

Anziani e incidenti stradali

Analisi e monitoraggio
degli incidenti stradali relativi agli anziani
in Regione Lombardia

a cura del CMR
Centro Regionale di Governo e Monitoraggio
della Sicurezza Stradale

Maggio 2017

Il Quaderno è realizzato dal CMR – Centro Regionale di Governo e Monitoraggio della Sicurezza Stradale di Regione Lombardia – Direzione Generale Sicurezza, Protezione Civile e Immigrazione con il supporto di Éupolis Lombardia.

Éupolis Lombardia

Paolo Pinna

Dirigente responsabile

Daniela Corradini

Responsabile di progetto

Responsabile regionale dell'attività

Mario Giammarrusti, Direttore Generale Vicario Sicurezza, Protezione Civile e Immigrazione U.O. Interventi Integrati per la Sicurezza, l'Immigrazione ed il sistema di Polizia Locale – Regione Lombardia

Referenti Operativi

Bruno Donno e Fiorella Daniele, Direzione Generale Sicurezza, Protezione Civile e Immigrazione di Regione Lombardia

Gruppo di lavoro

Claudia Bersani, Ersilia Chiaf, Esseotto srl, Giulia Mugellini, Piersandro Trevisan e Marica Vicale

Per informazioni:

CMR – Centro Regionale di Governo e Monitoraggio della Sicurezza Stradale di Regione Lombardia presso Éupolis Lombardia

Tel. +39 02 67507288, Fax. +39 02 66711701

email: cmr@eupolislombardia.it

Pubblicazione non in vendita.

Nessuna riproduzione, traduzione o adattamento può essere pubblicata senza citarne la fonte.

Éupolis Lombardia

Istituto superiore per la ricerca, la statistica e la formazione

via Taramelli 12/F – Milano

www.eupolislombardia.it

ANZIANI E
INCIDENTI STRADALI
ANALISI E MONITORAGGIO DEGLI INCIDENTI
STRADALI RELATIVI AGLI ANZIANI
IN REGIONE LOMBARDIA

QUADERNO 3

MAGGIO 2017

Indice

Capitolo 1. Le motivazioni della ricerca	6
Capitolo 2. Inquadramento del fenomeno	8
2.1 I nuovi scenari demografici	8
2.2 Gli anziani in movimento: analisi di mobilità e dei contesti urbani di riferimento	13
Capitolo 3. Anziani e sicurezza stradale	17
3.1 Le caratteristiche psico-fisiche dell'anziano e la percezione del rischio	17
3.2 Analisi del fenomeno a livello nazionale	21
Capitolo 4. Anziani e incidentalità stradale in regione Lombardia	25
4.1 Analisi statistica dell'andamento temporale e peculiarità territoriali	25
4.2 I fattori di rischio dell'incidentalità degli anziani	31
4.2.1 <i>Ruolo</i>	31
4.2.2 <i>Genere</i>	34
4.2.3 <i>Tipo di veicolo</i>	35
4.2.4 <i>Tipo di strada</i>	36
4.3 Il costo sociale	38
Capitolo 5. Alcune considerazioni e proposte	41
Bibliografia	43
Sitografia	46

Capitolo 1. Le motivazioni della ricerca

Considerando l'evoluzione demografica riscontrabile non solo a livello regionale ma anche nazionale, gli anziani, indipendentemente dal loro ruolo nel traffico, sono destinati a rappresentare una quota sempre più significativa dell'utenza stradale, siano essi pedoni, conducenti o passeggeri.

Ma quando si parla di anziani, a chi ci si riferisce? Essi non rappresentano una categoria omogenea e ben definita, ma il concetto che sta alla base della definizione di anziano è caratterizzato da una serie di fattori.

Convenzionalmente, condividendo il criterio utilizzato dall'ISTAT, rientra nella categoria di "popolazione anziana", chiunque abbia compiuto sessantacinque anni – fascia di età che coincide con la soglia di ingresso nell'età pensionabile – contrapponendola alla categoria definita "popolazione attiva" che comprende la fascia età tra i 14 ed i 64 anni.

Attualmente, tale definizione non può prescindere dall'essere accostata ad alcuni aspetti di natura medico-biologica che rimandano a specifiche condizioni fisiche di riferimento in quanto, con l'avanzare dell'età, si verificano alterazioni fisiologiche e strutturali che devono essere prese in considerazione come parametri essenziali al fine di un'analisi dettagliata sulla popolazione anziana.

Il tema degli anziani in rapporto alla sicurezza stradale inoltre, non può prescindere dal fenomeno dell'invecchiamento della popolazione che è considerato, in gran parte degli studi sociologici, uno tra i cambiamenti più rilevanti della società occidentale: esso infatti presenta numerose ricadute sia sulla struttura demografica che sul sistema di *welfare* – sia a scala regionale che nazionale – andando a caratterizzare alcune specifiche dinamiche di natura sia demografica che sociale.

Se da un lato l'aumento della longevità rappresenta una grande conquista, in quanto testimonia il crescente miglioramento delle condizioni di vita ed i progressi della medicina, dall'altro potrebbe trasformarsi in una minaccia per l'immediato futuro, nel caso in cui non fosse controbilanciato da una rinnovata capacità di programmazione di opportuni, sistematici e urgenti interventi di politica sanitaria che investano la ricerca, l'assistenza e il benessere degli anziani, tenendo in considerazione l'evoluzione del concetto stesso di invecchiamento.

L'intento di tale lavoro di ricerca vuole essere quello di condurre un'analisi del fenomeno legato all'incidentalità delle persone anziane partendo da due aspetti tra loro collegati: l'aspetto sociale e l'aspetto tecnico.

- Da un punto di vista sociale l'anziano è considerato infatti una realtà complessa ed articolata, con caratteristiche specifiche a seconda del genere, della fascia di età e delle condizioni di salute: si deve dunque prendere atto di tali peculiarità per orientare le politiche sia sociali che di sicurezza stradale riconoscendo le

diverse caratteristiche in termini di previdenza, assistenza, politiche sanitarie, politiche per il tempo libero, ecc.. Tale riconoscimento non può prescindere dalle analisi statistiche sull'andamento degli ultimi decenni dell'invecchiamento della popolazione anziana, sia a livello nazionale che regionale.

- Da un punto di vista tecnico è interessante invece approfondire i diversi aspetti della sicurezza stradale per una descrizione dettagliata dei possibili fattori di rischio per incidenti in una popolazione anziana: infatti, parallelamente all'aumento della percentuale degli ultrasessantacinquenni, negli ultimi anni è aumentato anche il numero degli incidenti con persone anziane coinvolte. Lo studio vuole approfondire le diverse caratteristiche degli utenti stradali anziani, non solo quindi pedoni e ciclisti ma anche conducenti di autovetture. Se infatti nei pedoni anziani le situazioni di rischio sono riconducibili principalmente a problemi legati alla sopravvalutazione dei margini di tempo, ad errori di valutazione presso i passaggi pedonali o alla difficoltà che si incontrano interfacciandosi con l'infrastruttura (altezza bordo marciapiedi, segnaletica errata o poco visibile, ecc.), nei conducenti anziani entrano in gioco il declino delle funzionalità fisiche e sensoriali che agiscono sul comportamento, come ad esempio sui tempi di reazione.

Solo contemplando compiutamente sia l'aspetto tecnico sia quello sociale sarà possibile mettere in atto politiche, strategie ed attuazioni per contrastare efficacemente il fenomeno degli incidenti stradali che coinvolgono le persone anziane.

La ricerca ha l'obiettivo ambizioso di dare un contributo a questo nuovo approccio di contrasto al fenomeno citato, sia fornendo indicazioni per le analisi da porre in atto sul territorio, per approfondire ed intervenire, sia offrendo nuovi spunti che aiutino a cogliere, preventivamente, le evoluzioni sociali in grado di innestare ulteriori impatti sul mondo della mobilità degli anziani.

