

Stili di vita per la prevenzione degli incidenti mortali sulla strada. Focus sui conducenti over 65 anni

Silvia Bruzzone - *Istat, Direzione centrale per le statistiche sociali e il welfare*

Lo scenario demografico che stiamo vivendo negli ultimi decenni è caratterizzato dalla tendenza ad un continuo invecchiamento della popolazione.

Il peso sempre maggiore di individui in età di oltre i 65 e i 75 anni tra i residenti in Italia è legato direttamente anche all'aumento della percentuale di conducenti più anziani sulle strade, talvolta coinvolti anche in incidenti stradali.

Gli anziani sono considerati, infatti, soggetti particolarmente deboli e vulnerabili, sia per i rischi più elevati ai quali si espongono a causa di comportamenti non responsabili da parte degli altri utenti della strada, sia per la possibile riduzione delle capacità di reazione alla guida.

L'art.3, comma 53 bis del Codice della strada, infatti, definisce "*Utenti deboli della strada*" i pedoni, i disabili, i ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade. Questa utenza, sia perché non protetta da strutture esterne, sia perché composta in maniera cospicua da bambini e soprattutto da anziani, risulta essere particolarmente esposta al rischio di riportare lesioni gravi o mortali come conseguenza di incidenti stradali. E' importante quindi che gli altri utenti della strada prestino particolare attenzione alle categorie più vulnerabili.

Come è noto, osservando la struttura per età della popolazione italiana residente, emerge come, negli ultimi decenni, sia stato registrato un invecchiamento della popolazione, con un aumento nel tempo del peso percentuale delle classi di età più mature e a partire dai 45 anni di età. Nonostante siano più evidenti gli aumenti della proporzione nella fascia di età dei 50-59 anni, questi si ravvisano ora anche nelle classi di età più anziana; ed è soprattutto la proporzione degli over 65 quella che, in rapporto alla popolazione totale, ha mostrato una continua crescita nel tempo: nel 2019 gli individui anziani rappresentano il 20,4% degli uomini e il 25,1% delle donne; mentre erano rispettivamente il 17,8% e il 22,9%, nel 2010.

Per quanto concerne gli incidenti stradali con lesioni a persone, nel 2019 si sono verificati in Italia complessivamente 172.183 incidenti stradali, e le relative lesioni hanno provocato nel complesso 3.173 vittime (deceduti entro il 30° giorno) e 241.384 feriti; sono stati però ben 994 i deceduti che complessivamente avevano già un'età di 65 anni e oltre (31,3% sul totale), mentre gli ultraottantenni deceduti questi rappresentano il 6,4% del totale (422 casi). Ancora nell'epoca del 2010 tali proporzioni erano pari a 25,9% ed a 4,2% ; anche relativamente ad i feriti in età di 65+ il peso percentuale sul totale è molto consistente, passato dal 9% nel 2010 al 13% nel 2019.

La distribuzione dei tassi di mortalità stradale per età, calcolati sulla popolazione residente, e confrontati alle classi di età più giovani (15-29 anni), conferma lo svantaggio degli individui ultrasettantenni: il tasso specifico di mortalità più elevato è nella classe di età degli 85-89 anni (114,6 per ogni milione di abitanti) (Cfr. Figura 1).

Anche la struttura per età e genere dei deceduti in incidente stradali, nel 2010 e nel 2019, mostra come l'età delle vittime continui ad aumentare nel tempo, e, rispetto al 2010, con proporzioni più elevate di individui nelle fasce di età mature e anziane: tale è stata la conseguenza dell'invecchiamento della popolazione (Cfr. Figura 2).

Le vittime e i feriti in incidenti stradali in età più anziana sono verosimilmente in larga parte pedoni e passeggeri; ma cresce nel tempo anche la quota dei conducenti coinvolti per tali incidenti, e causati soprattutto da autovetture e biciclette. I feriti conducenti in età 65 anni e oltre rappresentano l'11,5% del totale e le vittime il 25,9; tali percentuali sono pari a 4,8% e 14,4% rispettivamente per gli ultrasettantacinquenni residenti.

