

«Grazie ai vaccini evitati 12mila morti»

Studio Iss: con oltre il 90% di immunizzati, bimbi inclusi, ritorno alla vita pre-pandemia

Maria Sorbi

■ Se possiamo sederci nei locali e ordinare da bere, se possiamo fare corsi di gruppo in palestra, se possiamo andare a vedere una mostra, è solo grazie ai vaccini. Senza i quali non saremmo ancora tornati a una vita normale.

Ma soprattutto Pfizer e gli altri hanno un merito: hanno risparmiato 12.100 morti, evitati in sei mesi, dall'inizio della campagna vaccinale a fine dicembre 2020 al giugno 2021. È la stima contenuta in uno studio, ancora in fase di pre-pubbli-

cazione, condotto da Iss e ministero della Salute e firmato, tra gli altri, dal presidente Iss Silvio Brusaferrò, il direttore generale della Prevenzione del ministero Gianni Rezza e dal ricercatore dell'Istituto Kessler Stefano Merler. Grazie a un algoritmo è stato misurato l'impatto del programma di vaccinazione in Italia fin dalla prima dose (somministrata il 27 dicembre dello scorso anno).

«Stimiamo - si legge nell'abstract dello studio - che entro il 30 giugno 2021 il programma di vaccinazione COVID-19 abbia consentito la ripre-

sa di circa la metà dei contatti sociali registrati in epoca pre-pandemia. In assenza di vaccinazione, solo un terzo circa di questi contatti si sarebbe potuto riprendere per mantenere lo stesso numero di casi», con però un drammatico «costo aggiuntivo» di 12mila vittime in più.

Gli scienziati hanno inoltre rilevato che di fatto i vaccini hanno annullato l'impatto della variante delta in Italia. «L'effetto negativo - spiegano - della diffusione della variante Delta a luglio è stato interamente compensato dalla vaccinazione nei mesi di luglio e agosto 2021».

I calcoli permettono di sbilanciarci in una proiezione: un completo ritorno alla vita pre-pandemia potrebbe essere raggiunto in sicurezza «solo se oltre il 90% della popolazione, compresi i bambini dai 5 anni in poi, sarà vaccinato utilizzando vaccini a mRNA». In ogni caso, «l'aumento della copertura vaccinale consentirà ulteriori margini di riapertura sociale anche in assenza di un vaccino pediatrico».

Un'analisi dei decessi (e dei decessi evitati grazie ai vaccini) è stata fatta anche da Giovanni Sebastiani, matematico dell'Istituto per le

Applicazioni del Calcolo «Picone» del Cnr. «C'è una serie di concause che porta all'ultima incidenza di diffusione del virus ma, sebbene la bassa diffusione dei vaccini non sia l'unica causa per l'incremento di diffusione del virus, quello che invece si vede molto chiaramente è che, con la diffusione dei vaccini, crolla l'incidenza di mortalità giornaliera». La curva dei decessi dei primi 12 giorni di novembre rispetto al numero di casi (5mila) a livello nazionale, «fa registrare decessi giornalieri di dieci volte più bassi rispetto allo stesso periodo del 2020».



FERMI TUTTI

Contenere il rischio di contagio del virus in caso di assembramenti nei luoghi pubblici e privati, soprattutto durante gli spostamenti delle persone sui mezzi pubblici. Per questo parte una nuova stretta su tram, autobus e treni

il commento ⇌

IL GRANDE PASTICCIO DELLE INDECISIONI

di Francesco Maria Del Vigo

Peggio delle cattive decisioni ci sono solo le pessime indecisioni. Due giorni fa il ministro della Salute Roberto Speranza, insieme a quello per i Trasporti Enrico Giovannini, ha firmato un'ordinanza che dovrebbe mettere ordine sulle normative anti Covid in materia di spostamenti ma che, in realtà, le complica ulteriormente. Innanzitutto perché non decide nulla, ma si limita a dare consigli piuttosto vaghi. L'ordinanza è un florilegio di «ove possibile» che, con involontaria ironia, sottolineano l'impossibilità di molte delle disposizioni caldegiate. Il caso più paradossale è quello del trasporto ferroviario ad alta velocità. In teoria il controllo del Green pass dovrebbe avvenire a terra, in modo tale da non far salire chi ne è sprovvisto. Cosa che, nella maggior parte dei casi, non accade: perché è tecnicamente impossibile da realizzare. E il legislatore lo sa benissimo: «Nei Grandi Hub ove insistono gate di accesso all'area di esercizio ferroviario (Milano Centrale, Firenze S.M.N., Roma Termini) ed in ogni caso in tutte le stazioni compatibilmente alle rispettive capacità organizzative ed ai flussi di traffico movimentati è preferibile che il controllo sia svolto prima della salita sul mezzo». Quindi, praticamente, in nessuna stazione, visto che quelle grandi in Italia sono 14 su un totale di circa 2200, non più dello 0,6 per cento. Ovviamente per i treni regionali rimane l'attuale giungla, con tutti i rischi del caso. Ma l'ordinanza, se possibile, si complica ancora di più, avvitandosi in uno scenario da teatro dell'assurdo. «In caso di passeggeri che, a bordo treno, presentino sintomi da Covid19, la Polizia Ferroviaria e le Autorità sanitarie devono essere prontamente informate: all'esito della relativa valutazione sulle condizioni di salute del passeggero, a queste spetta la decisione in merito all'opportunità di fermare il treno per procedere ad un intervento». Praticamente, con l'influenza in arrivo, basterà un colpo di tosse per fermare un convoglio. Immaginiamo la scena: un passeggero inizia a starnutire, il suo vicino allarmato chiama l'agente della Polfer che, improvvisamente investito dell'autorità sanitaria, intuisce se il soggetto è affetto o no dal virus e di conseguenza ferma il treno. Per amor di precisione: lo stesso protocollo è previsto anche per le navi, con la differenza che queste ultime - per evidenti motivi - non avranno l'obbligo di fermarsi in mezzo al mare se hanno un positivo a bordo. Insomma, ancora una volta un grande pasticcio. De André cantava: «Si sa che la gente dà buoni consigli, se non può più dare cattivo esempio». I consigli di Speranza non sono buoni, ma speriamo almeno che abbia finito coi cattivi esempi. Sarebbe già una bella notizia.

