



CIRM NEWS

a cura della

Fondazione Centro Internazionale Radio Medico (CIRM)

Via dell'Architettura, 41 00144 ROMA

Tel. +39 06 59290263 Sito Web : www.cirm.it

e-mail CIRM NEWS: viviani@cirm.it



Numero 67

Marzo-Luglio 2018

In questo numero:

- ★ Lo Stress nei Marittimi Imbarcati: Incidenza del Problema, Prevenzione e Trattamento
- ★ La nostra attività scientifica
- ★ Il C.I.R.M. ha partecipato a:
Convegno "Salute 4.0", Roma, 5-6 Febbraio 2018
Conferenza "Wellness at Sea 2018", Londra 16 Marzo 2018
- ★ Il nostro Benemerito Ammiraglio Nicola Carlone nuovo Comandante del Porto di Genova

Poiché *CIRM News* rappresenta la pubblicazione che si prefigge di avvicinare il CIRM agli utenti dei propri servizi, ci auguriamo di essere sollecitati dai nostri lettori su tematiche ed argomenti di loro interesse.

Il nostro nuovo indirizzo di posta elettronica è viviani@cirm.it

Ricordiamo di visitare anche il nostro sito internet:

www.cirm.it

per notizie in tempo reale su iniziative ed attività del CIRM

Direttore Responsabile Daniela Amenta

Centro Internazionale Radio Medico

Via dell'Architettura, 41

00144 Roma

Redazione Viviana Viviani

Reg. Tribunale di Roma 31/97 del 20 gennaio 1997
Spediz. in abb. Post. - Legge 662/96 - ART.2 comma
20/C

Autorizzazione Filiale di Roma



LO STRESS NEI MARITTIMI IMBARCATI: INCIDENZA DEL PROBLEMA, PREVENZIONE E TRATTAMENTO

Il processo di valutazione della salute del singolo marittimo inizia con l'esame dello stato di salute a bordo. Lavorare a bordo delle navi può avere conseguenze per i marinai. La visita medica preventiva si svolge secondo le norme internazionali implementate in diversi casi dalle leggi nazionali. Un medico, in tali valutazioni, dovrebbe determinare se una persona sia pronta a salire sulla nave o se non è in grado di farlo perché in viaggio potrebbe mettere in pericolo se stesso ed il resto dell'equipaggio.

Una volta ottenuta l'idoneità si sale a bordo e, in caso di patologie o infortuni viene, richiesta assistenza ad un centro medico di terra, generalmente un *Telemedical Maritime Assistance Service (TMAS)* come il Centro Internazionale Radio Medico (C.I.R.M.). Nel fornire assistenza sanitaria e medica ai marittimi in mare, il ruolo fondamentale del medico (*Teledoctor*) è quello di conoscere nel modo più dettagliato possibile le condizioni del paziente e prescrivere una terapia. Trattamento che deve essere il migliore possibile senza imporre, da parte del medico, la propria morale, punti di vista religiosi o politici e senza discriminazione per quanto riguarda età, razza, nazionalità o status sociale dei marinai.

Fondazione C.I.R.M.

Via dell'Architettura, 41 00144 Roma Tel. 06.59290263 C.F. 80208170581



Nella fattispecie dell'assistenza tele medica marittima il medico non vede il paziente, probabilmente, non lo vedrà mai. Normalmente non parla neppure con il paziente stesso, con cui interagisce attraverso il comandante o un proprio delegato. Quindi, nella maggior parte dei casi, il medico non ha diretta interazione con il paziente e le informazioni che riceve/trasmette vengono "filtrate". D'altra parte, sebbene le più recenti normative internazionali conferiscano la piena responsabilità per la diagnosi e la prescrizione del trattamento al medico del TMAS, attribuiscono al comandante della nave la responsabilità di esaminare il paziente, somministrando il trattamento e prendendo le decisioni finali. Il principio di lasciare le decisioni finali al capitano della nave risulta appropriata nella maggior parte delle situazioni, ma può essere discutibile per le questioni mediche, considerando che le competenze sanitarie del comandante di una nave non sono tali da poter valutare in maniera completa un problema medico.

Una tematica non ancora affrontata dai regolamenti, ma comunque importante, è la condizione psicologica dei marittimi che vivono lunghi periodi lontano dalla famiglia e che può essere causa di stress. Lo stato psicologico dei marittimi dovrebbe essere valutato con esami standard. Se così si facesse si potrebbero evitare problemi molto seri come i suicidi dei marittimi, per i quali i risultati rivelano una maggiore incidenza rispetto alle persone che vivono e lavorano a terra.

Stato psicologico e stress

Stress è un termine (derivato dal latino strictus cioè compresso) usato per la prima volta in ambito scientifico nel 1936 dal fisiologo austriaco Hans Selye che poi definì una Sindrome Generale di Adattamento (SGA) allo stress. La concettualizzazione di Selye (1975) ha definito lo stress come "sindrome generale di adattamento" ed è stato il primo con una serie di esperimenti ad identificarlo in base al tipo di risposta provocata nel soggetto che fronteggia tale stress in funzione delle proprie esperienze e al proprio patrimonio genetico.

Lo stress è una risposta psicofisica, parte del normale processo di adattamento ad un evento o ad una situazione. Viene comunemente considerato come il risultato di una **relazione tra** le risposte comportamentali e fisiologiche di un **individuo e l'ambiente** che lo circonda. I fattori che tendono a generare questa condizione possono essere di natura fisica, sociale o ambientale.