I periodi della giornata nei quali i conducenti anziani sono maggiormente coinvolti in incidenti stradali, con feriti o con deceduti, sono le fasce orarie tra le 10 e le 12, ma anche tra le 17 e le 19. Oltre alle occasioni di spostamento legate principalmente alle necessità della vita quotidiana, infatti, emergono anche stili di vita modificati nel tempo, come ad esempio l'abitudine ad incontrare amici in luoghi ricreativi, o presso librerie, o anche in rappresentazioni teatrali e, non di meno, in fascia pre-serale.

Rispetto al numero di patenti attive, il rischio di essere coinvolto in un incidente risulta più elevato per i conducenti giovani, e inizia a decrescere solo dopo i 25 anni di età; ma aumenta, però nuovamente dopo i 70 anni. Tra i 20 e 24 anni il rapporto "conducenti/patentati" è del 13 per mille ancora tra i giovani dei 35 - 49 anni è dell' 8 per mille, e per gli anziani risulta del 5 per mille.

Figura 1. Tasso di mortalità stradale per classe di età. Anno 2019, per milione di abitanti

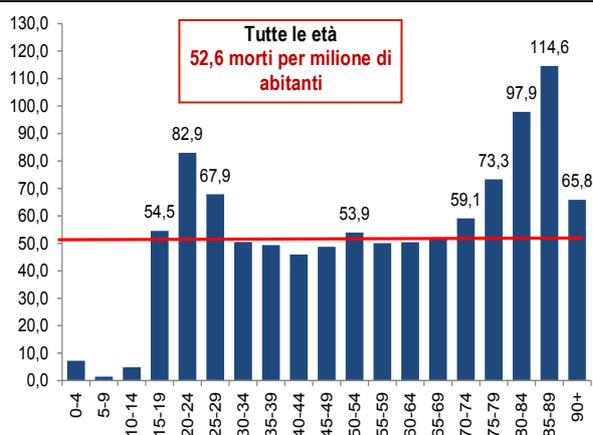
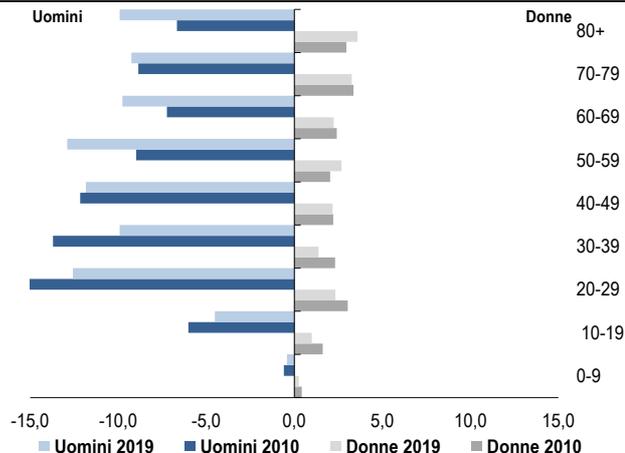


Figura 2. Piramide delle età delle vittime in incidente stradale. Anni 2010 e 2019, valori percentuali



Fonte: Rilevazione Istat degli incidenti stradali con lesioni a persone. Anno 2019

Come evidenziato dai dati, gli incidenti stradali che coinvolgono conducenti anziani, feriti o deceduti, sono molto frequenti: questa tendenza risulta più accentuata negli anni recenti. La popolazione di oltre i 65 anni ed anche over 75, infatti, è sempre più attenta a conservare l'autonomia psico-fisica, a mantenere le relazioni con gli altri e il grado di indipendenza economica dopo la pensione.

Per quanto concerne gli aspetti sociali e legati agli stili di vita della popolazione matura e anziana, occorre anche ricordare che la possibilità di condurre un veicolo spesso rappresenta un elemento di autonomia e di affermazione di un ruolo nella società. Se da un lato, infatti, occorre tenere alta l'attenzione sulla sicurezza stradale per questa particolare fascia di età, dall'altro è necessario mettere in campo anche azioni mirate per la prevenzione e la sensibilizzazione ad una guida sicura e responsabile.

Alcune delle azioni che dovrebbero essere messe in campo per la sicurezza, la formazione e la sensibilizzazione sono spesso oggetto di studi e ricerche. Come riportato anche da studi recenti (*Ceremss Lazio– Università degli studi di Roma*), tra i principali elementi si citano:

- ✓ Predisposizione di pacchetti per istruzione e training;
- ✓ Dotazione delle vetture con Sistemi di Assistenza Avanzati per i Conducenti (ADAS);
- ✓ Valutazione dell'idoneità fisica alla guida.

