

Incidenti

Gli incidenti rappresentano un problema di Sanità Pubblica molto rilevante, a cui non viene dato ancora un'adeguata attenzione in termini di morbilità e mortalità. Le previsioni dell'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) per il 2030 mostrano un chiaro trend in aumento degli incidenti stradali e delle violenze, sia per gli uomini che per le donne, ed un incremento degli accidenti intenzionali fra gli uomini (1).

Questi dati devono portare al più presto ad azioni incisive, basate su tutte le evidenze scientifiche attualmente disponibili.

In questa sezione vogliamo focalizzarci sugli incidenti stradali. Nel 2010, in Italia, gli incidenti stradali con lesioni a persone sono stati 207 mila ed hanno causato 3.998 morti e 296 mila feriti con lesioni di diversa gravità. Ogni giorno, nel medesimo anno, si sono verificati mediamente 567 incidenti stradali con lesioni a persone, per una media giornaliera di 11 morti e 811 feriti. Rispetto all'anno precedente, si riscontra una diminuzione del 3,9% del numero degli incidenti e del 3,7% di quello dei feriti: un calo più consistente (-5,6%) si rileva nel numero dei morti, che fa seguito alla diminuzione del 10,3% registrata nel 2009 rispetto al 2008. L'indice di mortalità, calcolato come rapporto tra il numero dei morti ed il numero degli incidenti moltiplicato per 100, è pari, per l'anno 2010, a 1,9 (era 2,0 nel 2009) (2).

La maggior parte degli incidenti, in Italia, avviene in città. Nel 2009, infatti, il 76,0% degli incidenti si è verificato su strade urbane, causando oltre 223 mila feriti (il 72,6% del totale) e quasi 2.000 morti (44,7% del totale). Considerando la distribuzione annuale, il mese di luglio è stato quello più colpito con oltre 21.000 incidenti e con la media giornaliera più elevata (705 incidenti al giorno). Nel mese di agosto è stato, invece, rilevato un più alto indice di mortalità (2,5 morti ogni 100 incidenti), livello connesso al maggior tasso di utilizzo dei veicoli in occasione degli esodi estivi. In generale, il giovedì ed il venerdì sono i giorni della settimana in cui si concentrano il maggior numero di incidenti (33.414 e 33.349, 15,5% del totale per entrambi i giorni) e di feriti (46.120 e 46.038, 15,0% del totale per entrambi i giorni), mentre il sabato presenta la frequenza più elevata, in valore assoluto, di decessi (708, pari al 16,7% del totale) (3).

Nel nostro Paese, le differenze sul numero di incidenti per regione, sono piuttosto ampie con tassi di mortalità che variano da 5,5 a 20,0 per 100.000 persone (4).

Negli ultimi anni si sono verificati evidenti miglioramenti riguardo al numero di incidenti stradali, ma l'andamento epidemiologico dell'incidenza in Italia non coincide ancora con i parametri stabiliti dalla Commissione europea che con il Libro Bianco (5) si prefiggeva di migliorare ulteriormente la qualità e l'efficacia dei trasporti nel continente. Con riferimento all'obiettivo fissato da tale Testo, l'Italia ha registrato, dal 2001, una riduzione del 43,7% del numero di morti in incidenti stradali, valore di poco superiore a quello rilevato per l'Unione Europea (UE) a 27 Paesi (-43,0%). Fra i Paesi che hanno già raggiunto il traguardo stabilito dall'UE nel 2001 si trovano la Lettonia, l'Estonia, la Lituania, la Spagna, il Lussemburgo, la Francia, la Slovenia e la Svezia, mentre il Portogallo, con il 49,4% di morti in meno sulle strade rispetto al 2001, ha quasi raggiunto l'obiettivo prefissato. L'Italia si colloca al 13° posto (2). Le modifiche apportate al Nuovo Codice della Strada prevedono un inasprimento delle sanzioni per i comportamenti ritenuti particolarmente pericolosi per la circolazione come l'utilizzo durante la guida di telefoni cellulari (senza viva voce), guida senza patente, tasso alcolemico superiore a 1,5g/L ed eccesso di velocità (6).