Capitolo 2. Inquadramento del fenomeno

2.1 I nuovi scenari demografici

Il fenomeno dell'invecchiamento della popolazione è oggi più che mai un tema molto attuale in quanto il rapporto tra il peso relativo degli anziani e la popolazione residente è crescente.

Le previsioni demografiche sostengono che, nel 2030, oltre un quarto della popolazione europea avrà un'età superiore ai sessantacinque anni di età e questo grazie anche alla ridotta mortalità (EUROSTAT, 2014). Tale affermazione genera un dibattito sulla necessità di nuove politiche che tengano conto della dimensione economica (anche legata alla loro capacità di accedere ai beni e ai servizi) e occupazionale del fenomeno (mercato del lavoro *in primis*) e di quella sociale (integrazione della popolazione anziana e la sostenibilità dei sistemi di *welfare* e sanitari).

A livello comunitario, la Commissione europea concorda con le Nazioni Unite sulla necessità di una maggiore sensibilizzazione globale sull'invecchiamento onde affrontare le sfide che questo fenomeno pone per tutte le società, in particolare collegate alle conseguenze che ci potranno essere in riferimento alla domanda di beni e di servizi che il sistema sanitario dovrà soddisfare.

La vera sfida consiste non tanto nel valutare la crescita in termini assoluti della popolazione che supera una certa età-soglia, quanto piuttosto nell'individuare quali saranno le future condizioni di salute di tale popolazione e quali i bisogni che esse esprimeranno.

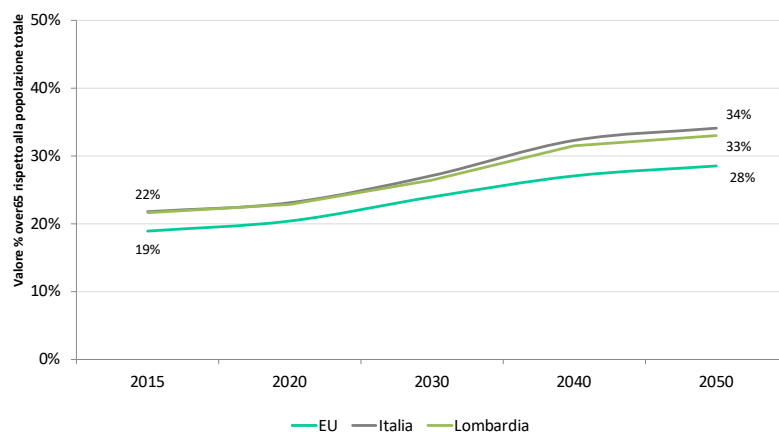
È ragionevole ipotizzare che gli anziani manifesteranno, come un bisogno sempre crescente, la necessità e la volontà di muoversi con maggiore sicurezza utilizzando tutte le modalità di trasporto. Pertanto, sarà utile avere una maggiore conoscenza dei nuovi modelli di mobilità adottati da questa categoria di persone al fine di incentivare l'uso dei modi più sicuri, come ad esempio il trasporto pubblico, e nel contempo migliorare la sicurezza degli anziani che utilizzano altre modalità di trasporto come ad esempio l'autovettura o la bicicletta.

Analizzando nello specifico le previsioni al 2050 dell'andamento degli anziani è possibile notare come il peso demografico di questa fascia di età sia in progressivo aumento. Come evidenziato nella Figura 1, l'aumento della popolazione anziana (sessantacinque anni o più) interessa non solo l'Unione Europea, ma anche l'Italia e la regione Lombardia.

In particolare, in Europa, si prevede che nel 2050 gli anziani rispecchieranno il 28% della popolazione totale (rispetto al 19% nel 2015). In Italia, che secondo Istat risulta essere ad oggi un paese demograficamente "vecchio", si stima che la quota degli ultrasessantacinquenni raggiungerà il 34% (rispetto al 22% nel 2015). La Lombardia

rispecchia l'andamento nazionale e passerà dal 22% di popolazione anziana sul totale nel 2015, al 33% nel 2050.

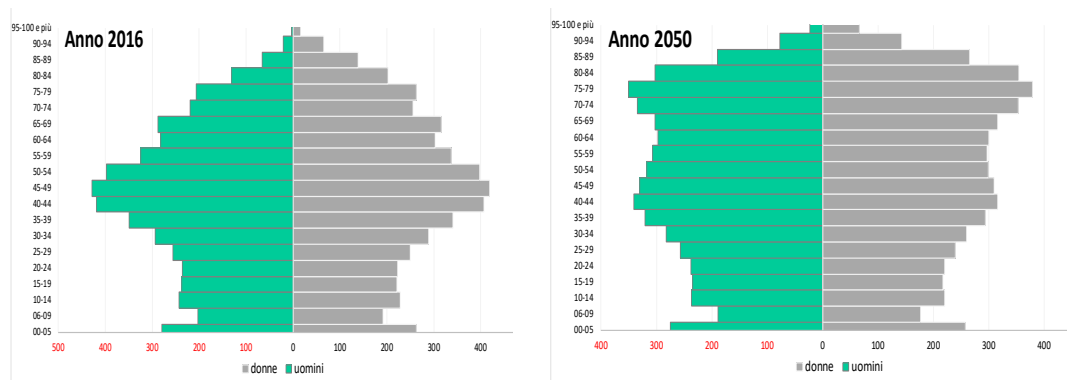
Figura 1 – Andamento della popolazione anziana in EU, Italia e regione Lombardia
Previsione all'anno 2050



Fonte: elaborazioni Éupolis Lombardia su dati ISTAT e EUROSTAT

La Figura 2 mostra come cambierà la distribuzione della popolazione per classe di età e genere nei prossimi trentaquattro anni in regione Lombardia. Se nel 2016 le fasce di età più numerose risultavano essere quelle tra i 40 e i 49 anni, nel 2050 la fascia d'età più "popolosa" sarà quella tra i 75 e i 79 anni. Questo vale per entrambi i generi, anche se la quota di donne nelle fasce anziane risulta superiore a quella degli uomini.

Figura 2 – Distribuzione della popolazione per classe di età e genere in regione Lombardia
Valori in migliaia – Anno 2016 e previsione all'anno 2050



Fonte: elaborazioni Éupolis Lombardia su dati ISTAT

L'invecchiamento della popolazione è un fenomeno multidimensionale che interessa un insieme disomogeneo di persone proprio perché il raggiungimento di una certa età – in questo caso i sessantacinque anni – non significa per forza essere di salute cagionevole o in condizioni di disabilità. Ecco dunque che la tematica richiede un approccio che sia multidisciplinare, in grado cioè di tenere in considerazione diversi indicatori proprio perché non è possibile trovare agevolmente una chiara corrispondenza tra l'età anagrafica degli anziani e la loro effettiva partecipazione alla vita sociale ed economica.

Il progressivo aumento dell'età pensionabile, il netto miglioramento delle condizioni fisiche, la maggior sensibilità e cultura degli anziani, le modifiche alla capacità di reddito, l'innovazione tecnologica sono solo alcune delle condizioni che influenzano e influenzeranno sempre più la mobilità.

Come conferma una ricerca della Fondazione CENSIS¹ e dell'Associazione ANIASA² del 2015, il concetto stesso di invecchiamento sta evolvendo. È importante infatti cercare di quantificare un diverso tipo di invecchiamento in parte legato al passaggio dall'età lavorativa a quella pensionabile.

Oggi infatti, in Italia, sono quasi 2,7 milioni le persone con sessantacinque anni e oltre che lavorano in modo regolare o informale e che dunque effettuano quotidianamente spostamenti sistematici.

Gli anziani di domani continueranno a lavorare in tarda età, saranno sempre più istruiti con titoli di studio superiori e con competenze professionali elevate; essi avranno anche nuovi stili di vita grazie soprattutto ai progressi in campo medico e ad una sempre maggiore diffusione della prevenzione.