I programmi di training, in particolare, forniscono una buona opportunità di formazione e informazione per i conducenti più anziani, in particolare sui cambiamenti fisici e cognitivi che accompagnano l'invecchiamento. Sono molti i fattori, infatti, che possono diminuire le prestazioni di guida degli anziani; tra questi fattori si annoverano i cambiamenti del tempo di reazione correlati

all'età ed a disturbi visivi, cognitivi e/o muscolari che diventano più frequenti con l'invecchiamento.

Oltre all'informazione e alla raccomandazione ad una maggiore consapevolezza al volante, altri elementi che possono supportare gli anziani alla guida sono sicuramente anche le strumentazioni ADAS (Assistenza Avanzata per il Conducente) sui veicoli. Diverse ricerche hanno descritto, infatti, gli ADAS come capaci di fornire assistenza personalizzata per i conducenti, e in particolare per gli anziani. Le auto con sistemi avanzati a bordo, infatti, si rivelano molto sicure e intervengono in maniera automatica a sopperire limitazioni motorie o visive, o di pronta reazione di fronte al pericolo.

Una ulteriore possibilità, nel futuro, potrebbe essere, per gli anziani, l'utilizzo di veicoli con elevato livello di automazione; ormai, infatti, è una realtà tangibile la guida autonoma, che grazie all'evoluzione sempre più veloce della tecnologia, è già arrivata ad un elevato grado di sviluppo (Cfr. Tabella 1).

Tabella 1. Sistemi ADAS di Assistenza Avanzata per il Conducente

ADAS	Funzionalità
Sistemi di allarme collisione negli incroci Cambio di corsia e sistemi di immissione	Richiama l'attenzione avvicinandosi al traffico
Cambio di corsia e sistemi di immissione Segnalazione dei punti ciechi e di rilevamento ostacoli	Segnali posizionati nei punti ciechi dei conducenti
Sistemi di segnaletica dentro il veicolo Controllo intelligente della guida	Assistenza per il conducente nel dirigere la sua attenzione alle informazioni pertinenti
Sistemi che forniscono informazioni sulle caratteristiche degli incroci complessi che il conducente sta per attraversare	Fornisce conoscenze preliminari sulla successiva situazione di traffico

Fonte: KNOWLEDGE BASE - "Rapporto Conducenti Anziani» Ceremss Lazio – Università degli studi di Roma

Per poter coniugare le nuove esigenze di autonomia e attività della popolazione più anziana con la sicurezza, un ruolo molto importante è rappresentato, infine, dal sistema di valutazione dell'idoneità fisica degli anziani alla guida, che viene effettuata in sede del rinnovo della patente di guida.

In Italia, la patente A (per motocicli) e B (per autovetture) viene rinnovata con l'esecuzione di un test medico, fino ai 50 anni ogni 10 anni, dopo i 50 anni ogni 5 anni, superati i 70 anni, ogni 3 anni, e ogni 2 anni una volta superati gli 80 anni.

Oltre gli 80 anni, nel caso in cui il medico dovesse evidenziare dubbi sui requisiti psico-fisici per il rilascio dell'idoneità alla guida, dovrà essere effettuata una visita di controllo presso la Commissione medica locale. La Commissione, a sua volta, potrebbe vincolare il rinnovo della patente al soddisfacimento di alcuni obblighi, quali sono: l'uso di un apparecchio acustico durante la guida, il divieto di guidare in orario notturno, il divieto di superare determinati limiti di velocità, o il divieto di spostarsi oltre un determinato totale di chilometri rispetto alla propria residenza.

L'invecchiamento attivo della popolazione è una caratteristica sempre più presente nella realtà dei nostri giorni, e questo si riflette anche in una maggiore autonomia e prolungamento del periodo della vita nella quale si continua ad utilizzare l'auto e a condurre una vita sociale intensa, si pensi che sono quasi 6 milioni le patenti attive di conducenti ultrasessantenni, su circa 39 milioni in totale (*Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti - Anni 2018-2019*).

Sebbene sia necessario monitorare e sensibilizzare gli anziani ad una guida attenta e all'uso di tutte le misure per poterli coadiuvare, il processo al quale stiamo assistendo è sicuramente positivo ed è sintomo di una società viva e stimolante.