L'esposizione prolungata a **fattori stressanti** (STRESSORS) può produrre effetti sfavorevoli per l'organismo, specie a carico della sfera psichica e fisiologica. Nel contesto lavorativo si individuano diversi fattori, come il contenuto o qualsiasi inadeguatezza organizzativa, che possono portare

alla percezione di uno squilibrio tra esigenze e realtà. Lo stress da lavoro-correlato è un argomento che, negli ultimi anni, sta ricevendo una crescente attenzione delle istituzioni politiche. L'Unione Europea ha istituito l'Agenzia Europea per la Sicurezza e Salute sul Lavoro che ha pubblicato un importante Rapporto sullo stress sul lavoro. In Italia, il vigente quadro normativo, costituito dal d.lgs. 81/2008, obbliga i datori di lavoro a valutare e gestire il rischio stress lavoro-correlato al pari di tutti gli altri rischi, in recepimento dei contenuti dell'Accordo europeo. Quello marittimo è un settore lavorativo con particolari caratteristiche. Infatti, **lo stress percepito dalla gente di mare appare molto diverso dagli altri ambiti lavorativi.** L'attività è, infatti, considerata faticosa e ricca di possibili pericoli come incidenti, lesioni e malattie. I fattori di stress si dividono, principalmente, in fattori di stress soggettivi ed oggettivi. **I fattori soggettivi** si basano sull'autovalutazione delle proprie condizioni e sul grado di soddisfazione personale che il lavoro produce. I fattori di stress soggettivi svolgono un ruolo predominante negli incidenti di bordo in quanto sono molto difficili da valutare. Probabilmente sono la causa di oltre il 50% degli incidenti e causa principale di assenza dal lavoro. **I fattori di stress oggettivi** dipendono dalle condizioni in cui il lavoro è svolto (rumore, vibrazione, cambiamenti di temperatura) con



conseguenti fattori di stress di natura fisica, chimica e meccanica.

I fattori oggettivi sono rappresentati, inoltre, da fattori sociali e aspetti organizzativi come l'eccessiva responsabilità, la monotonia, la mancanza di prospettive di carriera, la scarsa

quantità o qualità del sonno e le lunghe separazioni dalle famiglie. L'esposizione prolungata ai fattori di stress si ripercuote sulla salute fisica e psicologica dell'equipaggio. Lavorare sotto stress peggiora la qualità della vita del personale, il loro benessere e la loro salute.

Fattori più specifici possono essere collegati diverse attività in cui sono coinvolti i marittimi (piloti, comandanti, macchinisti e personale di coperta).



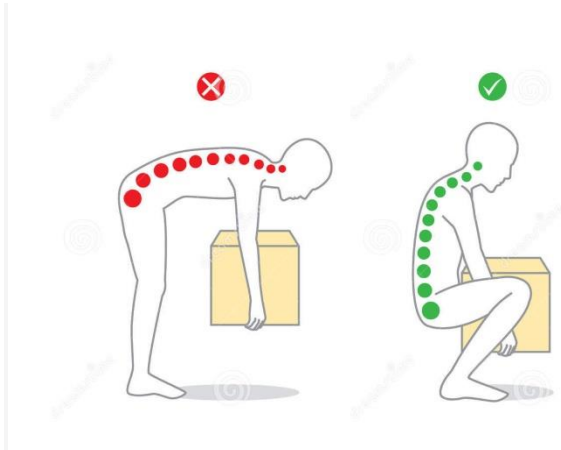
Fatica

Le linee guida dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) identificano la fatica come: "Una condizione di riduzione della prestazione fisica e/o mentale, risultante dallo stress che potrebbe danneggiare le abilità psico-fisiche tra cui: potenza, velocità, tempi di reazione, coordinazione e processi decisionale". La fatica è la conseguenza di lunghi turni di lavoro per lunghi periodi, di un numero insufficiente di personale o di qualifiche inadeguate del personale subordinato.

Turni di lavoro prolungati e imprevedibilità, caratteristiche tipiche della vita in mare, possono portare alla fatica con conseguente alto rischio di incidenti. Il rischio di stress è più alto nei viaggi lunghi, specialmente durante la notte. I rischi legati alla fatica sono significativamente più alti nei non ufficiali rispetto agli ufficiali e nei marinai più giovani rispetto a quelli meno giovani (di età

ORARIO DI LAVORO					
Nome _____					
ENTRATA		RIPOSO		USCITA	
ore _____		dalle _____ alle _____		ore _____	
TURNI DI LAVORO					
1° TURNO		2° TURNO		3° TURNO	
dalle _____ alle _____		dalle _____ alle _____		dalle _____ alle _____	
<small>SEGNARE IL TURNO IN USO E CONFERMARE TUTTI I PERSONALI IN CARICA E LE SUE QUALIFICHE OPERATIVE. SEGNARE IL TURNO IN USO E LE SUE QUALIFICHE OPERATIVE. SEGNARE IL TURNO IN USO E LE SUE QUALIFICHE OPERATIVE. SEGNARE IL TURNO IN USO E LE SUE QUALIFICHE OPERATIVE.</small>					Firma del dirigente _____

maggiore a 35 anni). La Federazione Internazionale dei Trasporti (ITF) ha effettuato uno studio, "Seafarer fatigue: Wake up to the dangers", basato sulla somministrazione di un questionario ai marittimi. I risultati indicano un alto numero di ore di lavoro nella settimana, con un quarto del campione che ha dichiarato di aver lavorato in media più di 80 ore a settimana. La fatica risulta essere elevata al risveglio e aumenta gradualmente nelle prime ore di lavoro. Le percentuali di fatica più elevate sono state riscontrate nella prima settimana di lavoro in mare. Queste informazioni non devono essere ignorate in quanto è ampiamente dimostrato che elevati livelli di fatica possono peggiorare la qualità della vita, essere causa di incidenti e compromettere il benessere psico-fisico dei marittimi. Inoltre **sforzi eccessivi**, in condizioni di stress, sono considerati fattori di rischio per patologie cardiache come infarti improvvisi.



Risulta, quindi, fondamentale contrastare i fattori stressanti operando su tre distinte vie: riducendo i fattori di stress oggettivi, riducendo i fattori di stress soggettivi ed adottando misure di prevenzione sulle patologie correlate allo stress. Lo stress fatica-correlato può, infatti, sfociare in abusi di droghe e alcol, e a disturbi mentali gravi.



Uno studio trasversale su marinai di due diversi paesi, la Lituania e la Lettonia, ha dimostrato che i fattori associati allo stress psico-emotivo sono essenzialmente depressione e disturbi della vita sessuale. Altri gli studi hanno mostrato una compromissione delle capacità cognitive in situazioni di forte stress, disturbi alimentari incontrollati (mangiare senza controllo) e disturbi del sonno. Vista la quantità di disturbi associati e i forti rischi che l'accompagnano, la fatica dovrebbe essere affrontata con un approccio medico standard come qualsiasi altro rischio legato alla salute. Un corretto piano di azione, basato su serie normative e interventi mirati, porterebbe enormi benefici nella qualità della vita del lavoratore del mare.