La ricerca CENSIS-ANIASA³ fotografa tra “i segnali positivi che si desumono dagli stili di vita un rapido aumento della quota di anziani che hanno confidenza con le nuove tecnologie. Nel 2006 utilizzava internet il 5% degli ultrasessantacinquenni, oggi sono al 21% e nel 2030 entreranno in quella fascia di età persone che nella loro vita professionale hanno necessariamente avuto a che fare con il mondo digitale”.

La definizione di anziano dovrebbe quindi prescindere da una prefissata età ma fare riferimento a caratteristiche fisiche e mentali che impediscono un efficace svolgimento delle attività quotidiane (lavorative e non) rendendo più rischiosi gli spostamenti (sistematici e non), ostacolando o rallentando una piena partecipazione alla vita sociale.

Se a livello mondiale l'attenzione alla tematica dell'*ageing* è molto elevata, anche in Europa tale argomento è alla base di numerosi studi. In particolare l'Unione Europea ha dedicato l'anno 2012 al tema dell'*active-ageing*; nello stesso anno l'OMS ha pubblicato il documento “*Active ageing. A policy framework*”, dove tale concetto è definito come «il processo di ottimizzazione delle opportunità di salute, partecipazione e sicurezza al fine di

¹ CENSIS, Centro Studi Investimenti Sociali.

² ANIASA, Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici.

³ ANIASA, 2015, *Le determinanti socio-economiche della domanda di mobilità degli italiani: il quadro attuale e lo scenario al 2030*, Rapporto di ricerca CENSIS, Roma.

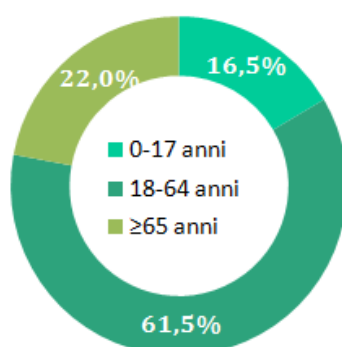
migliorare la qualità di vita delle persone anziane». La parola “attivo” non si riferisce infatti solo all’essere fisicamente efficienti ma anche al continuare a partecipare alla vita economica, culturale e civica della comunità.

Questo interesse è ribadito anche dal programma *Horizon 2020*⁴, che l’Unione Europea ha sviluppato per individuare gli ambiti tematici su cui investire. In particolare, in tale programma, si evidenzia l’importanza delle questioni relative all’invecchiamento da trattare in maniera trasversale ad altre tematiche quali l’innovazione tecnologica, il miglioramento dei trasporti e della mobilità, l’occupazione, la ridefinizione del *welfare* ed il miglioramento dei sistemi sanitari.

A livello nazionale i dati Istat evidenziano che l’invecchiamento della popolazione è un elemento strutturale: nel 2016 sono nati in Italia 474.000 bambini (12.000 in meno rispetto al 2015) superando così il livello minimo raggiunto nel 2015 e confermando l’andamento in diminuzione della natalità. Nel 2016 gli ultrasessantacinquenni sono più di 13,5 milioni (pari al 22,3% della popolazione totale) superando così la fascia dei ragazzi fino ai 17 anni (pari al 16,5% del totale) e raggiungendo il valore più elevato degli ultimi sedici anni con una variazione del 27,4% rispetto al 2001 (Figura 3).

Tra i più anziani, gli individui di ottant’anni e più sono 4,1 milioni, (il 6,8% della popolazione totale), gli ultranovantenni sono 727.000 (pari all’1,2% del totale) mentre 17.000 persone superano i cento anni.

Figura 3 – Struttura della popolazione in Italia per classi di età – Anno 2016



Fonte: elaborazioni Éupolis Lombardia su dati Istat

Il confronto degli indicatori strutturali della popolazione italiana residente mostra come, nel lungo periodo, la categoria degli ultrasessantacinquenni sia la sola in progressivo aumento (pari a 19,5%) rispetto agli utenti delle altre fasce di età (ragazzi e adulti) considerate.

⁴ Commissione Europea, 2014, *HORIZON 2020. Il programma quadro dell’UE per la ricerca e l’innovazione*, Direzione generale della ricerca e dell’innovazione, Bruxelles.

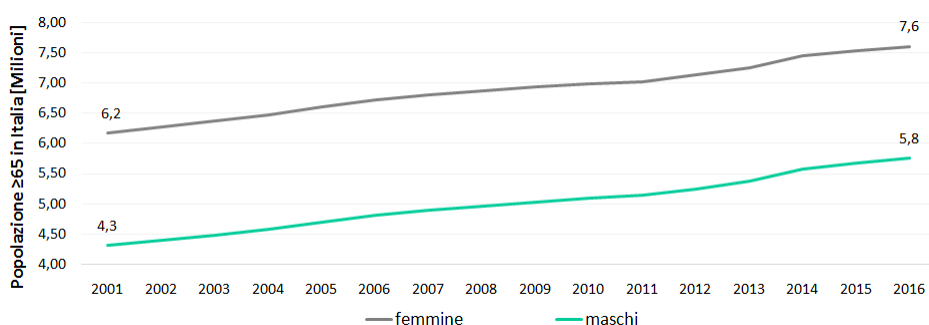
Tabella 1 – Indicatori strutturali della popolazione in Italia per classi di età
Confronto anni 2001-2016

Indicatori strutturali della popolazione in Italia			
	2001	2016	Variazione % 2001-2016
% pop. 0-17 anni	17,3	16,5	-4,6
% pop. 18-64 anni	64,2	61,5	-4,2
% pop. ≥65 anni	18,4	22,0	19,5

Fonte: elaborazioni Éupolis Lombardia su dati Istat

L'andamento degli anziani divisi per genere (Figura 4), evidenzia come, in generale, il numero delle donne anziane sia costantemente superiore al numero degli uomini. Sia per la categoria dei maschi e sia per quella delle femmine, vi è una crescita graduale nel corso degli anni che non presenta variazioni significative nella distribuzione percentuale fra i due generi; nel 2016, in Italia, erano presenti 5,8 milioni di uomini e 7,6 milioni di donne con età superiore o uguale ai sessantacinque anni.

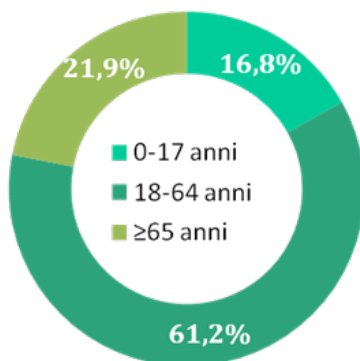
Figura 4 – Popolazione anziana residente in Italia per genere – Anni 2001-2016



Fonte: elaborazioni Éupolis Lombardia su dati Istat

Restringendo le analisi demografiche al territorio lombardo è possibile notare come l'andamento degli indicatori rispecchi la tendenza nazionale. Infatti, nel 2016 la partizione della popolazione residente per fasce di età mostra come la quota degli anziani è rappresentata da una percentuale pari al 22% circa.

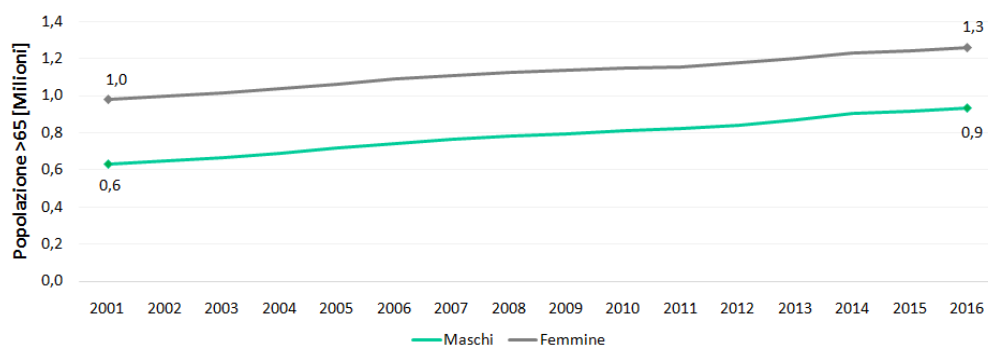
Figura 5 – Struttura della popolazione in regione Lombardia per classi di età – Anno 2016



Fonte: elaborazioni Éupolis Lombardia su dati Istat

L'andamento della popolazione anziana dal 2001 al 2016 mostra che la categoria delle donne tra gli ultrasessantacinquenni è in costante aumento (+28,3%).

