



La “morte violenta” in Italia al confronto tra Stati Uniti e Unione Europea Quando la speranza di vita finisce sulla strada E gli USA non vogliono più corrispondere questo “tremendo pedaggio”

(ASAPS) WASHINGTON (USA) – In Europa, in tema di sicurezza stradale, i paesi – e non è un eufemismo – vanno a velocità diverse e non si può dire che le cose vadano benissimo.

Negli USA, paese che difficilmente viene citato in materia, i risultati sono invece a dir poco eccezionali: per la prima volta dal 1981, da quando cioè i dati provenienti dalla strada vengono interfacciati con quelli provenienti dal mondo della sanità, gli incidenti stradali non figurano più tra le prime dieci cause di mortalità.⁽¹⁾

La notizia non è nuova (la pubblicazione del dossier risale allo scorso mese di maggio 2012) eppure non buca. Perché? Il metodo americano, fondato sulla tolleranza zero e sul rispetto “integralista” della legge, non piace?

O forse, molto più concretamente, perché in Italia la causa violenta (non necessariamente un incidente stradale), rappresenta la quarta causa di morte per la popolazione⁽²⁾ ed è ancora molto scomodo ammettere che lasciamo così tanto dolore e prodotto interno lordo sulla strada?

Lo stato di salute italiano, secondo quanto illustrato dal ministro Renato Balduzzi il 13 dicembre 2011, è proprio questo: in testa ci sono malattie cardiovascolari e tumori (nel 2008 causa di ben 7 decessi su 10, 396.692 su 578.190 morti totali).

Fra gli uomini, le malattie del sistema circolatorio divengono nel 2008 la prima causa di morte (97.953 decessi su 281.824 totali), superando i tumori (97.441) e mettendosi in pari con il gentil sesso, il cui fine vita aveva da tempo analoga caratteristica: anche nel 2008 le malattie cardiovascolari sono state la principale causa di morte, con 126.531 decessi su 296.366 (43%), mentre i tumori, responsabili di 74.767 decessi (25%), restano la seconda grande causa di decesso.

È per giovani e adulti, però, che il discorso è diverso: la fascia d'età tra i 15 e i 44 anni, muore soprattutto là fuori (gli americani dicono *out there*), in maniera violenta.

Il conteggio non è automatico, ma basta poco per farlo ed è sufficiente interfacciare questi dati con il dossier Istat sui sinistri stradali di quell'anno.

Secondo il rapporto sullo stato della salute italiana, nel 2008 sono morte 14.169 persone di età compresa tra i 15 e i 44 anni; il 35,8% di esse ha trovato una morte violenta.

5.073 giovani hanno perso la vita, cioè, a causa di un incidente di qualche tipo: infortunio sul lavoro, incidente di trasporto (stradale, ferroviario, aereo o dell'acqua), sportivo o domestico e suicidio.

Gli incidenti stradali sono, tra queste cause, in testa a tutto e in più si deve considerare che spesso gli infortuni sul lavoro sono in realtà incidenti stradali, anche in itinere.

Nel corso dello stesso anno, si sono registrate 4.731 vittime totali di incidenti stradali, di cui 1.863 di età compresa tra i 15 e i 44 anni.⁽³⁾

Dunque, il 39,4% delle vittime complessive della strada appartiene alla categoria anagrafica che in Italia ha come prima causa di morte un evento violento. Interfacchiando i dati Istat sulla salute e sugli incidenti stradali, scopriamo che il 36,7% dei giovani, 1.863 su 5.073, muore in incidenti stradali: quasi uno su quattro. Il resto delle vite è mietuto da una miriade di patologie che, prese una per una, hanno percentuali infinitesimali, mentre le cause violente sono attestate al 3,54%.

E in Europa?

I dati elaborati nel Vecchio Continente si basano sul certificato di decesso elaborato dall'Organizzazione mondiale della sanità (OMS): Eurostat raccoglie poi i dati nazionali e regionali e utilizza la classificazione internazionale delle malattie (ICD) predisposta dall'OMS per pubblicare le relative statistiche. Le quali non si discostano affatto dal trend italiano: in testa nei 27 Stati membri ci sono le malattie cardiovascolari, pur in calo tra il 2007 e il 2009, seguite poi dai tumori: anche la mortalità stradale è scesa. La diminuzione fatta segnare è superiore al 30% nei tassi combinati per gli uomini e le donne. Nello stesso periodo nell'UE-27 si è registrato un calo di quasi il 10 % dei decessi per tumore⁽⁴⁾.