Solitudine

La gente di mare rappresenta uno dei gruppi di lavoratori maggiormente isolati, venendosi a trovare in navigazione per giorni o settimane prima che possano raggiungere un porto. L'isolamento sociale, ovvero la **mancanza di rapporti sociali**, è una delle principali cause di problemi psicologici che, probabilmente, ha portato alla forte diminuzione del numero dei marittimi europei attualmente impiegati. L'isolamento sociale può causare condizioni di angoscia e depressione e, in individui particolarmente vulnerabili, è una delle cause segnalate di suicidio.



I marittimi a volte compensano queste situazioni con fumo eccessivo e/o consumo di alcol. La solitudine è anche associata la **distanza dalla famiglia** per lunghi periodi di tempo. Essere

lontano da casa è uno dei i principali fattori demotivanti identificati dai marittimi. Sebbene le associazioni di categoria e le Compagnie di Navigazione siano sensibili a questo problema, la risoluzione dello stesso è, ancora, in gran parte lontana.



Un'intervista condotta su 134 marinai ha mostrato che il 59,7% di loro considera "lunga separazione" dalla famiglia "come principale fattore di stress a bordo. I livelli di stress aumentano considerevolmente quando alcuni membri della famiglia non stanno bene o quando i contatti con i familiari (telefonate) risultano difficili.

Disturbi del sonno

Il sonno di **durata e qualità sufficienti** è necessario per il benessere psicologico. Il sonno è basato sul ritmo circadiano secondo un ciclo di circa 24 ore. Se questo ritmo è compromesso è possibile sentirsi assonnato quando è necessario essere svegli o restare svegli quando bisognerebbe dormire. Una grande percentuale di lavoratori del mare riferisce di non dormire bene e avere un riposo continuamente interrotto.



Questo fenomeno, simile al cosiddetto "jet lag", è vissuto principalmente dai marittimi che navigano a bordo delle navi che rapidamente attraversano diversi fusi orari.

La gente di mare che lavora su navi transoceaniche lamenta di avere 2/3 episodi di risveglio durante il sonno e mostra un calo circadiano durante la vigilanza notturna. Un pronunciato calo della vigilanza è presente anche nel pomeriggio con un aumento del rischio di incidenti. Il lavoro dei marittimi richiede un sistema di turni, che ha un impatto negativo sui ritmi circadiani. La necessità di garantire attività che coprono le 24 ore e lo spostamento continuo della nave in movimento pone una serie di ostacoli per ottenere un sonno ristoratore sufficiente. L'equipaggio potrebbe avere necessità di lavorare ore aggiuntive, dormire quando i loro corpi si sentono naturalmente svegli. In una recente intervista, sono stati studiati effetti di stanchezza in un campione di gente di mare. I partecipanti hanno lavorato su un sistema 6-on-6-off o 4-on-8-off. Il grado di sonnolenza era più alto in coloro che lavorano con il sistema 6-on-6-off, e anche la stanchezza è stata percepita maggiormente. L'effetto nel sistema 4-on-8-off era, inversamente, meno evidente. Una tendenza è stata trovata anche per gli episodi di sonno breve in il sistema 6-on-6-off in cui il sonno è stato suddiviso più spesso in due fasi. Fattori ambientali della nave come rumore, vibrazioni, e condizioni meteorologiche avverse possono compromettere la qualità del sonno. I disturbi del sonno legati al rumore possono variare a seconda della ubicazione delle cabine utilizzate per il riposo e dell'età del personale. I più giovani sono più sensibili al rumore e quindi più inclini a lamentarsi di un sonno insoddisfacente. Lo stress psicologico nei marittimi può anche portare a stati d'animo negativi e rallentamento delle capacità cognitive e prassiche. Queste situazioni aumentano il rischio di incidenti.

Multietnicità

L'aumento della vulnerabilità allo stress sul posto di lavoro è collegato a vari fattori, come i rapporti sociali, rilevante impegno fisico imposto dalle mansioni e mancanza di monitoraggio e supporto. Questi fattori potrebbero aggravare i problemi che in genere sorgono a causa della presenza di persone di **nazionalità e lingua diverse** a bordo. Tale problematica può determinare un aumento dei problemi di comunicazione e portare all'**isolamento**. In generale, gli equipaggi sono composti da persone di **diverse nazionalità, religioni e cultura**. Questi fattori possono diventare la causa di conflitti.



Attività ricreativa limitata

I marittimi spesso hanno **poco tempo libero** e questo può aumentare lo stress. Lo **sport**, ad esempio, può contribuire a migliorare il benessere fisico e psicologico e quindi potrebbe rappresentare un'opportunità per facilitare le interazioni sociali, incoraggiare il *team building* ed aumentare la cooperazione. Altri fattori che influenzano positivamente il benessere sono abilità sociali, buona autostima, *problem-solving* e l'appropriata espressione di emozioni. Con le attività sportive, i marittimi possono migliorare la loro interazione sociale e di salute. Quindi, una sala fitness ed alcuni eventi sociali, come giochi di gruppo, potrebbero essere utili per migliorare il benessere a bordo.



Studi sul problema. L'esperienza del C.I.R.M. e del suo spin-off CIRM SERVIZI srl.

Il C.I.R.M. è da sempre attento alla salute psico-fisica dei naviganti, attraverso i suoi studi e le sue pubblicazioni. Un suo più recente progetto *Healthy Ship* testimonia l'impegno costante di informazione, prevenzione e promozione di attività e strumenti operativi che consentono, tra l'altro, di soddisfare quanto la normativa nazionale ed internazionale prevede per la tutela della salute e del benessere dei lavoratori del mare.

Rientra nel progetto *Healthy Ship* l'articolo pubblicato su *International Maritime Health* (2013; 64, 4: 215–220) e disponibile on-line in lingua originale sul sito web del C.I.R.M. (www.cirm.it) "The Psychological General Well-Being Index (PGWBI) for assessing stress of seafarers on board merchant ships" (Anna Carotenuto, Angiola M. Fasanaro, Ivana Molino, Fabio Sibilio, Andrea Saturnino, Enea Traini, Francesco Amenta). Tale pubblicazione riassume uno studio effettuato congiuntamente dal Dipartimento Studi e Ricerche del C.I.R.M., dal Centro di Ricerche Cliniche, Telemedicina e Telefarmacia dell'Università di Camerino e dall'Unità di Neurologia dell'Ospedale Cardarelli di Napoli sulla valutazione dello stress in un significativo campione di marittimi imbarcati.