Figura 6 – Popolazione anziana residente in regione Lombardia per genere – Anni 2001-2016



Fonte: elaborazioni Éupolis Lombardia su dati Istat

2.2 Gli anziani in movimento: analisi di mobilità e dei contesti urbani di riferimento

Nell'Italia che invecchia, le città dovrebbero garantire sicurezza e qualità della vita, promuovendo politiche di mobilità sostenibile ed interventi avanzati in grado di garantire, *in primis*, il diritto di muoversi in sicurezza. Questo si concretizza attraverso interventi che ripensano il sistema della mobilità nei centri urbani – aree pedonali, piste ciclabili, “Zone 30”, trasporto pubblico – mettendo al centro le persone, soprattutto quelle più deboli e vulnerabili come appunto gli anziani ed i bambini, i pedoni e i ciclisti.

Questa nuova cultura urbana, di fatto, va a migliorare la qualità di vita della società in generale in quanto sapere garantire una mobilità a misura di anziano significa mantenere la sua indipendenza e autonomia conferendogli un valore aggiunto nel contesto sociale in cui vive.

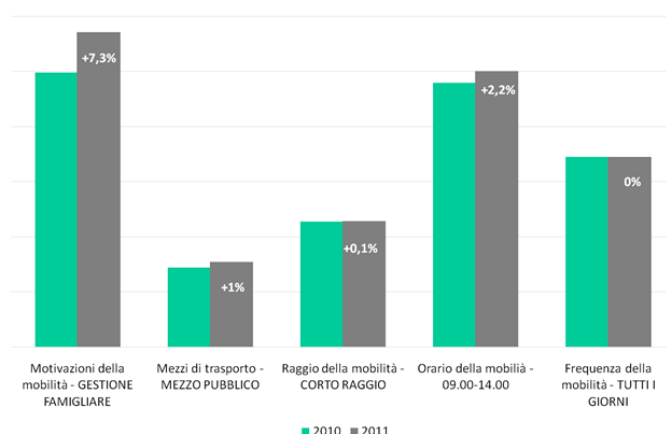
Da uno studio ISFORT⁵, è interessante notare quali sono gli stili di mobilità degli anziani. Facendo riferimento a tale indagine, considerando come campioni di studio diverse categorie di utenza, è interessante esaminare i risultati derivati dalle analisi realizzate sugli ultrasessantacinquenni per individuare un quadro generale delle abitudini e delle tendenze che gli anziani seguono in materia di mobilità.

⁵ ISFORT, Istituto Superiore FORMazione e Ricerca per i Trasporti.

La distribuzione degli spostamenti in base alle motivazioni della mobilità fa emergere come gli anziani si muovono maggiormente per dinamiche legate alla gestione familiare in raggi tra i 2-5 chilometri secondo una determinata regolarità e nelle ore centrali della giornata; riducendo i loro spostamenti per le attività legate al tempo libero.

Da sottolineare che negli spostamenti vi è una riduzione dell'utilizzo dell'automobile a favore dell'utilizzo del mezzo pubblico.

Figura 7 – Gli stili di mobilità tipici degli anziani in Italia – Anni 2010-2011



Fonte: elaborazioni Éupolis Lombardia su dati ISFORT

Tale analisi trova riscontro anche in un rapporto più recente dell'“Osservatorio sui comportamenti di mobilità degli italiani” riferito all'anno 2015: un soggetto su quattro tra quelli intervistati si dichiara favorevole ad un minore uso del mezzo privato e contemporaneamente manifesta un'attenzione positiva per un maggiore uso del trasporto collettivo. Le dichiarazioni degli intervistati svelano infatti un Paese pronto al cambio modale attraverso una disponibilità per un incremento dell'uso del mezzo pubblico che si esprime in un valore superiore al 35% per tutte le categorie oggetto di studio, fuorché per gli anziani che si fermano al 25,6% (Tabella 2).

Tabella 2 – Propensione alla modifica dei comportamenti d'uso dell'automobile in Italia per classi di età – Valori percentuali – Anno 2015

Classi di età	Diminuire l'utilizzo automobile	Aumentare l'utilizzo dei mezzi pubblici
14-29 anni	32,5	36,1
30-45 anni	34,7	36,3
46-64 anni	35,0	35,9
≥65 anni	20,7	25,6

Fonte: elaborazioni Éupolis Lombardia su dati ISFORT

In tale ottica, le politiche tariffarie del trasporto collettivo potrebbero offrire un valido incentivo per l'utilizzo del mezzo pubblico. In termini generali infatti, non sono poche le

regioni in Italia che prevedono, già nella propria legge generale di disciplina del TPL, forme di flessibilità nella determinazione del sistema delle tariffe, fornendo quindi strumenti utili all'introduzione di politiche tariffarie più rispondenti alle esigenze del mercato. In particolare, in regione Lombardia, si prevede "lo sviluppo di sistemi tariffari innovativi che promuovano l'utilizzo del trasporto pubblico locale, anche attraverso l'introduzione di tariffe variabili in relazione al tipo di fascia oraria, alla frequenza e alla continuità d'uso del servizio"⁶.

Ad oggi, Regione Lombardia, attraverso una legge⁷ ed un relativo regolamento⁸, opera per agevolare la mobilità degli anziani sul trasporto pubblico locale.

Il regolamento prevede che nei prossimi anni i sistemi tariffari applicati in ambito locale subiscano delle modifiche e uno degli obiettivi primari è l'armonizzazione delle politiche adottate nei vari contesti, per esempio tramite l'applicazione degli sconti riservati agli anziani anche ai servizi interurbani. Regione Lombardia riconosce alle persone ultrasessantacinquenni⁹ la possibilità di viaggiare in tutto il territorio regionale tramite l'agevolazione¹⁰ "Io viaggio ovunque in Lombardia – agevolata".

Oltre a ciò, in ambito ferroviario regionale, Trenord riconosce già uno sconto del 50% sui biglietti ferroviari alle persone sopra i sessantacinque anni di età.

D'altro canto l'auto privata, è maggiormente utilizzata per le percorrenze di lunghe tratte come evidenziato da uno studio condotto da un gruppo di ricerca¹¹ dell'Università Bicocca di Milano che sta mettendo a punto un progetto legato al tema della città a misura di anziani.

Anche il rapporto di sintesi della Fondazione Censis sulla domanda di mobilità degli italiani indica un aumento della "longevità attiva": tra il 2008 ed il 2013 il numero delle "patenti attive" degli anziani è raddoppiato passando dal 38,5% al 53%.

Nei loro spostamenti a piedi, a causa della riduzione delle funzioni motorie, delle capacità visive e della perdita seppure parziale dell'udito, gli anziani corrono spesso dei rischi ed hanno una maggiore probabilità di essere coinvolti in incidenti.

⁶ Carlo Carminucci, ISFORT, 2016.

⁷ L.r. 6/2012.

⁸ Regolamento regionale 4/2014.

