

La mortalità causata dagli incidenti sulla strada secondo l'età e il genere

Silvia Bruzzone

Istat - Direzione centrale per le statistiche sociali e il censimento della popolazione

1. Introduzione

La sfida lanciata per la decade sulla sicurezza stradale 2021-2030 propone un ulteriore dimezzamento del numero di decessi da incidenti stradali e del numero dei feriti gravi in Europa e nel mondo. Per il conseguimento di tali risultati sono stati proposti diversi obiettivi strategici, e, tra questi, quelli di migliorare l'istruzione e la formazione degli utenti della strada, migliorare le infrastrutture stradali e rendere i veicoli più sicuri, nonché promuovere l'uso delle moderne tecnologie per aumentare la sicurezza stradale e migliorare i servizi di intervento post-infortunio, ma non in ultimo, anche quello di proteggere gli utenti della strada più vulnerabili. Una particolare attenzione del piano è indirizzata alle persone in età matura e anziana, quelle di oltre i 65 anni di età, soglia considerata ormai un traguardo raggiungibile dalla maggior parte della popolazione, spesso ancora in attività e abile alla guida. Infatti le persone di 65 e 75 anni e più fanno parte del gruppo di utenti più vulnerabili della strada, in quanto presentano un rischio più elevato di lesioni gravi e mortali nel traffico e principalmente a causa della loro maggiore vulnerabilità fisica. La loro fragilità porta a un numero consistente di incidenti che li coinvolgono: nei dati rilevati, nella maggior parte dei Paesi europei e nel mondo (Hakamies-Blomqvist et al, 2004), gli over 65 e 75 presentano, infatti, maggiori probabilità di subire lesioni gravi rispetto ai più giovani. Più specificamente, da studi condotti negli ultimi decenni, emerge che il tasso di conducenti anziani risulterebbe più elevato. Il tasso di incidentalità per i conducenti anziani risulta, infatti, più alto, rispetto ai conducenti più giovani; gli anziani, difatti, subirebbero conseguenze più gravi per se stessi e risultano responsabili della maggior parte degli incidenti in cui sono coinvolti (SWOV, 2005). Benché gli utenti della strada più anziani siano penalizzati rispetto ai più giovani, tra i conducenti, passeggeri e pedoni della terza e quarta età (65+ e 75+) coinvolti in incidenti stradali esiste, però, una netta differenziazione di genere a beneficio delle donne, che presentano, come per la maggior parte delle cause di decesso, un vantaggio, in termini di mortalità, rispetto al genere maschile.

2. Le vittime di incidenti stradali secondo l'età e il genere in Italia

Per quanto concerne il quadro generale della mortalità stradale abbiamo assistito negli ultimi decenni, in Italia, ad un consistente calo del numero delle vittime, da 7.061 nel 2001 a 4.114 nel 2010, anno di riferimento per la prima decade internazionale per la sicurezza stradale, con una variazione percentuale 2010/2001, per l'Italia, che ha raggiunto il -42% (il target europeo prevedeva una diminuzione del -50% entro il 2010). La seconda decade 2011-2020 è stata segnata, invece, nella parte finale del periodo, dalla fase acuta della pandemia da COVID19, con una conseguente flessione dei livelli di incidentalità e mortalità che hanno toccato il minimo assoluto nel 2020 (2.395 vittime in diminuzione del 24,5% rispetto al 2019). Il 2022, infine, è stato caratterizzato da una netta ripresa della mobilità e, come conseguenza, anche dell'incidentalità stradale, dopo gli anni in cui la pandemia ha visto la sua fase più acuta. Rispetto al 2021 gli incidenti e gli infortunati fanno registrare, nel complesso, una crescita: le vittime raggiungono nuovamente i livelli pre-Covid e sono pari a 3.159, anche nel 2023 è stato già stimato un ulteriore aumento.

In questo quadro di riferimento, particolare attenzione è rivolta alla mortalità stradale delle vittime in età più avanzata e anche alle differenze di genere.