La ricerca ha preso in considerazione un campione composto da 162 uomini di 5 nazionalità (122 Indiani e 37 italiani, oltre a 1 argentino, 1 bulgaro ed 1 rumeno) classificati in 5 categorie (Ufficiali di coperta, ufficiali di macchina, personale di coperta, personale di macchina, e personale addetto ai servizi ed alle cucine.

L'indagine è stata realizzata attraverso un questionario denominato Psychological general Well Being Index (PGWBI), di seguito riportato, proposto in italiano ed in inglese, che si articola in 22 domande. Il test è anonimo ed auto-somministrato. La partecipazione all'indagine è stata superiore ad ogni previsione con il 100% dei questionari compilati. Le domande hanno riguardato 6 aspetti del benessere psichico dell'individuo, proponendo 3-5 domande per aspetto, con scelta di risposte multiple a cui associare un punteggio tra 0 e 5 (migliore): Ansietà, Depressione, Benessere positivo", Autocontrollo, Condizioni Generali di Salute, Vitalità. Da tali aspetti è stato, quindi, calcolato l'Indice di Benessere Generale (GWBI), il cui punteggio totale va da "0" a "110"..

Prima finalità dell'indagine è stata di verificare che il questionario PGWBI fosse effettivamente adeguato allo studio dello stress a bordo, definendo anche un profilo psicologico dello stress percepito e di dimostrare come il test PGWBI possa essere facilmente compilato a bordo senza particolari difficoltà, rappresentando, quindi, una concreta possibilità di valutazione dei livelli di stress lavoro-dipendente nei marittimi imbarcati.

- **Ufficiali di Coperta**

BENESSERE POSITIVO	71.9%
NON DISTRESS	25%
DISTRESS MODERATO	2.1%
DISTRESS SEVERO	1%

- **Ufficiali di Macchina**

BENESSERE POSITIVO	75.90%
NON DISTRESS	14.45%
DISTRESS MODERATO	8.65%
DISTRESS SEVERO	1%

- **Equipaggio di Coperta**

BENESSERE POSITIVO	68%
NON DISTRESS	15%
DISTRESS MODERATO	11%
DISTRESS SEVERO	6%

- **Equipaggio di Macchina**

BENESSERE POSITIVO	63.7%
NON DISTRESS	27.35%
DISTRESS MODERATO	6.85%
DISTRESS SEVERO	2.1%

- **Personale di Camera e Cucina**

BENESSERE POSITIVO	67.3%
NON DISTRESS	23.3%
DISTRESS MODERATO	3.3%
DISTRESS SEVERO	6.1%



La maggioranza dei partecipanti al questionario presente ha realizzato un alto punteggio evidenziando un benessere percepito, senza stress. Una esigua minoranza degli intervistati che percepisce uno stress importante, soprattutto nell'equipaggio di Coperta e nel personale di Camera e Cucina.

Anche alcuni studi più recenti eseguiti su 13 navi con una media di 24 membri di equipaggio, per un campione di circa 300 intervistati da CIRM SERVIZI srl, spin-off del C.I.R.M., confermano i precedenti risultati.

- **Ufficiali di Coperta**

BENESSERE POSITIVO	81.85%
NON DISTRESS	11.70%
DISTRESS MODERATO	4.75%
DISTRESS SEVERO	1.7%

- **Ufficiali di Macchina**

BENESSERE POSITIVO	76.10%
NON DISTRESS	13.45%
DISTRESS MODERATO	5.75%
DISTRESS SEVERO	4.7%

- **Equipaggio di Coperta**

BENESSERE POSITIVO	73%
NON DISTRESS	10.50%
DISTRESS MODERATO	5.5%
DISTRESS SEVERO	11%

- **Equipaggio di Macchina**

BENESSERE POSITIVO	74.7%
NON DISTRESS	12%
DISTRESS MODERATO	5.3%
DISTRESS SEVERO	8%

- **Personale di Camera e Cucina**

BENESSERE POSITIVO	68%
NON DISTRESS	14.50%
DISTRESS MODERATO	5%
DISTRESS SEVERO	12.50%

**QUESTIONARIO PER LA VALUTAZIONE DELLO
STATO GENERALE DI BENESSERE
PSICOLOGICO**

SESSO: M: [] F: [] ETA':_ CODICE IDENTIFICATIVO : _____

QUALIFICA: _____ A BORDO DI: _____

Questo questionario si propone di verificare il suo stato attuale di benessere ponendole alcune domande su "come si sente" e su come le vadano le cose in generale.

Dopo aver letto attentamente tutte le possibili risposte, scelga per ciascuna domanda UNA SOLA risposta che le sembra descrivere meglio la sua situazione.

1. Nelle ultime 4 settimane, come si è sentito in generale?

- Di umore eccellente
- Di buon umore
- Di buon umore per la maggior parte del tempo
- Con molti alti e bassi di umore
- Giù di morale per la maggior parte del tempo
- Con il morale a terra

2. Nelle ultime 4 settimane, è stato infastidito da malattie, disturbi fisici o dolori?

- Tutti i giorni
- Quasi tutti i giorni
- Per circa metà del tempo
- Più volte, ma per meno di metà del tempo
- Raramente
- Mai

3. Nelle ultime 4 settimane, si è sentito depresso?

- Sì - al punto da pensare di farla finita
- Sì - al punto che non mi importava più di nulla
- Sì - mi sono sentito molto depresso quasi tutti i giorni
- Sì - mi sono sentito piuttosto depresso parecchie volte
- Sì - mi sono sentito un po' depresso qualche volta
- No - non mi sono mai sentito depresso

4. Nelle ultime 4 settimane, si è sentito padrone delle Sue azioni, dei Suoi pensieri, delle Sue emozioni e dei Suoi sentimenti?