⁹ Nello specifico, il riconoscimento va alle persone ultrasessantacinquenni con ISEE (Indicatore di Situazione Economica Equivalente) inferiore a 12.500 €

¹⁰ La tariffa agevolata per gli ultrasessantacinquenni corrisponde ad 80 €/anno mentre lo stesso abbonamento per i cittadini lombardi costa 1.027,50 €/anno (lo sconto riconosciuto è, quindi, superiore al 90%) e, ad oggi, ne fanno uso circa 6.000 ultrasessantacinquenni l'anno. Tale agevolazione, con uno sconto anche superiore (fino a 10 €/anno), è riconosciuta anche ad invalidi tra i quali, ovviamente, la quota di anziani è molto significativa (circa 18.000 soggetti).

¹¹ Il gruppo di ricerca dell'Università Bicocca CSAI (*Complex Systems & Artificial Intelligence Research Center*) è capofila del progetto ALIAS (Alta formazione e Internazionalizzazione nell'Ageing Society), un progetto che ha come principale obiettivo la formazione di una nuova generazione di ricercatori ed esperti capaci di affrontare le sfide e le opportunità di questo scenario. Il progetto è finanziato dalla Fondazione Cariplo e vede come partner l'Università degli Studi di Milano-Bicocca e l'Università di Brescia, oltre ad alcuni rilevanti partner internazionali quali la Tohoku University (Sendai, Giappone), la Tokyo University (Tokyo, Giappone), la Umm Al Qura University (Makkah, Arabia Saudita), il German Institute for Japanese Studies (Tokyo, Giappone).

I principali ostacoli che gli anziani incontrano sono soprattutto legati alla carenza di infrastrutture: percorsi pedonali non accessibili, fermate del trasporto pubblico non adeguate, mancanza di manutenzione dei marciapiedi, attraversamenti pedonali poco sicuri, assenza di passaggi pedonali e di piste ciclabili, scarsa attenzione alle aree di sosta, mancanza di panchine e di bagni pubblici.

Un valido supporto, al tema di orientamento per la pianificazione territoriale, risulta essere il Documento di Piano del PTR (Piano Territoriale Regionale di Regione Lombardia) il quale indica che i piani “dovranno considerare con attenzione i fabbisogni abitativi e la crescente domanda, sia in termini di requisiti funzionali, proveniente dalle fasce più deboli (famiglie a basso reddito, anziani, ecc.)¹².

L’ambito del trasporto e della mobilità è uno dei contesti di applicazione più rilevanti di questo piano, che deve tenere conto delle caratteristiche peculiari delle persone anziane: vanno prese in considerazione velocità e tempi di reazione differenziati per diverse tipologie di pedoni ma anche di tempi di attesa in coda, magari in piedi, che vanno valutati in modo differente per differenti tipologie di utenti.

Il tema della promozione di città a misura di anziani è stato introdotto nel 2007 sotto la spinta dell’Organizzazione mondiale della salute e nel 2009 sempre l’OMS è arrivato a costituire la “Rete delle città amiche degli anziani”, nota come “*Age-friendly cities networks*”.

Age-Friendly Cities Project-Rete Mondiale delle città a misura di anziano¹³

L’Oms (Organizzazione Mondiale della Sanità) ha promosso un progetto come risposta a due tendenze caratteristiche della popolazione contemporanea: l’invecchiamento demografico e il rapido processo di urbanizzazione faranno sì che, nel 2050, circa l’80% della popolazione mondiale over65 vivrà in aree metropolitane. Nelle città in cui sono stati compiuti i primi passi verso l’assetto *age-friendly*, gli anziani cittadini si sono dichiarati soddisfatti dei servizi offerti e sorpresi della velocità con cui la propria città si è trasformata diventando più comoda e facile da vivere. Il progetto propone di aiutare le città a sfruttare al massimo le potenzialità che offrono alle persone che invecchiano e di creare ambienti urbani che consentano di restare attivi e di partecipare in buona salute alla vita sociale. Un guida indica le principali caratteristiche fisiche, sociali e di servizi che devono avere gli ambienti urbani. Per esempio una città amica promuove il trasporto a piedi e gli spazi verdi; dispone di sufficiente arredo urbano; sufficienti bagni pubblici ben segnalati, puliti ed accessibili alle persone con difficoltà motorie. Altre caratteristiche molto importanti sono: marciapiedi ben illuminati e privi di barriere architettoniche, edifici completamente accessibili; servizio di guida degli autobus che aspetta che l’anziano si sieda prima di riiniziare la corsa; posti a sedere destinati ai più anziani; residenze che possano essere modificate secondo le specifiche necessità dell’utente.

Tratto da: *Organizzazione Mondiale della Salute (2008)*¹⁴

¹² Regione Lombardia, 2015, *Documento di Piano del Piano Territoriale Regionale (PTR)*, Aggiornamento Settembre 2015, Milano.

¹³ Tale *box* ed i successivi, costituiscono un approfondimento con elaborazioni indicate in fonte o tratti da testi citati.

¹⁴ World Health Organization, 2007, *WHO global report on falls prevention in older age*, Geneva.

Capitolo 3. Anziani e sicurezza stradale

3.1 Le caratteristiche psico-fisiche dell'anziano e la percezione del rischio

La percezione del rischio nell'ambiente strada diviene di fondamentale importanza per la conseguente prontezza nel muoversi in condizioni di sicurezza e per agire correttamente nel traffico.

Nel momento in cui il soggetto è in grado di avvertire una situazione potenzialmente pericolosa intervengono una serie di processi di natura cognitiva, emotiva e motoria che risultano essere oggettivamente diversi negli anziani rispetto agli utenti di altre fasce di età più giovani: ecco perché è importante essere in grado di riconoscere ed accettare i segnali dell'invecchiamento, comportandosi di conseguenza e adeguando ad essi le proprie abitudini. Spesso infatti le componenti che causano incidenti stradali nelle persone anziane, ma non solo in tale categorie di utenza debole, sono connesse alle caratteristiche della percezione, della valutazione e della gestione del rischio¹⁵.

La scarsa capacità di riconoscere i pericoli, ed i conseguenti errori, insieme alla sovrastima delle proprie abilità nell'affrontarli, fanno sì che l'anziano spesso non sia in grado di gestire in modo appropriato il rischio legato alla circolazione stradale.

I processi che portano all'educazione e al potenziamento della percezione del rischio nei diversi ambiti che caratterizzano la mobilità degli anziani dovrebbero essere in grado di coinvolgere la persona e le sue azioni come se si trattasse di un vero e proprio strumento di adattamento all'ambiente.

Il percorso di potenziamento della percezione del rischio negli anziani è un processo ambizioso che investe molteplici soggetti: da ciò si genera la necessità di impartire a questa categoria di "attori stradali" la coscienza delle proprie azioni e delle proprie abitudini ma, soprattutto, la consapevolezza dei propri limiti in modo da ottenere maggiore sicurezza nel traffico stradale.

Gli anziani, proprio per le loro caratteristiche fisiche correlate ad una certa fragilità, possiedono una maggiore *injury sensitivity*, ovvero una maggiore possibilità, a parità di forza di collisione, di riportare lesioni gravi rispetto a soggetti di altre fasce di età¹⁶.