IL DOSSIER TRASPORTI

Treni, bus, taxi: tutti i dubbi sulle nuove regole

Lo stop ai convogli e il nodo dei controlli. Il ritorno dei bigliettai, ma manca personale

■ Signori, si parte. Se ci si riesce. Sono in vigore da ieri, con la pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale, le nuove norme sui trasporti pubblici contenute nell'ordinanza dei ministeri di Salute e Infrastrutture dei giorni scorsi. Una serie di provvedimenti volti a ridurre il rischio di contagi. Ma assai impattanti, zeppi di criticità e in qualche caso destinati a restare lettera morta.

TRENI

Due le novità principali. La prima è che il controllo del green pass nelle grandi stazioni (come Milano Centrale, Roma Termini, Firenze Santa Maria Novella) dovrà avvenire preferibilmente (strana parola) prima di salire a bordo e non contestualmente al controllo del biglietto. Lo stesso sottosegretario alla Salute Andrea Costa ammette che «è una misura che può essere complicata, ma va nella direzione di essere sempre più prudenti». Per l'infettivologo del Policlinico Tor Vergata di Roma Massimo Andreoni potrebbe essere addirittura un caso di zappa sui piedi: «Temo

che si creino dei problemi di assembramento nelle stazioni». La seconda criticità è data dalla facoltà per le autorità sanitarie e la polizia di fermare un treno in caso di «passeggeri con sintomi riconducibili al Covid-19». «Se si annuncia bisogna che poi si faccia, ma fermare un treno per un "appettato" mi sembra assurdo e fuorviante», dice Matteo Bassetti, infettivologo del San Martino di Genova. Più articolata l'analisi di Andreoni: «Mi sembra irrealizzabile: è quasi impossibile stabilire da pochi sintomi se una persona ha un raffreddore o il Covid. Non possiamo nemmeno pensare di mettere in posti riservati i casi sospetti, sarebbe controproducente e pericoloso». Non è chiaro nemmeno come verrebbe «scoperto» l'infetto intruso: si dovrebbe autodenunciare? Op-

IN VIAGGIO

Ancora da chiarire chi dovrà segnalare il passeggero infetto. Il rischio delazione

pure un medico girerebbe per i treni a scrutando clinicamente i viaggiatori? O forse si conta sulla delazione dello starnuto, trasformando ogni vagone in una succursale ferroviaria della Stasi?

AUTOBUS E TRAM

Le novità sono la possibilità di accedere al mezzo anche dalla porta anteriore, proteggendo la cabina del conducente con un separatore, e il ripristino delle «attività di vendita e di controllo a bordo». In pratica ritornerà il bigliettaio. L'idea piace al virologo della Statale di Milano Fabrizio Pregliasco («con buon senso e gradualità per me ci sta») ma molto meno alle aziende di trasporto locale, sempre alla canna del gas, che dovrebbero immaginare organigrammi che non esistono. Chi pagherebbe

LE AUTO BIANCHE

La protesta dei conducenti: «Due passeggeri a bordo? Solo un assist agli abusivi»

il raddoppio del personale viaggiante? I ministeri non chiariscono. Così «l'avanti c'è posto» rischia di essere solo nostalgia da fogliettone.

TAXI

Non si potrà viaggiare a bordo di taxi e Ncc in più di due, salvo non si tratti di un nucleo familiare. «Un'ordinanza surreale, si vuole distruggere e svendere il settore al migliore offerente che sono le multinazionali», dice Rosario Gallucci, segretario nazionale di Orsa Taxi. Oltretutto le nuove norme non sono chiare: «La vecchia ordinanza - chiede Gallucci - prevedeva non più di due passeggeri per fila. Con questa nuova anche il taxi con otto posti potrà accogliere solo due passeggeri? Se fosse così saremmo all'inverosimile». C'è anche il timore che non tutti rispettino la regola, danneggiando i più corretti tra gli autisti. E soprattutto che la limitazione finisca per rivelarsi un assist agli abusivi, che certo non baderanno a numeri, distanze e passaporti immunitari.