- Sì, senz'altro
- Sì, quasi del tutto
- Sì generalmente
- Non troppo
- No, e questo mi disturba un po'
- No, e questo mi disturba molto

5. Nelle ultime 4 settimane, è stato infastidito da stati di tensione o perché aveva i nervi a fior di pelle?

- Enormemente - tanto da non riuscire a lavorare o ad occuparmi delle cose che dovevo fare
- Moltissimo
- Parecchio
- Abbastanza - tanto da esserne infastidito
- Un po'
- Per nulla

6. Nelle ultime 4 settimane, quanta energia o vitalità ha avuto o ha sentito di avere?

- Decisamente pieno di energia - molto vivace
- Abbastanza pieno di energia per la maggior parte del tempo
- Ho avuto notevoli alti e bassi di vitalità ed energia
- Il mio livello di energia o vitalità è stato generalmente basso
- Il mio livello di energia o vitalità è stato quasi sempre molto basso
- Mi sono sentito senza forze, svuotato, privo di energia o vitalità

7. Nelle ultime 4 settimane, mi sono sentito scoraggiato e triste.

- Mai
- Quasi mai
- Una parte del tempo
- Molto tempo
- Quasi sempre
- Sempre

8. Nelle ultime 4 settimane, è stato generalmente teso o ha provato tensione?

- Sì - sono stato estremamente teso per tutto o quasi tutto il tempo
- Sì - sono stato molto teso per la maggior parte del tempo
- Generalmente no, ma mi è successo diverse volte di sentirmi piuttosto teso

- Alcune volte mi sono sentito un po' teso
- Il mio livello di tensione è stato piuttosto basso
- Non ho mai avuto la sensazione di essere teso

9. Nelle ultime 4 settimane, in che misura si è sentito felice, soddisfatto o contento della sua vita personale?

- Veramente molto felice- non mi sarei potuto sentire più soddisfatto o contento
- Quasi sempre molto felice
- In generale molto soddisfatto - contento
- A volte abbastanza felice, a volte piuttosto infelice
- In generale insoddisfatto o infelice
- Quasi sempre o sempre molto insoddisfatto o infelice

10. Nelle ultime 4 settimane, si è sentito così bene da fare quello che desiderava o doveva fare?

- Sì - decisamente
- Sì, per fare quasi tutto quello che desideravo o dovevo fare
- I miei problemi di salute mi hanno limitato in alcune cose importanti
- A causa della mia salute sono stato solo appena in grado di prendermi cura di me stesso
- Ho avuto bisogno di qualche aiuto per occuparmi di me stesso
- Ho avuto bisogno di aiuto per tutto o quasi tutto quello che dovevo fare

11. Nelle ultime 4 settimane, si è sentito tanto triste, scoraggiato, disperato o ha avuto così tanti problemi da chiedersi se valesse la pena andare avanti?

- Sì - enormemente - tanto da essere quasi sul punto di lasciare perdere tutto
- Sì - moltissimo
- Sì - parecchio
- Sì - abbastanza - tanto da turbarmi
- Un po'
- Per nulla

12. Nelle ultime 4 settimane, mi sono svegliato fresco e riposato.

- Mai
- Quasi mai
- Una parte del tempo
- Molto tempo
- Quasi sempre
- Sempre

13. Nelle ultime 4 settimane, ha provato apprensione, preoccupazione o paura per la sua salute?

- Enormemente
- Moltissimo
- Parecchio
- Un po', ma non tanto
- Quasi mai
- Per nulla

14. Nelle ultime 4 settimane, ha avuto qualche motivo per domandarsi se stesse perdendo la ragione o se stesse perdendo il controllo della memoria, dal modo in cui agisce, parla, pensa o sente?

- No, per niente
- Solo un po'
- Qualche motivo, ma non sufficiente a causarmi apprensione o preoccupazione
- Qualche motivo, tanto da causarmi un po' di preoccupazione
- Qualche motivo, tanto da causarmi molta preoccupazione
- Molti motivi e sono molto preoccupato

15. Nelle ultime 4 settimane, la mia vita quotidiana è stata interessante per me.

- Mai
- Quasi mai
- Una parte del tempo
- Molto tempo
- Quasi sempre
- Sempre

16. Nelle ultime 4 settimane, si è sentito attivo, in forze o lento, pigro?

- Sempre molto attivo e in forze
- Quasi sempre attivo e in forze - mai veramente lento e pigro
- Abbastanza attivo e in forze - raramente lento e pigro
- Abbastanza lento e pigro - raramente attivo e in forze
- Quasi sempre lento e pigro - mai veramente attivo e in forze
- Sempre molto lento e pigro

17. Nelle ultime 4 settimane, è stato in ansia, preoccupato o arrabbiato?

- Enormemente - tanto da sentirmi male o quasi
- Moltissimo
- Parecchio

- Abbastanza, tanto da turbarmi
- Un po'
- Per nulla

18. Nelle ultime 4 settimane, mi sono sentito emotivamente stabile e sicuro di me stesso.

- Mai
- Quasi mai
- Una parte del tempo
- Molto tempo
- Quasi sempre
- Sempre

19. Nelle ultime 4 settimane, si è sentito rilassato, tranquillo oppure si è sentito molto teso, nervoso o agitato?

- Sempre rilassato e tranquillo.
- Quasi sempre rilassato e tranquillo
- Generalmente rilassato e tranquillo, ma qualche volta abbastanza teso
- Generalmente molto teso, ma qualche volta abbastanza rilassato
- Quasi sempre molto teso, nervoso, o agitato
- Sempre molto teso, nervoso o agitato

20. Nelle ultime 4 settimane, mi sono sentito allegro e sereno.

- Mai
- Quasi mai
- Una parte del tempo
- Molto tempo
- Quasi sempre
- Sempre

21. Nelle ultime 4 settimane, mi sono sentito stanco, esaurito, logorato o sfinito.

- Mai
- Quasi mai
- Una parte del tempo
- Molto tempo
- Quasi sempre
- Sempre

22. Nelle ultime 4 settimane, è stato o si è sentito sottoposto a stress o pressioni?

- Sì - quasi più di quanto potessi sopportare o reggere.

- Si - molto
- Si, abbastanza - più del solito
- Si, abbastanza - ma quasi come al solito
- Sì - un po'
- Per nulla

Per cortesia, verificaci di aver risposto a tutte le domande, cerchi sempre la risposta che maggiormente esprime il Suo stato

Data: _____

Uno sguardo al futuro.

La salute mentale della gente di mare rappresenta un bene prezioso che va tutelato con attenzione. In quest'ambito ed anche in considerazione della particolarità dell'ambiente del bordo è fondamentale che vengano messe in atto misure di prevenzione che evitino che fatica e stress divengano un tratto costante e che possano sfociare in patologie che sarebbe difficile controllare e contrastare a bordo nave.

