



Spagna: ecco come si fa...

A due passi dallo stivale la correlazione tra guida e sostanze psicoattive è studiata a fondo. Vi diciamo come...

M

entre in Italia continuiamo a dribblare il problema sulla correlazione tra sostanze e guida, semplicemente ignorandolo, la Spagna ci impartisce un'altra lezione sul buon fare: uno studio dell'Istituto Nazionale di Tossicologia, diffuso pochi giorni fa sui dati 2014, ha infatti stabilito che il 39,1% delle vittime tra i conducenti e il 39,9% dei pedoni morti, aveva consumato alcol, droga o psicofarmaci, da soli o in un mix tra loro.

Tanti: praticamente 4 su 10, ma si tratta di una tendenza in diminuzione, almeno tra i conducenti, del 4%, visto che la ricerca eseguita nel corso del 2013 aveva fissato al 43% la soglia di positività. Secondo la direttrice dell'istituto, Gloria Vallejo, siamo al secondo anno consecutivo di miglioramento, dopo il dato fatto registrare nel 2012, quando venne rilevato un picco del 47,3% e comunque si tratta del risultato migliore dal 2010.

E in Italia? Nonostante l'assurda mancanza di dati in proposito, possiamo avere un'idea del fenomeno dagli osservatori della sinistrosità dell'ASAPS: secondo quello che tiene sotto sorveglianza la Pirateria Stradale, il 19,6% dei pirati identificati ha agito sotto l'effetto di alcol e l'11,4% dei positivi all'etilometro è risultato aver assunto anche stupefacenti; idem per quanto riguarda l'analisi dei dati provenienti dal Contromano, pari al 19% netto per gli identificati risultati in stato di ebbrezza: il 14,6% di questi aveva assunto anche droghe.

Si tratta però di dati assolutamente sottostimati, visto che all'identificazione sfugge ben il 42,2% dei pirati – e molti di essi vengono comunque individuati successivamente

all'evento, quando cioè ogni accertamento tossicologico risulta spesso inutile – e il 3,9% degli autori di contromano, spariti prima dell'intervento delle pattuglie, mentre lo studio spagnolo viene eseguito di default su un campione di cadaveri: nel corso del 2014 sono stati in tutto 865, caduti in incidenti nei circondari di Madrid, Barcellona, Siviglia e La Laguna, città delle Canarie, di cui 614 conducenti, 173 pedoni e 78 passeggeri.

L'Istituto e la Direzione Generale del Traffico spagnola (DGT) chiariscono che non si tratta di uno studio eseguito sulla totalità delle vittime, che in totale sono state nel corso del precedente anno 1.131: parliamo comunque del 76,5%.

I conducenti: come già detto, il 39,1% dei guidatori morti (240) è risultato positivo a una qualche sostanza attiva, alcol, droga o psicofarmaci; i patologi spagnoli ritengono positivo un soggetto che abbia nel sangue una concentrazione di alcol uguale o superiore a 0,3 g/l.

Tra i positivi alle analisi forensi, il 67% aveva ingerito alcol, il 34% aveva assunto un qualche tipo di droga e ben il 27,5% aveva consumato psicofarmaci. La sostanza più in voga si conferma la cocaina, rilevata anche in combinazione con altre nel 50% dei casi, seguita dai cannabinoidi (46%) e dall'ampio spettro di oppiacei derivati dalla morfina (16%), dalle anfetamine (4,9%) e dalla ketamina (1,2%).

Anche il tasso di positività dei conducenti rivela particolari interessanti: 27 morti sono risultati avere avuto nel sangue un valore superiore a 2,5 g/l, 46 tra 2 e 2,5, 29 tra 1,5 e 2, 23 tra 1,2 e 1,5, 18 tra 0,8 e 1,2, e 9 sia nella fascia 0,5 e 0,8 che in quella 0,3 e 0,5.

Dunque, maggiore è la quantità di alcol ingerito, maggiore è la possibilità di morire e questo vale, sia chiaro, anche se non si guida: il 77,6% dei conducenti uccisi aveva infatti un tasso alcolemico superiore a 1,2.

La fascia d'età più a rischio è quella tra 41-50 anni (60 vittime), seguita dai 31-40 (50), dai 21-30 (46) e dai 51-60 (45). Gli ultrasessantenni hanno fatto registrare 30 morti mentre gli under 20 solo 7 (di 2 vittime non si hanno notizie anagrafiche).

Il veicolo più letale – numericamente parlando – si conferma l'autovettura (140), seguita da motoveicoli (74), bici e furgoni (6 vittime ciascuno), camion (5) e trattori agricoli (4). Della tipologia di 5 veicoli non si hanno notizie.

Il 93,8% delle vittime è deceduto sul posto (576), mentre il 6,2% è morto in ospedale; il 90,6% delle vittime erano maschi e solo l'8,4% femmine.

Dei pedoni uccisi, 173 in tutto, il 39,1% (in tutto 69 soggetti), è risultato positivo alle analisi forensi

per sostanze psicoattive: 4 su 10. Il 68,8% delle vittime era appartenente al genere maschile (119), mentre il restante 31,2% era di sesso femminile (52). I positivi tra uomini e donne sono risultati essere ripartiti rispettivamente nel 78,3% e nel 21,7% (54 maschi e 15 femmine).

La fascia d'età maggiormente a rischio è quella degli ultrasessantenni (27 vittime), seguita dagli appartenenti alle classi 51/60 e 41/50 (12 vittime ciascuna), 31/40 (7), 21/30 (6) e, infine, dagli under 20 (4). Di una sola vittima non è stata fornita l'età. L'83,2% dei pedoni è morto sul colpo (144), mentre il 16,8% è deceduto in ospedale (29).

Tra le vittime positive, il 53,7% è risultato positivo all'alcol (solo o associato a droghe o psicofarmaci), il 50,7% a psicofarmaci (soli o associati ad alcol o droghe) e il 24,7% a droghe (sole o associate ad alcol o psicofarmaci): lo studio rivela anche in che misura le sostanze siano poi state associate, ma quel che riteniamo importante spiegare è che di ogni soggetto deceduto – e questo vale anche per le altre categorie di vittime – sappiamo tutto.

Questo significa che in Spagna il caso di morte stradale è investigata esattamente come un omicidio: pensiamo a quanto potrebbe cambiare, anche in ambito risarcitorio, determinare lo stato di ebbrezza di un pedone ucciso sulle strisce. Di default, il conducente che investe un pedone sulle strisce, in assenza di telecamere o testimoni, finisce alla sbarra con l'accusa di omicidio colposo e quasi sempre viene condannato. Di lui – ammesso che si sia fermato – si sapranno molte cose: a quanto viaggiasse, quanto alcol avesse in corpo, se fosse sotto l'effetto di sostanze. Ma della "vittima"? E se fosse il morto ad avere assunto sostanze e si fosse quindi avventurato sulle strisce magari senza guardare? E poi: pensiamo davvero di poter continuare a contrastare la violenza stradale solo con qualche etilometro? Senza conoscere il fenomeno, sparare a casaccio sulla strada non basta. Il nemico lo si sconfigge con l'intelligence.

E infatti in Spagna, paese di 42,7 milioni di abitanti, le vittime complessive sulla strada nel 2014 sono state 1.131, cifra nota già il 9 gennaio 2015. In Italia, paese di 59,8 milioni di abitanti, le vittime complessive nel 2013 sono state 3.385. Nel 2013, perché quelle definitive del 2014 noi le sapremo solo a novembre, rebus sic stantibus.

di L.B.