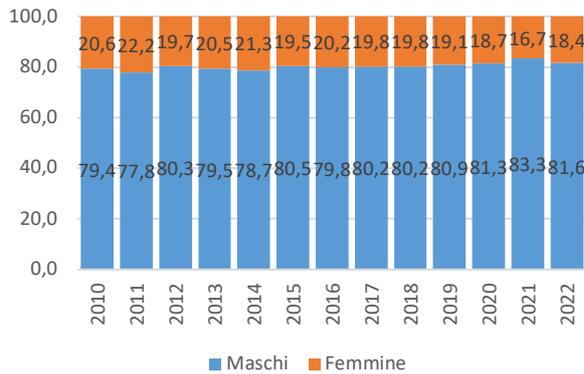
La distribuzione delle vittime negli incidenti stradali per genere rivela, infatti, una costante nel tempo: il rapporto tra uomini e donne risulta sempre a vantaggio del genere femminile. La percentuale delle vittime per i maschi rappresenta circa l'80% e il 20% per le femmine (Figura 1). Il rapporto di mascolinità, calcolato rapportando tra loro le vittime sulle strade per genere, conduce ad un valore pari a 4,4 nel 2022 a netto svantaggio maschile, proporzione persino aumentata nel tempo: era infatti pari a 3,8 nel 2010.

Tale risultato è certamente legato alla maggiore presenza sulle strade di conducenti uomini e ad una maggiore presenza come utenti delle due ruote a motore, con rischi elevati rispetto all'incolumità sulla

strada, ma risulta di sicuro interesse l'analisi del dato dal punto di vista della minore mortalità delle donne per la specifica causa traumatica.

Altro elemento, legato agli aspetti più prettamente psicologici della guida, è anche una diversa predisposizione ad affrontare rischi eccessivi sulla strada. Secondo diversi studi, difatti, il genere è risultato significativamente correlato con il comportamento aggressivo del conducente. Rispetto alle donne alla guida, i conducenti di sesso maschile risultano avere oltre due volte e mezzo in più la probabilità di mettere in pratica una guida aggressiva, anche l'età del conducente risulta negativamente correlata con la guida aggressiva (A.Adavikottu e N.R. Velaga, 2021).

Figura 1. Deceduti in incidenti stradali per genere. Anni 2010-2022 (Valori percentuali)

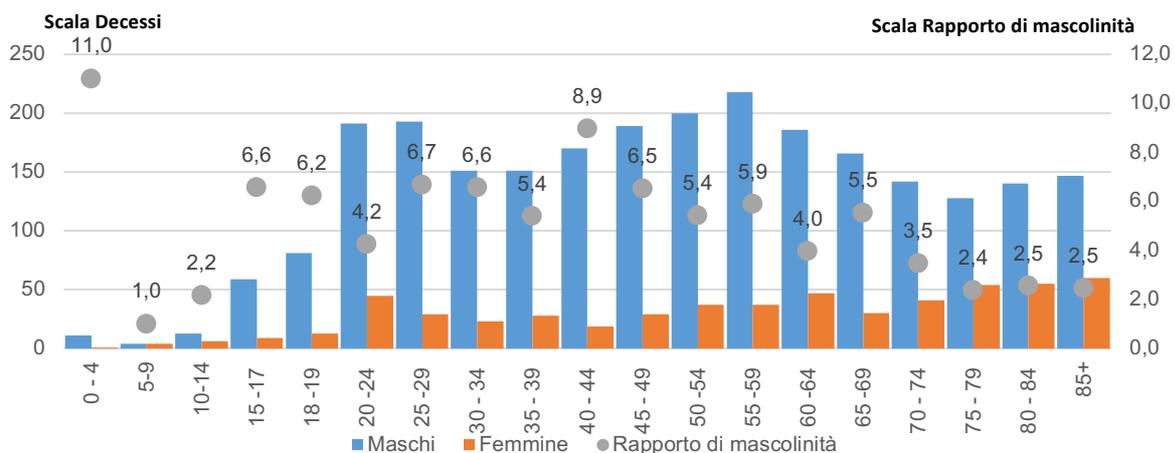


Nel 2022

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

Analizzando i dati sulle vittime da incidenti stradali per genere ed età, risulta ancora più evidente il fenomeno di quello che possiamo definire una vera e propria *super mortalità maschile* con rapporti di mascolinità più elevati nelle classi di età giovani o adulte. Nel 2022 si registra un picco di 8,9 maschi vittime di incidenti stradali per ogni femmina deceduta tra i 40 e 44 anni, ma l'indice è ancora pari a 5,5 tra il 65 e 69 anni e 3,5 per la classe 70-74 anni. Il rapporto tra i deceduti maschi e femmine scende a 2,5 dopo i 75 anni di età (Figura 2).