Nel 2009 la Romania, la Grecia, la Lituania e la Polonia presentavano i più elevati tassi di mortalità (superiori a 12 decessi per 100.000 abitanti) per incidenti stradali, mentre Svezia, Paesi Bassi e Regno Unito facevano registrare i tassi più bassi (non più di 4 decessi per incidenti di trasporto per 100.000 abitanti): si parla di incidenti di trasporto e, dunque, tra questi vanno inseriti tutti gli eventi connessi al trasferimento di persone da un luogo ad un altro.

Si tratta di un sistema statistico ancora giovane, divenuto pienamente operativo solo dal 1994, anno in cui Eurostat ha iniziato a rilevare e a diffondere dati sulla mortalità ripartiti in base a un elenco di 65 cause di morte basate sulla classificazione internazionale delle malattie (ICD) dell'Organizzazione mondiale della Sanità (OMS), per sesso, età e per regione geografica.

Torniamo agli USA: nel 2008 gli incidenti stradali con veicoli a motore (negli Stati Uniti la ripartizione è netta e non figurano ad esempio gli incidenti autonomi dei ciclisti, fornendo così uno spaccato effettivo degli effetti della motorizzazione sulle patologie traumatiche ad alta lesività o mortali), erano al 9° posto della classifica.

Dal 2005 si è avuto modo di registrare un calo del 25% della mortalità stradale, caratterizzato da un decremento significativo delle vittime proprio nelle fasce anagrafiche più giovani, per le quali l'incidente resta comunque la quinta causa assoluta di morte.

Il punto di vista a stelle e strisce parte da una diversa angolazione e questo attribuisce un impatto ai numeri assolutamente diverso rispetto a quello europeo: gli analisti dell'NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration), l'agenzia federale che si occupa di sicurezza stradale, parlano infatti di "perdita di anni di vita". Come dire: la morte è un fatto inevitabile, ma noi vi spieghiamo perché capita di morire prima; ebbene, se non vi colpisse un infarto

o un cancro, sareste vissuti di più. E se non foste morti in un incidente stradale, avreste una bella possibilità in più di arrivare a fine vita senza finire vittima di altre cause, che si possono comunque prevenire e curare.

Forte vero? Guardate che non troverete uno slogan per questo: è solo mentalità.

Fumi? Mangi male? Guidi veloce? Vivi poco o vivi male...

Secondo la preziosissima Wikipedia, la *speranza di vita* è un indicatore statistico che esprime il numero medio di anni della vita di un essere vivente a partire da una certa età, all'interno della popolazione indicizzata.

L'aspettativa di vita, possiamo chiamarla anche così, è strettamente correlata al tasso di mortalità alle diverse età: contribuiscono all'aspettativa di vita l'allungamento della stessa alla nascita che, ad esempio, può essere la semplice conseguenza della riduzione dei tassi di mortalità infantile, dovuta a migliori condizioni igieniche e sanitarie, senza che vi sia effettivo allungamento nella soglia di vita complessiva delle persone. Ciò è spesso causa di grossolani fraintendimenti quando si afferma, in maniera semplicistica o a sproposito, che l'alta speranza di vita conseguita da una certa popolazione, ha come conseguenza l'aumento percentuale della popolazione anziana (si parla a volte, di invecchiamento della popolazione), mentre invece è la semplice conseguenza di bassi tassi di mortalità in età giovane.

Combinata con l'indice di mortalità infantile, essa rispecchia lo stato sociale, ambientale e sanitario in cui vive una popolazione. La speranza di vita, oltre a rappresentare semplicemente un indice demografico, è quindi utile per valutare lo stato di sviluppo di una popolazione.

Serve cioè a connotarne il livello di civiltà.

Il fumo uccide in Europa 800mila persone all'anno, 3 milioni e mezzo invece in tutto il pianeta, in cui vengono fumate annualmente 6 miliardi di sigarette. Le bionde, che un tempo facevano l'uomo virile, sono oggi la prima causa di morte evitabile, causa del 95% dei tumori polmonari, dell'80-85% delle bronchiti croniche ed enfisema polmonare e del 20-25% degli incidenti cardiovascolari. Negli ultimi 50 anni 60 milioni di vittime.

Il giorno in cui smetteremo di ammazzarci così, qualcuno dirà che abbiamo compiuto un passo avanti nella scala evolutiva no?

Così per l'alimentazione; così per la guida.