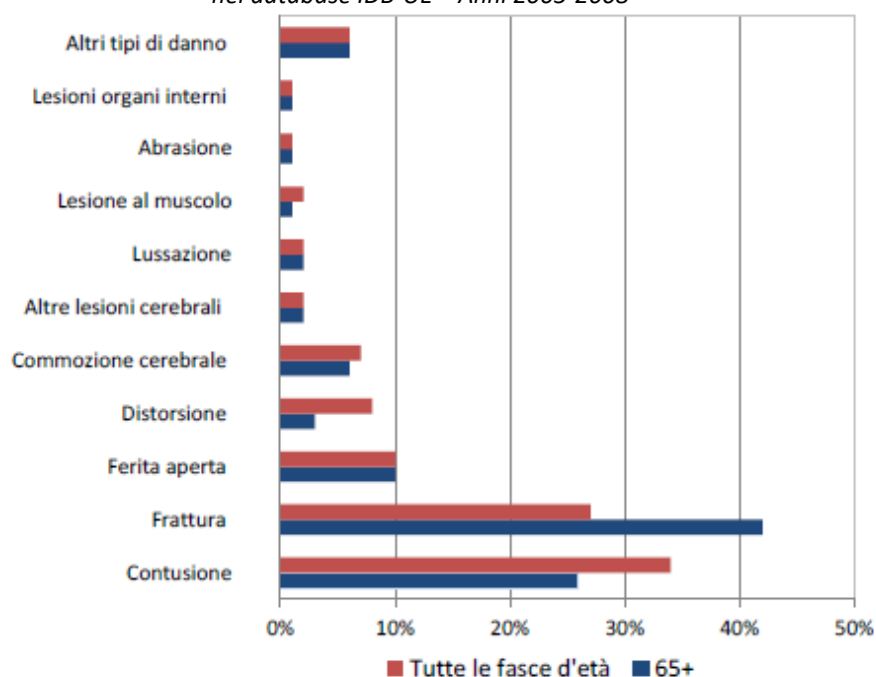
¹⁵ Lo studio della definizione della percezione del rischio viene esaminato nella disciplina di "Psicologia del traffico" che rappresenta un ambito di ricerca e di intervento professionale della psicologia consolidato a livello internazionale soprattutto nel Nord Europa. Obiettivo principale è la tutela della salute pubblica nell'ambito della circolazione stradale e nel miglioramento nella qualità della mobilità.

¹⁶ Il processo di invecchiamento è accostato alla diminuzione delle capacità cognitive, alla riduzione delle capacità psico-fisiche nel rispondere agli stimoli della strada e del traffico, alla minore capacità di metabolizzare l'alcol e l'uso di farmaci.

L'anziano è quindi doppiamente vulnerabile: esso risulta infatti più esposto al traffico come utente debole della strada e, contemporaneamente, vede ridotta la tolleranza del proprio organismo a seguito di traumi di natura fisica.

Una delle difficoltà nello studio degli incidenti stradali sugli anziani risiede proprio nel fatto che, ad oggi, risulta difficile classificare il tipo di lesione che si verifica più frequentemente; a livello europeo esiste un database delle lesioni (IDB UE) che cerca di raggruppare alcune informazioni sugli infortuni in alcuni ospedali campione in modo da poter trasferire tali dati alla Commissione Europea. Se si analizza la distribuzione delle tipologie di infortuni avvenuti tra gli anziani e rapportati alle altre categorie di utenti della strada, si nota come il dato predominante sia la frattura ossea.

Figura 8 – Tipi di lesioni registrati con maggiore frequenza distribuiti per fascia di età nel database IDB-UE – Anni 2005-2008



Fonte: Road Safety, Centro di ricerca per il Trasporto e la Logistica dell'Università La Sapienza di Roma¹⁷

Regione Lombardia ha avviato di recente una ricerca specifica sui costi sanitari strettamente legati agli incidenti stradali e, più in generale, agli incidenti in strada che includono anche cadute fortuite o urti senza necessariamente coinvolgere un veicolo.

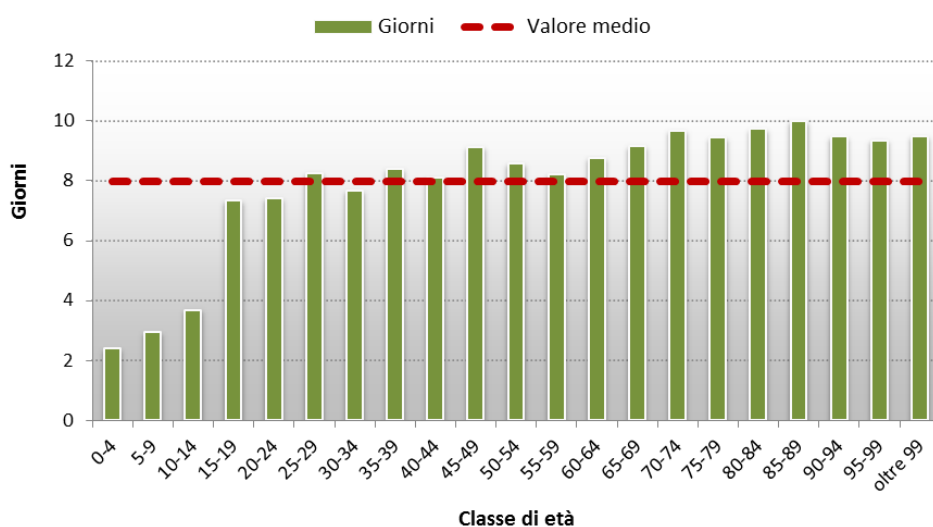
La ricerca, ancora in fase di sviluppo, sta confermando numericamente l'intuizione che i costi sanitari legati agli incidenti in strada e che coinvolgono gli anziani siano la quota predominante rispetto a qualsiasi altra fascia di età.

¹⁷ AA.VV., 2014, *L'approfondimento – Anziani ed incidentalità stradale*, in *Road Safety – News-Magazine di approfondimento sulla sicurezza stradale*, Centro di ricerca per il Trasporto e la Logistica, Università La Sapienza di Roma, Periodico bimestrale n.3, Aprile 2014, Roma.

In Figura 9 si riporta un'anticipazione di uno dei risultati più significativi di questa ricerca; nell'anno 2015 il numero medio di giorni di ricovero per gli ultrasessantacinquenni è sempre superiore al valore medio, che corrisponde a circa otto giorni, con una percentuale in aumento del 15-20%.

I valori sono stati ricavati per tutti gli incidenti in strada che hanno comportato in diagnosi esami con radiografie, tomografie assiali computerizzate (TAC), ecografie.

Figura 9 – Degenza ospedaliera per incidente in strada in regione Lombardia per classi di età Anno 2015



Fonte: Éupolis Lombardia – CMR – Regione Lombardia – Costi sanitari legati agli incidenti in strada Ricerca in fase di sviluppo

Come si muove l'anziano e quali sono i fattori che influenzano la loro sicurezza? Gli anziani sono innanzitutto soggetti con una mobilità rallentata rispetto ad altre fasce di età. Essi rientrano in tutte le categorie di fruitori della strada: ad esempio, i pedoni ed i ciclisti anziani risultano più esposti al traffico e dunque, in caso di incidente stradale, risultano essere gli utenti con infortuni più gravi rispetto ad altre categorie di utenti¹⁸.

Camminare a piedi rappresenta la principale modalità di spostamento delle persone anziane e se da un lato risulta essere un'attività fisica preferita per mantenersi in salute è anche, in realtà, uno dei maggiori fattori di rischio sulla strada, come testimoniano i dati in cui il numero dei pedoni anziani morti e/o feriti è sempre elevato in confronto alle classi di età più giovani.

Nel caso dei conducenti anziani, il loro comportamento alla guida del veicolo è soggetto alla diminuzione dei riflessi e alla ridotta capacità di reagire che ne aumentano la loro esposizione al traffico. Per gli anziani la guida dell'automobile o di un altro mezzo

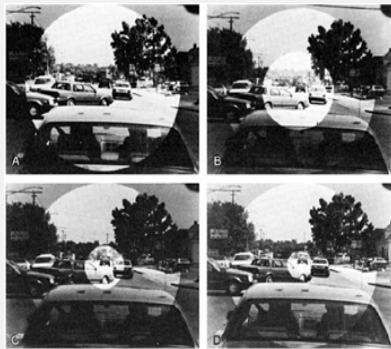
¹⁸ Gli anziani sviluppano gravi patologie traumatiche anche per dinamiche a bassa energia, rispetto ai più giovani; essi inoltre risultano più vulnerabili nel caso di urto con altri veicoli.

motorizzato, rappresenta il mantenimento di un'autonomia nella vita quotidiana difficile da abbandonare.