Figura 2 - Distribuzione decessi per età e genere. Anno 2022. (Valori assoluti e rapporto di mascolinità)

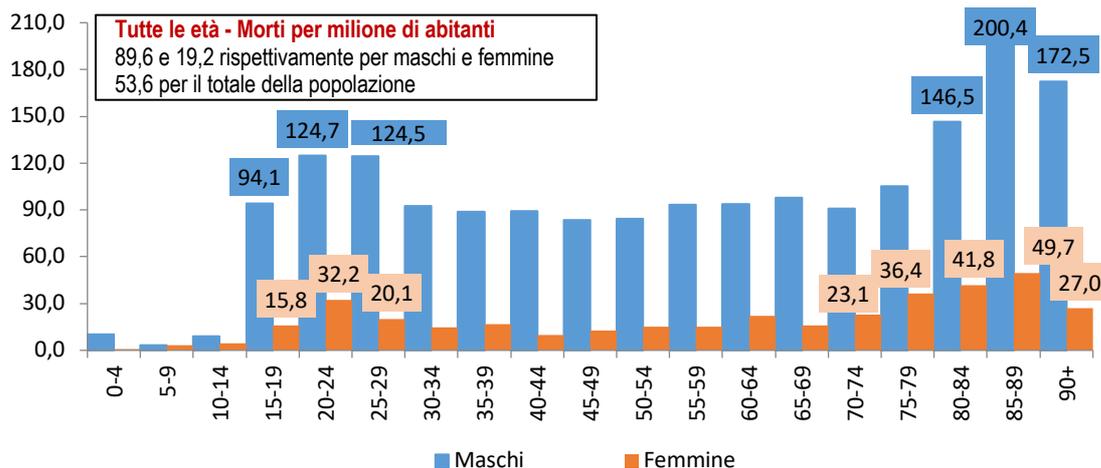


Fonte: Istat - Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.

Passando all'analisi dei tassi di mortalità stradale per genere ed età, e calcolati sulla popolazione residente, è possibile osservare in maniera ancora più marcata, rispetto agli indici analizzati in precedenza, la

penalizzazione del genere maschile rispetto a quello femminile, e in particolare per le classi di età più giovani (20-34 anni) e per quelle degli individui ultrasettantenni. Il tasso di mortalità generale è pari, nel 2022 a 53,6 decessi per milione di abitanti, per il totale della popolazione, e pari a 89,6 e 19,2 rispettivamente per maschi e femmine, mentre il tasso specifico raggiunge il livello di 124,7 decessi per milione di abitanti per gli uomini tra 20 e 24 anni e quello di 32,2 per le donne della stessa classe di età. Il tasso sale a 200,4 e a 49,7, livello massimo per la misura calcolata rispettivamente per gli uomini e per le donne nella classe di età 85-89 anni (Figura 3).

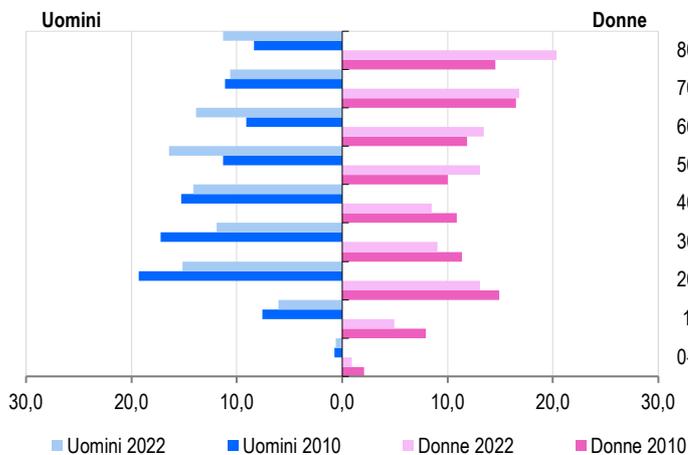
Figura 3 - Tassi di mortalità da incidenti stradali per età e genere. Anno 2022 (tassi per 1 milione di abitanti)



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

La struttura per età e genere dei deceduti, infine, osservata nel 2022 e nel 2010 (anno di confronto per rilevare differenze nella forma della distribuzione) mostra come le proporzioni di vittime in età adulta e anziana, rispetto al totale per genere, siano sempre più consistenti nel tempo, andamento sicuramente legato all'invecchiamento della popolazione. Questa tendente evidenza è più marcata per il genere femminile (Figura 4).