Per tale ragione è fondamentale operare con la prevenzione. I test sopra passati in rassegna e che possono essere autosomministrati in navigazione sono uno strumento prezioso per il monitoraggio della salute mentale del bordo, consentendo di mettere in atto misure per mantenere e migliorare il benessere psichico della gente di mare, specie in funzione di prevenzione.

Una nave dove non alberghino fatica e stress è il risultato finale verso il raggiungimento del quale è opportuno investire ed operare.



LA NOSTRA ATTIVITA' SCIENTIFICA

Il C.I.R.M., come da Statuto, oltre a fornire assistenza medica ai marittimi imbarcati su navi

senza medico a bordo, svolge un'intensa attività scientifica che, per qualità ed impegno, sono valse alla Fondazione il riconoscimento di Ente di Ricerca.

A seguire le nostre più recenti pubblicazioni il cui riassunto è stato tradotto in italiano per i lettori di CIRM NEWS.

Chi fosse interessato a ricevere copia degli articoli di seguito elencati contattare la nostra redazione.

[Benzodiazepine prescriptions on merchant ships without a doctor on board: analysis from medical records of Centro Internazionale Radio Medico \(CIRM\).](#)

[Nittari G, Pallotta G, Di Canio M, Traini E, Amenta F¹. Int Marit Health. 2018;69\(1\):28-34](#)

Abstract

BACKGROUND:

Benzodiazepines are drugs widely used for the treatment of anxiety and insomnia. The present study has analysed the prescriptions of this class of drugs among sailing seafarers, to evaluate the appropriateness of prescribed therapies.

MATERIALS AND METHODS:

This study assessed the benzodiazepine prescriptions made by Centro Internazionale

Radio Medico (CIRM) doctors from 2011 to 2015. A total of 17,844 medical records were examined. Analysis considered the prescriptions of benzodiazepines in monotherapy, or in association with other drugs. Diagnoses of pathologies for which benzodiazepines were prescribed were made according to the ICD-10 classification system proposed by the World Health Organisation.

RESULTS:

Among medical records analysed, benzodiazepines were prescribed in 765 cases (3.29% of total cases assisted by CIRM). Benzodiazepines were prescribed as a single-drug treatment in 626 (81.83%) cases, whereas in 139 cases they were associated with other classes of drugs. In case of opioids prescribed in association with benzodiazepines, the drug used was codeine. This therapeutic association was prescribed in cases of severe pain.

CONCLUSIONS:

Although the "off label" use of benzodiazepines is not uncommon in medical practice, clear evidence indicates their potential side effects for human health. In this respect, medical professionals should comply with international guidelines on the use of benzodiazepines, both when prescribed as a single drug or in combination with other classes of drugs. These recommendations should be considered seriously in case of limited medical facilities such as on board of sailing ships.

Riassunto

PREMESSA

Le benzodiazepine sono farmaci ampiamente usati per il trattamento dell'ansia e dell'insonnia. Il presente studio ha analizzato le prescrizioni di questa classe di farmaci tra marinai naviganti, per valutare l'adeguatezza delle terapie prescritte.

MATERIALI E METODI:

Questo studio ha valutato le prescrizioni di benzodiazepine effettuate dai medici del Centro Internazionale Radio Medico (CIRM) dal 2011 al 2015. Sono stati esaminate, complessivamente, 17.844 cartelle cliniche. L'analisi ha preso in considerazione le prescrizioni delle benzodiazepine in monoterapia o in associazione con altri farmaci. Le patologie per le quali sono state prescritte le benzodiazepine sono state classificate secondo il sistema ICD-10 dell'Organizzazione Mondiale della Sanità.

RISULTATI:

Le benzodiazepine sono state prescritte in 765 casi (il 3,29% dei casi totali assistiti dal CIRM). Le benzodiazepine sono state prescritte come trattamento con un singolo farmaco in 626 casi (81,83%), mentre in 139 casi sono state associate ad altre classi di farmaci. In caso di oppiacei prescritti in associazione con le benzodiazepine, il farmaco usato era la codeina. Questa associazione terapeutica è stata prescritta in caso di dolore severo.

CONCLUSIONI:

Sebbene l'uso "off label" delle benzodiazepine non sia raro nella pratica medica, una chiara evidenza indica i potenziali rischi di tali pratiche per la salute umana. A tale riguardo, i professionisti del settore medico dovrebbero attenersi alle linee guida internazionali sull'uso delle benzodiazepine, sia quando prescritte come singolo farmaco sia in combinazione con altre classi di farmaci. Queste raccomandazioni dovrebbero essere prese seriamente in considerazione in caso di risorse mediche limitate come a bordo delle navi.

[Knowledge and Attitudes on Food Hygiene among Food Services Staff on Board Ships.](#)

[Grappasonni I¹, Petrelli F¹, Scuri S¹, Mahdi SS², Sibilio F³, Amenta F⁴](#), Ann Ig. 2018 Mar-Apr;30(2):162-172

Abstract

BACKGROUND:

Ships have long been sites for outbreaks of infectious diseases, particularly gastrointestinal diseases. The ship environment has the potential to facilitate the spread of such diseases, infecting susceptible cohorts of embarked passengers and crew. Gastrointestinal disorders among seafarers are fairly common and usually represent the first or second cause of requests for medical assistance aboard ships in international waters.

STUDY DESIGN:

The purpose of this study was to evaluate food safety and the level of knowledge among food service personnel on board merchant ships, where food handlers could be a cause of health problems for all crew members.

METHODS:

An anonymous self-administered questionnaire containing specific questions about food hygiene and safety knowledge was administered.

RESULTS:

The overall score of correct answers for the food safety aspects tested was 51.77 (standard deviation SD 3.87) out of 76 points, corresponding to 68.12% of questions answered correctly. Food workers who followed a training course showed higher mean knowledge score ($p < 0.05$) compared to not-trained workers. The most relevant significant differences (p -value < 0.05) were noticeable in the personal hygiene, cross-contamination, safe storage, and knowledge of foodborne pathogens sections.

CONCLUSION:

Food services staff on board cargo ships should be adequately trained and should understand basic and fundamental aspects of food hygiene, related pathologies and sanitation, as they are

responsible for the health and wellbeing of many seafarers.