Uno dei pregi che più saltano all'occhio delle ricerche americane dell'agenzia federale del traffico stradale, è il metodo scientifico messo a punto per la raccolta dei dati: sono state infatti individuate ben 68 cause di morte in caso di incidente stradale.

Sì, avete capito bene e badate che non si tratta di una fissazione da Zio Sam: è che negli Stati Uniti si è finalmente capito che una cosa è la causa d'incidente, altra è quella di lesione o morte. Per questo motivo si è arrivati a includere nel computo dei sinistri stradali solo quelli con veicoli a motore coinvolti, arrivando così ad attribuire alla morte stradale un'eziologia precisa contraddistinta da elementi ricorrenti come, ad esempio, l'uso di veicoli a motore sulla pubblica via. E un concetto che a noi sfugge: il traffico



Foto Blaco

stradale come una delle principali cause di perdita di aspettativa di vita o di qualità della stessa, come causa di lesione o morte.

Gli americani ci sono arrivati per gradi: negli anni '60 la riduzione dei limiti di velocità per far fronte alla crisi energetica di allora portò a risparmiare moltissime vite e da allora il processo non si è più fermato.

Così, l'NHTSA ha individuato nel traffico stradale e nella perdita di anni di vita dovuti alle morti ad esso connesse, un "tremendous toll" (letteralmente "pedaggio tremendo") che la popolazione più giovane si trova a pagare: infatti, se la morte dovuta a traffico stradale è oggi l'11esima causa di morte negli States, essa rappresenta al contempo la quinta causa assoluta di perdita di anni di vita, dietro a cancro, malattie cardiache, ictus e patologie croniche respiratorie.

La raccolta meticolosa dei dati a stelle e strisce ha permesso di stabilire anche inquietanti analogie tra alcune patologie compulsive e la strada.

Sul fumo passivo: lo sapevate che i figli di genitori fumatori hanno il 15% di possibilità in più di contrarre malattie respiratorie? Gli amici dell'ACAT ci hanno insegnato, in questi anni, che esiste anche la sbronza passiva: l'ebbro che uccide, sulla strada, riverbera su altri gli effetti del proprio etilismo, con gli effetti che tutti conosciamo, in Italia però solo a livello empirico, visto che ISTAT continua a non raccogliere dati stradali in tal senso, creando un buco nero statistico che non ha uguali in alcun paese del cosiddetto mondo occidentale.

Ci ha messo una pezza l'ASAPS coi suoi osservatori, ma la quarta causa di morte meriterebbe qualche attenzione in più, soprattutto da enti istituzionali.

E c'è, tornando agli USA, anche un conclamato effetto,

che potremmo chiamare patologia stradale passiva, dato ormai per assodato dai ricercatori dell'NHTSA: un bambino non assicurato al seggiolino (o assicurato male) può morire nel corso di impatti verificatisi a velocità da lumaca; oppure un sinistro originato dal tentativo di schivare un veicolo in sorpasso scampato poi all'incidente da esso stesso provocato.

Gli esempi che potremmo fare, sono ovviamente moltissimi.

Negli Stati Uniti, nel 2009, gli eventi infortunistici restano comunque la prima causa di morte per i bambini fino a 4 anni e, poi, per tutti i giovanissimi e giovani dagli 11 ai 27. Nel 2008, l'età minima si è leggermente alzata, ma non di troppo: l'incidente stradale è rimasto la prima causa di decesso dai 13 fino ai 27 anni.

E non solo per loro: ci sono infatti i new-driver, i nostri neopatentati, e gli anziani.

Anche negli USA, come in Europa, spiccano però sostanziali differenze tra i sessi.

Se in termini assoluti la strada è l'undicesima causa di morte per la popolazione americana, per gli uomini il livello di pericolo è molto più alto: infatti, nel 2009 è l'ottava causa di morte per i maschi e la 14esima per le femmine; nel 2008 il rank era rispettivamente al 7° ed al 12°.

Forse, qualcuno dei nostri ricercatori dovrebbe farsi un giro al 1200 della New Jersey Avenue, a Washington, alla sede dell'NHTSA e vedere un po' di imparare come si fa. (ASAPS) ■

***Consigliere Nazionale Asaps**

Bibliografia e sitografia essenziale

⁰ Traffic Safety Facts, NHTSA, May 2012.

² Relazione sullo stato sanitario del Paese 2009-2010 - La situazione sanitaria nel Paese - quadro generale - Ministero della Salute - dicembre 2011.

³ Incidenti Stradali 2008 - Rapporto Istat-Aci.

⁴ Statistiche sulle cause di morte in Europa. Commissione Europea. Eurostat.