Gli anziani alla guida

Gli incidenti automobilistici provocati dagli anziani coinvolgono spesso più veicoli e si verificano più frequentemente nelle ore diurne, nelle vicinanze della propria abitazione e in corrispondenza di incroci dove si richiedono buona visione periferica, velocità di reazione e capacità di interagire con gli altri veicoli. Le infrazioni più frequentemente contestate al guidatore anziano sono dovute al mancato rispetto della carreggiata e della segnaletica stradale. Più raramente sono da attribuire all'alta velocità e all'abuso alcolico. Una Direttiva comunitaria (Gazzetta ufficiale dell'Unione europea n. 223 del 26/08/09) stabilisce nuovi requisiti minimi per il conferimento dell'idoneità alla guida e propone criteri più restrittivi, anche per quanto riguarda la tempistica del rinnovo, in presenza di deficit visivi, di diabete mellito e di epilessia¹⁹. Dopo il controllo dei principali requisiti fisici richiesti per il rinnovo della patente di guida è necessario in alcuni casi procedere ad una più approfondita verifica della capacità di guida. Accade che siano l'anziano stesso o un suo familiare a richiedere al medico un parere sull'opportunità di sospendere la guida. Per il medico è talora problematico consigliare una sospensione definitiva perché ciò può creare un grave disagio all'anziano e favorire la comparsa della depressione e la perdita dell'autonomia. D'altra parte l'incidente stradale è spesso causa di invalidità: secondo l'Istituto Superiore di Sanità il rapporto morti/invalidi gravi a causa di incidenti stradali è di 1/2-3.

La Figura mostra come la limitazione del campo visivo utile o funzionale (UFOV) tipico degli anziani può pregiudicare la sicurezza della guida.



La Figura A mostra le dimensioni medie della finestra attentiva in individui con campo visivo utile (UFOV) normale. La Figura B mostra la finestra attentiva in individui con una significativa riduzione nella velocità di elaborazione dell'informazione visiva. La Figura C mostra la finestra attentiva negli individui che presentano sia una riduzione nella velocità di elaborazione dell'informazione visiva che una marcata disattenzione. Nella Figura D è rappresentato il caso estremo una riduzione nella velocità di elaborazione dell'informazione visiva, una marcata distraibilità e l'incapacità di ripartire l'attenzione tra campo visivo centrale e periferico.

Tratto da: Lucchi T., Vergani C. (2010)²⁰

La maggiore vulnerabilità degli anziani che aumenta il loro coinvolgimento negli incidenti stradali, trova motivazioni nei restringimenti fisici tipici dell'età avanzata. In particolare:

- *riduzione delle capacità visive*: la riduzione della vista, nelle persone anziane, produce un effetto negativo sulla capacità di orientamento che porta tale categoria di utenza a valutare il contesto urbano di riferimento solo in maniera

¹⁹ Direttiva 2009/112/CE della Commissione e Direttiva 2009/113/CE della Commissione. Bruxelles 25/08/2009. Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea 26/08/2009.

²⁰ LUCCHI Tiziano, VERGANI Carlo, 2010, *L'anziano alla guida dell'automobile-The elderly automobile driver* in *Journal of Gerontology and Geriatrics (JGG)*.

approssimativa ed esponendolo maggiormente ai fattori di rischio dei flussi di traffico stradale;

- *riduzione dei tempi di reazione*: con l'avanzare dell'età si assiste ad un conseguente allungamento dei tempi di reazione e di esecuzione dei movimenti. Gli anziani incontrano maggiori difficoltà in situazioni complesse ed improvvise che richiedono tempi brevi per elaborare le informazioni e prendere decisioni;
- *diminuzione delle facoltà intellettive*: molto spesso gli anziani, oltre ad una vulnerabilità fisica, presentano un decadimento delle capacità cognitive che limitano il compimento delle attività quotidiane e che alterano la percezione dei rischi;
- *riduzione della mobilità*: la lentezza e la difficoltà nel coordinamento dei movimenti è spesso motivo di insicurezza negli spostamenti. Lo scarso equilibrio e la mancanza di riflessi rendono le persone anziane più fragili nelle situazioni quotidiane di esposizione al traffico;
- *effetti negativi legati all'assunzione di medicinali*: l'effetto sedativo di alcuni farmaci può causare la riduzione dell'attenzione e della reattività in situazioni di pericolo.

3.2 Analisi del fenomeno a livello nazionale

A seguito dello sguardo generale al fenomeno dell'invecchiamento della popolazione, è doveroso focalizzare l'attenzione sulla fascia di età degli anziani in rapporto all'incidentalità stradale e affrontare le problematiche ad essa connesse nel contesto nazionale.

Va precisato come, già nel 2002, il documento "Azioni Prioritarie del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale" ha individuato gli obiettivi, le strategie di intervento e le azioni volte al miglioramento della sicurezza stradale per gli anziani, definiti "utenti deboli e a rischio" della strada²¹.

Tale definizione viene ripresa anche nel documento del "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale – Orizzonte 2020". Secondo il PNSS il rapporto tra i parametri di incidentalità e le differenti categorie di utenti caratterizza gli anziani come una categoria a rischio. In tale

²¹ Gli obiettivi, le strategie di intervento e le azioni per ridurre le vittime da incidenti stradali nell'ambito delle categorie di utenti che presentano i più elevati tassi di rischio specifico rappresentano un insieme alquanto eterogeneo, costituito da:

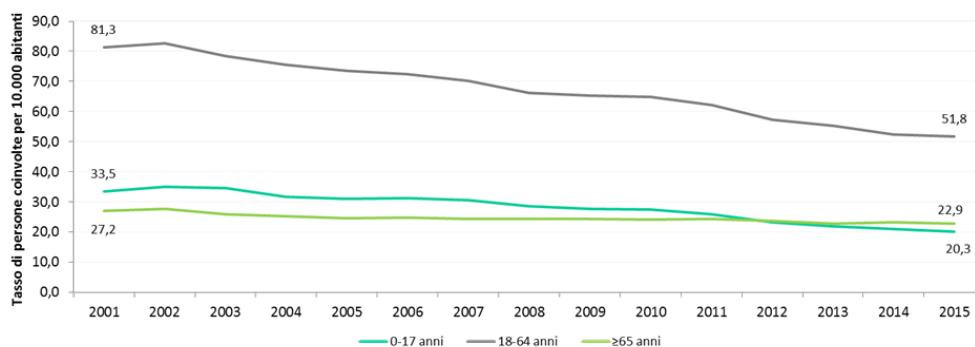
- la popolazione anziana (oltre 65 anni);
- la popolazione giovane (meno di 29 anni);
- i pedoni;
- i ciclisti;
- i conducenti di motocicli;
- i conducenti di ciclomotori.

contesto l'età risulta un elemento discriminante e da non sottovalutare a livello di individuazione delle categorie con alto tasso di rischio e propensione all'incidentalità.

Inoltre, va sottolineato come l'attenzione all'anziano in relazione alla sicurezza stradale rappresenti un tema attuale che, nel 2015, ha portato all'istituzione di un tavolo di lavoro ministeriale denominato *ESPERTO*Over65, con lo scopo di realizzare un modello interdisciplinare di "Educazione Stradale PERmanenTe per Over65"²².

Analizzando l'andamento delle persone coinvolte in incidenti stradali in Italia appare evidente come il tasso di ultrasessantacinquenni coinvolti ogni diecimila abitanti segua un andamento costante con una leggera diminuzione nel 2015 (da 27,2 a 22,9) (Figura 10).