Riassunto

PREMESSA:

Le navi sono state da sempre considerate luoghi privilegiati per lo sviluppo di malattie infettive, in particolare di patologie gastrointestinali. L'ambiente della nave ha il potenziale per facilitare la diffusione di tali malattie, infettando coorti di passeggeri imbarcati e membri dell'equipaggio. I disturbi gastrointestinali tra i marittimi sono piuttosto comuni e rappresentano di solito la prima o la seconda causa di richieste di assistenza telemedica a bordo di navi.

METODOLOGIA DI STUDIO:

Lo scopo di questo studio è stato di valutare gli elementi di base della sicurezza alimentare e il livello di conoscenza in tale ambito del personale preposto al servizio di ristorazione a bordo delle navi mercantili. In tali ambienti gli addetti alla manipolazione del cibo, se non rispettano le procedure di base relative alla preparazione degli alimenti, possono essere causa di problemi di salute per tutto l'equipaggio.

METODI:

È stato proposto un questionario anonimo, auto-somministrato, contenente domande specifiche sull'igiene degli alimenti e come fosse stata amministrata la conoscenza della sicurezza.

RISULTATI:

Il punteggio complessivo delle risposte corrette per gli aspetti di sicurezza alimentare testati è stato di 51,77 (deviazione standard DS 3,87) su 76 punti, corrispondenti al 68,12% delle domande risposte correttamente. I lavoratori del settore alimentare che hanno seguito un corso di formazione hanno mostrato un punteggio di conoscenza medio più elevato (livello di significatività assegnata, $p < 0,05$) rispetto ai lavoratori non formati. Le differenze significative

più rilevanti ($p < 0,05$) erano in particolare su igiene personale, contaminazione incrociata, corretta conservazione e conoscenza degli agenti patogeni di origine alimentare.

CONCLUSIONI:

Il personale addetto ai servizi alimentari a bordo delle navi mercantili dovrebbe essere adeguatamente formato e conoscere adeguatamente gli aspetti fondamentali dell'igiene alimentare, delle patologie correlate e dei servizi igienico-sanitari. Questo in rapporto alla loro responsabilità sulla salute ed il benessere di tutto l'equipaggio.

[Identification of World Health Organisation ship's medicine chest contents by Anatomical Therapeutic Chemical \(ATC\) classification codes.](#)

[Tayebati SK, Nittari G, Mahdi SS, Ioannidis N, Sibilio F, Amenta F¹, Int Marit Health. 2017;68\(1\):39-45.](#)

Abstract

BACKGROUND:

Ships should carry mandatory given amounts of medicinal products and basic first aid items, collectively known as the ship's medicine chest. Type and quantities of these products/items are suggested by the World Health Organization (WHO) and regulated by individual flag states. In countries that lack national legislation, it is assumed that ships should follow WHO indications. An objective difficulty mainly involving vessels of international long-haul routes could be to recognise medicinal compounds obtained in other countries for replacing products used or expired. Language barrier may complicate, if not make it impossible to interpret the name of the medicinal product and/or of the active principle as indicated in a box printed in a completely different language. Handling of the ship's pharmacy may be difficult in case of purchasing of drugs abroad due to language barriers. Medicinal products are identified by the

international non-proprietary name of the active principle and/or by their chemical or invented (branded) names. This may make the identification of a medicinal product difficult, primarily if it is purchased abroad and the box and instructions are written in the language of the country where it is marketed. Therefore, there is a simpler classification system of the medicinal compounds the ATC (ATC: Anatomy, Therapeutic properties, Chemical, pharmacological properties). This paper has reviewed the list of medicinal products recommended by WHO and assigned to each one the ATC code as a solution to the problem of medicinal compounds organisation.

MATERIALS AND METHODS:

Two researchers independently examined the list of medicinal compounds indicated in the third edition of the International Medical Guide for Ships and attributed to each compound the ATC code according to the 2013 Guidelines for ATC classification and Defined Daily Dose (DDD) assignment.

RESULTS:

The ATC code was attributed to the medicinal compounds indicated in the third edition of the International Medical Guide for Ships.

CONCLUSIONS:

The availability of an objective system to identify medicinal products is required for ships, which will contribute in making the identification of items purchased simpler, making it easier to understand which drug seafarers need to be administer, and consequently reduce possible therapeutic mistakes.

Riassunto

PREMESSA:

Le navi dovrebbero trasportare quantità obbligatorie di medicinali e articoli di primo soccorso di base, noti collettivamente come

cassetta medicinali o, meglio, farmacia di bordo. Il tipo e la quantità di questi prodotti/articoli sono suggeriti dall'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) e regolamentati dai singoli Stati secondo la propria bandiera. Nei paesi che non hanno una legislazione nazionale, si presume che le navi debbano seguire le indicazioni dell'OMS. Una difficoltà oggettiva che coinvolge principalmente navi con rotte internazionali a lungo raggio potrebbe essere quella di riconoscere i medicinali acquistati in altri paesi per sostituire i quelli usati o scaduti. La barriera linguistica può rappresentare una complicazione e rendere impossibile l'interpretazione del nome del medicinale e/o del principio attivo come indicato sulla confezione in una lingua completamente diversa. I medicinali sono identificati dal nome internazionale non proprietario del principio attivo e/o dai loro nomi chimici o inventati (marca). Ciò può rendere difficile l'identificazione di un medicinale, soprattutto se è acquistato all'estero e la confezione e le istruzioni sono scritte nella lingua del paese in cui è commercializzato. Tuttavia, esiste un sistema di classificazione più semplice della composizione medicinale, l'ATC (ATC: Anatomia, Proprietà terapeutiche, Proprietà chimiche e farmacologiche). Questo articolo ha analizzato l'elenco dei medicinali prescritti dall'OMS come requisito minimo per la Farmacia di Bordo e assegnato a ciascuno un codice ATC per facilitare la identificazione del medicinale prescritto.

MATERIALI E METODI:

Due ricercatori hanno esaminato indipendentemente l'elenco delle composizioni medicinali indicate nella terza edizione della International Medical Guide for Ships ed hanno attribuito a ciascun composto il codice ATC secondo le Linee guida 2013 per la classificazione ATC e l'assegnazione DDD (Defined Daily Dose).

RISULTATI:

Il codice ATC è stato assegnato ai composti medicinali indicati nella terza edizione dell'International Medical Guide for Ships.