Figura 4 - Piramide delle età delle vittime da incidenti stradali. Anni 2010 e 2022 (valori percentuali)



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

Effettuando un focus sulle vittime di oltre 75 anni di età, per ruolo nell'incidente e genere, si osserva che rappresentano il 18,4% sul totale delle vittime per tutte le età, il 16% degli uomini in totale e il 29,1% delle

donne, fermo restando il vantaggio delle donne in termini assoluti, 169 vittime contro 412 per gli uomini (Tabella 1).

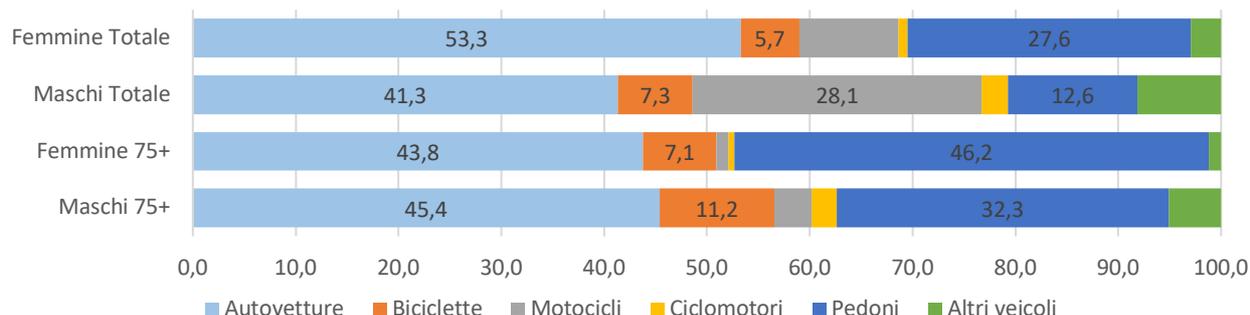
Tabella 1 – Vittime in incidenti stradali per genere, ruolo e focus sulla classe di età 75 anni e oltre. Anno 2022 (valori assoluti)

Ruolo nell'incidente	Totale età			di cui 75 anni e più			di cui 75 anni e più (valori % sul totale deceduti)		
	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale
Conducenti	2.014	231	2245	256	43	299	12,7	18,6	13,3
Passeggeri	240	189	429	23	48	71	9,6	25,4	16,6
Pedoni	325	160	485	133	78	211	40,9	48,8	43,5
Totale	2.579	580	3159	412	169	581	16,0	29,1	18,4

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

Per i deceduti senior di oltre 75 anni, seppure la quota di uomini sia più che doppia rispetto alle donne, particolarmente elevata per queste ultime, resta la proporzione di pedoni sul totale delle decedute (46,2%), pressoché analoga alla percentuale di occupanti di autovetture (per il 25% passeggero). Per gli uomini over 75 la percentuale di pedoni sul totale è invece più contenuta (32,3) (Figura 5).

Figura 5 - Vittime in incidenti stradali per genere e veicolo occupato. Tutte le età e 75+. Anno 2022 (Valori percentuali)



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

3. Alcune considerazioni conclusive

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 a febbraio 2023 erano oltre 6 milioni le patenti attive di conducenti ultrasettantenni, su circa 39 milioni in totale (Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti - Anni 2021-2022).

Elemento di rilievo continua ad essere, anche per questa causa di decesso, il netto svantaggio maschile, a conferma di quanto sostenuto nei diversi interventi del presente convegno incentrato proprio sulle tesi delle origini della maggiore longevità femminile in Europa.

Bibliografia:

- 1) Adavikottu A., Velaga N.R. (2021). *Analysis of factors influencing aggressive driver behaviour and crash involvement*. Traffic Inj Prev 2021; 22(sup1): S21-S26. [Analysis of factors influencing aggressive driver behaviour and crash involvement - PubMed \(nih.gov\)](https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/35811111/)
- 2) European Commission (2019) Traffic Safety Main Figures. Basic Facts 2018. The Elderly - Aged >64 [bfs2018_elderly.pdf \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/transport/mainfigures/files/bfs2018_elderly.pdf)
- 3) Hakamies L. – Blomqvist et al. (2004). *Safety of older persons in traffic*. Medicine, Sociology
- 4) Istat (2022) Incidenti stradali in Italia <https://www.istat.it/it/archivio/286933>

5) SWOV Fact sheet (2005): "The Elderly in traffic", SWOV Institute for road safety research, Leidschendam, the Netherlands.