determinare la necrosi delle cellule cerebrali nelle aree destinate alle attività cognitive e quindi determina una perdita di queste capacità cognitive, ma anche, con conseguenze non meno gravi, che è quella di determinare un sonno non ristoratore.

Quest'ultima situazione si associa alla prima nel momento in cui la mancanza di sonno REM, che impedisce la stabilizzazione nella memoria di quanto si è acquisito nella giornata.

Ma l'effetto più grave è quello per il quale i tecnici nell'ambito della ricostruzione degli incidenti stradali che aderiscono ad A.S.A.I.S. hanno apprezzato la relazione della Dott.ssa Spaggiari è da mettere in relazione agli effetti che O.S.A.S. ha sulla guida.

La sonnolenza è una delle principali cause di incidente

e la sonnolenza può essere molto semplicemente determinata da privazione del sonno, che poi a sua volta può avere molteplici origini, anche volontarie (è persino banale affermare che se si dorme poco poi durante il giorno si avranno crisi di sonnolenza e quindi è banale che dopo aver fatto la notte in discoteca il giorno dopo si abbiano di queste crisi, o dopo un turno di lavoro notturno si abbiano problemi di sonnolenza) ma è del tutto equivalente a una privazione di sonno anche un "sonno non ristoratore".

Vi sono due aspetti che hanno letteralmente spaventato gli addetti ai lavori nell'ambito della ricostruzione cinematografica degli incidenti stradali, che sono anche da anni attenti alla sicurezza sulle strade: O.S.A.S. colpisce 1.600.000 italiani adulti, cioè 1.600.000 potenziali guidatori.

Il secondo aspetto che è quello, che unito al primo ha creato l'allarme, è che a seguito di un sonno fortemente disturbato e non ristoratore come quello che si realizza nei soggetti O.S.A.S. la sonnolenza diurna è una conseguenza pressoché inevitabile e raggiunge degli effetti che possono essere quelli di una perdita attentiva, cioè di una attività nel sonno per tempi anche di 20-30 sec..

Ora è facile per tutti capire che guidare dormendo per 20 secondi significa avere la certezza di un incidente grave, a meno di una enorme fortuna di trovarsi in quel momento in un tratto perfettamente rettilineo, senza ostacoli e senza dover porre in atto nessun tipo di reazione.

Infatti, come è stato chiaramente enunciato e documentato scientificamente, il soggetto colpito dalla sonnolenza diurna che da questa patologia deriva, continua a comportarsi con comportamento automatico, cioè non manifesta alterazioni del comportamento, ovvero se guidava continua a farlo non dando tracce che

possano far presumere la sua totale mancanza attentiva, salvo il fatto che questa mancanza attentiva c'è a tutti gli effetti, cioè che non sarà in grado di reagire di fronte ad un ostacolo che gli si dovesse parare davanti.

Di fronte a un unmilionesecentomila (ma occasionalmente molti di più) veri e propri potenziali killer spesso inconsapevoli, A.S.A.I.S. ritiene necessario che vi siano degli interventi significativi anche sotto il profilo normativo.

E' stato infatti ampiamente documentato, che non solo è possibile eseguire una diagnosi corretta e completa di questa malattia, ma è relativamente facile individuare i presupposti per porre in essere questa analisi completa. Non è necessario sottoporre a controllo tutta la popolazione italiana, ma vi sono sicuramente dei soggetti che morfologicamente e comportamentalmente manifestano problematiche che possono essere ricondotte ad O.S.A.S. e quindi su quei soggetti, diventa possibile un'analisi anche mediante ipnogramma del sonno, per rilevare la qualità del loro sonno e quindi la possibilità che si realizzino poi episodi di sonnolenza diurna anche prolungati.

Per questo, il dott. Antonio Pietrini, che ha coordinato i lavori del convegno, ci ha tenuto a ribadire che A.S.A.I.S. è al fianco dei medici nella battaglia che prevede di proporre, almeno per la patenti professionali, una verifica, sui soggetti più a rischio, che come si è detto, sono tipologicamente identificabili, dell'esistenza della patologia.

E' una limitazione molto relativa per il soggetto, nel senso che esistono interventi sia immediati, che a lungo termine, sulle cause che determinano la O.S.A.S. delle quali ovviamente nella sede di un convegno destinato agli analisti ricostruttori, non si è entrati nel merito, per poter poi tornare a condurre una vita assolutamente normale, evitando il rischio enorme di cui si è fatto cenno. Si sono toccate anche altre patologie che intervengono, spesso richiamate come esimenti di responsabilità degli incidenti e proprio per dirimere la questione di quale sia la corretta interpretazione in termini di responsabilità di eventuali incidenti occorsi per effetto di un malore, è stato chiamato come relatore l'Avv. Massimiliano Fabiani, che ha tracciato alcune linee guida nell'interpretazione dei concetti giuridici che sovrintendono alla risarcibilità di un danno.

Oltre a quelli già noti a tutti che riguardano il risarcimento di un danno, come l'art. 2043 del C.C. si è soffermato a tracciare le linee di quello che può essere un danno ingiusto, ma anche di quelle che possono essere le cause esimenti delle responsabilità. Ne è emerso un concetto guida che è ovviamente quello della imprevedibilità del malore o della situazione patologica degenerata che ha portato all'incidente. La consapevolezza di essere portatori di un certo rischio e quindi la consapevolezza di avere accettato di correre quel rischio è da sola sufficiente a consentire di escludere, per quella patologia o per quel rischio, l'esenzione da responsabilità.

La seconda parte del convegno A.S.A.I.S. è stata destinata alla presentazione dei risultati delle sperimentazioni che i gruppi di lavoro di A.S.A.I.S. hanno effettuato su tutto il territorio nazionale.

Si è trattato della presentazione delle prove di frenata, eseguite con rilevamento mediante accelerometro triassiale opportunamente tarato ed opportunamente

predisposto per una lettura automatica, con analisi di 130 prove eseguite con 30 vetture diverse, su fondi stradali asfaltati, nuovi ed usurati, asciutti e bagnati e su strada bianca, con veicoli di varia tipologia, con e senza ABS, con pneumatici ai vari stadi di usura. Insomma è stata vagliata una gamma corrispondente al parco macchine, da cui sono stati poi ricavati valori di decelerazione esaminati sotto tutti i profili.

Sono stati inoltre presentati, elaborati dall'ing. Alessandro Murro, i risultati delle prove di accelerazione nelle fasi di immissione e quindi con attraversamento, svolta a destra e svolta a sinistra in area di incrocio, relative a mezzi pesanti. Lo scorso anno A.S.A.I.S. ha portato a termine 1.400 prove con autovetture per le stesse tipologie di manovra e quest'anno ha proposto i risultati delle prove sperimentali, condotte in un seminario A.S.A.I.S. a Ferentino nel quale sono stati rilevati i dati di accelerazione con la stessa metodologia per autoarticolati a vuoto a mezzo carico a pieno carico, per il solo trattore strada svincolato e per autocarro a pieno carico.

Insomma, dati sperimentali dei quali gli analisti ricostruttori, hanno bisogno come il pane nelle loro quotidiane analisi di incidenti per dare le più corrette e conformi risposte ai giudici sia in sede civile che in sede penale. ■



Alcuni momenti del convegno A.S.A.I.S