CONCLUSIONI:

La disponibilità di un sistema obiettivo per identificare i medicinali è necessaria per le navi, perché contribuisce a rendere più semplice l'identificazione degli prodotti acquistati, rendendo più facile capire quale farmaco debba essere somministrato ai marittimi e, di conseguenza, ridurre eventuali errori terapeutici.



**IL C.I.R.M. HA PARTECIPATO A:
Convegno "Salute 4.0", Roma, 5-6
Febbraio 2018**

Il 5 Febbraio 2018 il C.I.R.M. ha partecipato al Convegno "Salute 4.0" tenutosi alla Farnesina, per un confronto con gli Addetti Scientifici Italiani all'estero, insediati in ben 22 Paesi diversi, che «rappresenta uno dei fiori all'occhiello del nostro Paese agli occhi del mondo intero». Questo è quanto ha dichiarato il Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, Angelino Alfano, all'apertura della due giorni 'Salute 4.0', e che vede la partecipazione di esponenti di spicco della ricerca, dell'accademia, delle startup, delle industrie innovative, delle associazioni di categoria e dei distretti dell'innovazione.

Soluzioni avanzate di ICT per un'assistenza medica di qualità elevata in aree remote e zone interne è stato il titolo dell'intervento presentato dal Presidente del C.I.R.M.



*Ministero degli Affari Esteri
e della Cooperazione Internazionale*

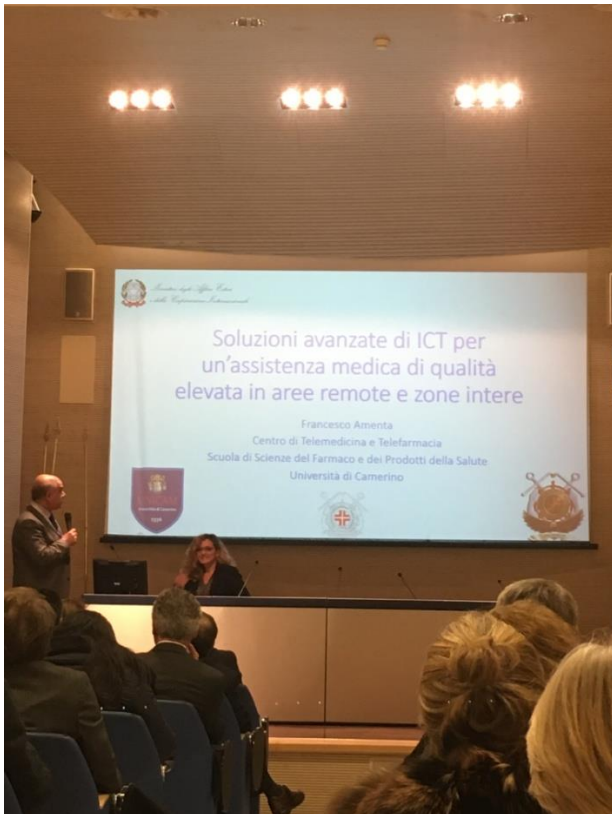


Fig. 1: Il Presidente del C.I.R.M., durante il suo intervento

L'incontro ha rappresentato un momento fondamentale per gli addetti promotori della diplomazia scientifica all'estero per fare il punto sulla cooperazione internazionale in chiave scientifica e di ricerca. Il progresso nella ricerca e gli sviluppi in tema d'innovazione scientifica sono fondamentali per alimentare la competitività e la crescita del nostro Paese.

Conferenza "Wellness at Sea 2018", Londra 16 Marzo 2018

La Conferenza "Wellness at Sea 2018" si è tenuta a Londra il 16 marzo 2018, al 99 City Road Conference Center. L'evento ha affrontato il tema del benessere degli equipaggi come un approccio olistico e come questo influisce sulla salute a bordo della nave e, fondamentale, sul bilancio patrimoniale dell'armatore.

Le presentazioni di accademici e esperti del settore hanno approfondito tutti gli aspetti del benessere degli equipaggi, inclusi quelli fisici, emotivi, intellettuali e sociali. Le più recenti

ricerche mettono in evidenza come la salute mentale degli equipaggi abbia un impatto rilevante sulle operazioni navali, contribuendo al mantenimento del morale degli equipaggi, la fidelizzazione delle maestranze, ma, anche, la sicurezza navale, le comunicazioni digitali e la sicurezza informatica.



IL NOSTRO BENEMERITO AMMIRAGLIO NICOLA CARLONE NUOVO COMANDANTE DEL PORTO DI GENOVA

Il 25 Gennaio scorso si è svolta a Genova, presso la stazione marittima, alla presenza del Comandante Generale della Capitaneria Vincenzo Melone, la cerimonia di passaggio delle consegne al comando della Direzione Marittima della Liguria e Capitaneria di Porto di Genova. L'Amm. Isp. Giovanni Pettorino ha passato il testimone al Contrammiraglio Nicola Carlone, proveniente dal Comando Generale, dove ha ricoperto vari incarichi di prestigio, tra cui capo del VI Reparto "Sicurezza della Navigazione" ed in ultimo capo del III Reparto "Piani ed Operazioni".

Nelle sue prime parole il nuovo Comandante del porto Nicola Carlone ha sottolineato la modernità del porto di Genova, primo scalo italiano. All'Ammiraglio Carlone, Benemerito del C.I.R.M., le congratulazioni di tutto il Centro ed un augurio di buon lavoro!



Fig. 2: Il Benemerito del C.I.R.M., Amm. Nicola Carlone, Comandante del Porto di Genova.

Il tuo 5x1000 alla Fondazione C.I.R.M.

CENTRO INTERNAZIONALE RADIO MEDICO

Un *servizio avanzato di telemedicina, dedicato ai marittimi imbarcati ed a chi vola* per non fare mancare l'assistenza medica a chi, per ragioni geografiche, non abbia la possibilità di accesso diretto a prestazioni sanitarie.

Contribuisci anche tu a sostenere le attività della Fondazione C.I.R.M., finalizzate a **migliorare la qualità e la sostenibilità dell'Assistenza Telemedica del C.I.R.M.**

Destinare il 5x1000 alla Fondazione C.I.R.M. è semplice: firma il riquadro dedicato a "Sostegno del volontariato e delle altre organizzazioni non lucrative di utilità sociale" e inserisci il codice fiscale della Fondazione C.I.R.M.: 80 20 81 70 581

Sostenere la Fondazione C.I.R.M. non costa nulla! Grazie