Il nuovo Libro Bianco per la sicurezza stradale entro il 2020 si ripropone l'obiettivo di dimezzare gli incidenti ed entro il 2050 di avvicinarsi a "zero vittime", con conseguente aumento della sicurezza nei trasporti dell'UE (7).

Secondo il rapporto dell'OMS Europa, ogni anno nella Regione europea, gli incidenti stradali causano 120 mila decessi e 2,4 milioni infortuni e sono la prima causa di morte tra i giovani di età compresa tra 5-29 anni e circa il 70% degli infortuni mortali avviene nei Paesi a basso e medio reddito. Oltre all'enorme peso sociale e sanitario degli incidenti, è significativo anche il loro impatto economico, pari a circa il 3% del Prodotto Interno Lordo (8).

In Europa, 1 incidente su 4 (il 25,0%) è correlato alla guida in stato di ebbrezza: il 96,0% delle persone coinvolte è rappresentato da individui di genere maschile, di cui il 33,0% giovani o giovani adulti di età compresa tra 15-34 anni (3, 9).

Il Centro Nazionale per la Prevenzione ed il Controllo delle Malattie con il Piano Nazionale della Prevenzione, ha messo in primo piano la necessità di un approccio integrato con la sinergia tra mondi diversi: sanità, trasporti, scuola, forze dell'ordine, Enti locali e lavoratori che usano la strada.

Ne è un esempio la *Task Force on Community Preventive Services* che sostiene l'attuazione a livello di comunità di campagne di tipo informativo ed applicativo sull'uso di strumenti per la tutela individuale (10).

Recentemente, per la gestione della sicurezza stradale, il miglioramento delle infrastrutture e dei veicoli stradali, la promozione di una guida più consapevole e l'incremento della risposta post-incidente sia l'OMS che le Nazioni Unite si sono espresse con il piano "Decade of action for road safety 2011-2020". Il progetto, elaborato dalla *United Nations Road Safety Collaboration*, si pone come risposta ai 3.000 decessi quotidiani causati dagli incidenti stradali con l'obiettivo di salvaguardare 5 milioni di vite in 10 anni, attraverso un'azione globale su tutti i settori della società coinvolti nel problema (11).

Riferimenti bibliografici

- (1) Mathers CD, Loncar D (2006) Projections of global mortality and burden of disease from 2002 to 2030. *PLoS Med* 3 (11): e442.
- (2) ACI - Istat. Incidenti stradali. Stima anticipata anno 2010. Disponibile sul sito: <http://www.istat.it/it/archivio/31574>.
- (3) Disponibile sul sito: http://www.epicentro.iss.it/problemi/stradale/epid.asp#In_Europa.
- (4) La Torre G, Van Beeck E, Quaranta G, Mannocci A, Ricciardi W. Determinants of within-country variation in traffic accident mortality in Italy: a geographical analysis. *Int J Health Geogr* 2007. 6: 49.
- (5) Commissione delle comunità europee. Bruxelles, 12.9.2001 COM (2001) 370 Libro Bianco. La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte.
- (6) Legge 2 Ottobre 2007, n. 160. Disposizioni urgenti modificative del codice della strada per incrementare i livelli di sicurezza nella circolazione. G.U. n. 230 del 3 ottobre 2007.
- (7) Commissione delle comunità europee. Bruxelles, 28.3.2011 COM (2011) 144 Libro Bianco. Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile.
- (8) European status report on road safety. Towards safer roads and healthier transport choices. World Health Organization; Geneva, 2009. Disponibile sul sito: http://www.epicentro.iss.it/problemi/stradale/epid.asp#In_Europa.
- (9) Ministero della Salute, Piano Nazionale per la Prevenzione 2005-2007: Linee operative per la pianificazione regionale. Intesa Stato Regioni Provincie 23 Marzo 2005. Disponibile sul sito: <http://www.salute.gov.it/ccm/documenti/Linee%20operative%20-%2018%2010%2005b.pdf>.
- (10) Ministero della Salute, Piano Nazionale per la Prevenzione 2005-2007: Linee operative per la pianificazione regionale. Intesa Stato Regioni Provincie 23 Marzo 2005. Disponibile sul sito: <http://www.salute.gov.it/ccm/documenti/Linee%20operative%20-%2018%2010%2005b.pdf>.
- (11) Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020. WHO: Geneva, 2011. Disponibile sul sito: http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/en/.