Figura 10 – Persone coinvolte in incidenti stradali per classi di età in Italia.
Tasso ogni diecimila abitanti – Anni 2001-2015

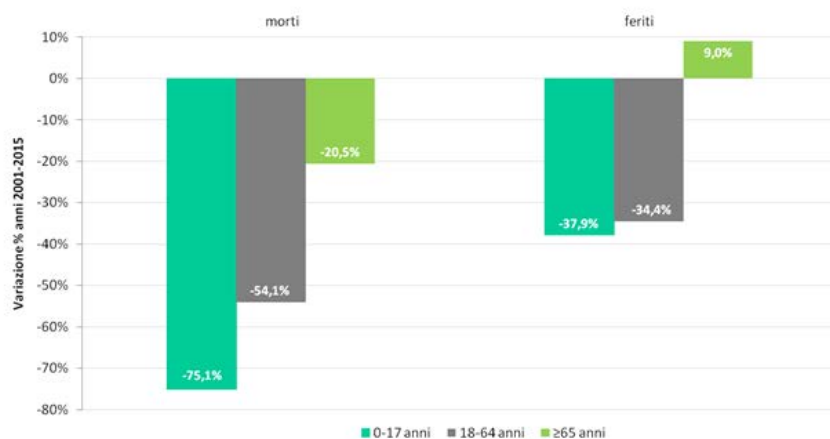


Fonte: elaborazioni Éupolis Lombardia su dati Istat

In particolare, la maggior parte delle persone anziane coinvolte in incidenti stradali risulta essersi ferita (418.756 feriti anziani dal 2001 al 2015). Al contrario delle altre fasce di età, il numero di feriti anziani è in costante aumento rispetto al 2001 (9%), soprattutto nell'ultimo triennio (28.753 nel 2013, 29.564 nel 2014 e 29.568 nel 2015). Il numero dei morti dovuti ad incidenti stradali risulta invece in diminuzione per tutte le fasce di età nel periodo 2001-2015. Tuttavia, la diminuzione registrata per gli ultrasessantacinquenni è di molto inferiore rispetto a quella riguardante le altre categorie di età (Figura 11). Se nella fascia di età 0-17 anni i morti per incidente stradale calano del 75% tra il 2001 e il 2015, e nella fascia 18-64 anni diminuiscono del 54%, i morti anziani si riducono solo del 20,5%.

²² Tale tavolo di lavoro è promosso dal Centro Antartide insieme al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con la partecipazione dei Sindacati Pensionati (Spi Cgil, Fnp Cisl e UILP), dell'Istituto superiore di sanità, Anci, Centro di Governo e di Monitoraggio della Sicurezza Stradale di Regione Lombardia, Agenzia per la mobilità del Piemonte, Agenzia per la mobilità di Roma, Comune di Bologna e ACI. Il progetto vuole contribuire, attraverso l'implementazione di un apposito modello educativo, ad aumentare la sicurezza stradale degli Over65 e quindi a ridurre i fattori di rischio e a prevenire gli incidenti che coinvolgono queste categorie di popolazione. Migliorando la sicurezza e la sicurezza percepita, l'obiettivo è anche quello di promuovere la mobilità sostenibile con benefici per l'ambiente e per la salute collettiva.

Figura 11 – Variazione percentuale dei morti e dei feriti in incidenti stradali per classi di età in Italia – Anni 2001-2015



Fonte: elaborazioni Éupolis Lombardia su dati Istat

Negli ultimi quindici anni il 61% degli anziani coinvolti in incidenti stradali erano uomini. Nel 2015, i maschi anziani morti e feriti sono aumentati del 2% rispetto al 2014: al contrario, le femmine con più di sessantacinque anni coinvolte in incidenti stradali sono diminuite del 2% (Tabella 3).

Tabella 3 – Anziani coinvolti per sesso in incidenti stradali in Italia – Valori assoluti Anni 2001-2015

Anno	Maschi			Femmine		
	Morti	Feriti	Totale	Morti	Feriti	Totale
2001	975	16.495	17.470	394	10.641	11.035
2002	1.033	17.073	18.106	428	10.902	11.330
2003	997	16.290	17.287	382	10.402	10.784
2004	935	16.231	17.166	358	10.476	10.834
2005	824	16.253	17.077	375	10.370	10.745
2006	825	16.674	17.499	395	10.835	11.230
2007	775	16.332	17.107	330	11.009	11.339
2008	784	16.687	17.471	315	11.079	11.394
2009	764	16.742	17.506	347	11.293	11.640
2010	771	16.745	17.516	293	11.478	11.771
2011	733	17.151	17.884	305	11.617	11.922
2012	785	16.820	17.605	283	11.316	11.599
2013	747	17.276	18.023	264	11.477	11.741
2014	776	17.502	18.278	280	12.062	12.342
2015	795	17.827	18.622	293	11.741	12.034
Totale	12.519	252.098	264.617	5.042	166.698	171.740

Fonte: elaborazioni Éupolis Lombardia su dati Istat

Considerando il ruolo degli anziani coinvolti in incidenti stradali emerge come, in Italia, la categoria predominante sia quella dei conducenti. Lungo tutta la serie storica 2001-2015, tale categoria registra valori in continuo aumento e superiori al 50% del totale degli anziani coinvolti in incidenti stradali (Tabella 4).

Tabella 4 – Anziani coinvolti per ruolo in incidenti stradali in Italia – Percentuale sul totale
Anni 2001-2015

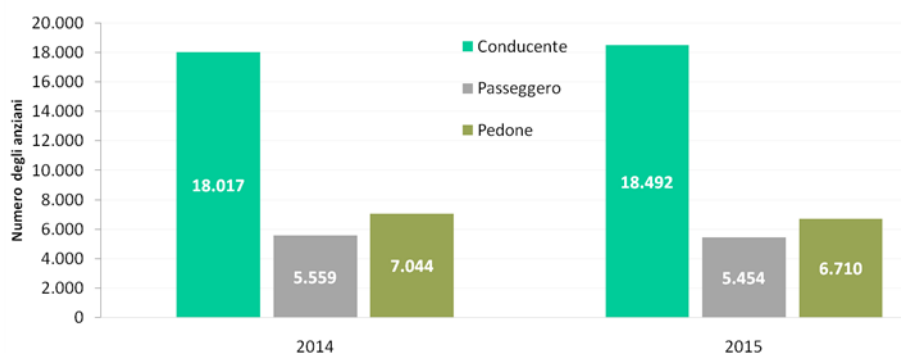
Anno	Conducenti	Passeggeri	Pedoni	Totale persone anziane coinvolte [N]
2001	55,4%	21,9%	22,7%	28.505
2002	55,3%	22,6%	22,1%	29.436
2003	56,2%	21,5%	22,3%	28.071
2004	55,7%	21,4%	22,9%	28.000
2005	57,6%	19,8%	22,6%	27.822
2006	56,9%	19,8%	23,4%	28.729
2007	58,5%	18,7%	22,8%	28.446
2008	58,9%	18,3%	22,8%	28.865
2009	59,3%	18,1%	22,6%	29.146
2010	58,5%	17,9%	23,6%	29.287
2011	59,3%	17,9%	22,8%	29.806
2012	59,3%	17,7%	23,0%	29.204
2013	59,2%	18,0%	22,8%	29.764
2014	58,8%	18,2%	23,0%	30.620
2015	60,3%	17,8%	21,9%	30.656

Fonte: elaborazioni Éupolis Lombardia su dati Istat

Osservando i valori relativi agli ultimi due anni a disposizione, si conferma il ruolo di conducente come il più a rischio tra gli ultrasessantacinquenni, con un aumento del 3% (dal 2014 al 2015).

A seguire, le categorie di utenza anziana più a rischio incidente sono quelle dei pedoni e dei passeggeri. A differenza dei conducenti, queste categorie risultano in diminuzione rispettivamente del 5% e del 2% tra il 2014 e il 2015 (Figura 12).

Figura 12 – Anziani coinvolti in incidenti stradali per ruolo in Italia – Anni 2014-2015



Fonte: elaborazioni Éupolis Lombardia su dati Istat

Capitolo 4. Anziani e incidentalità stradale in regione Lombardia

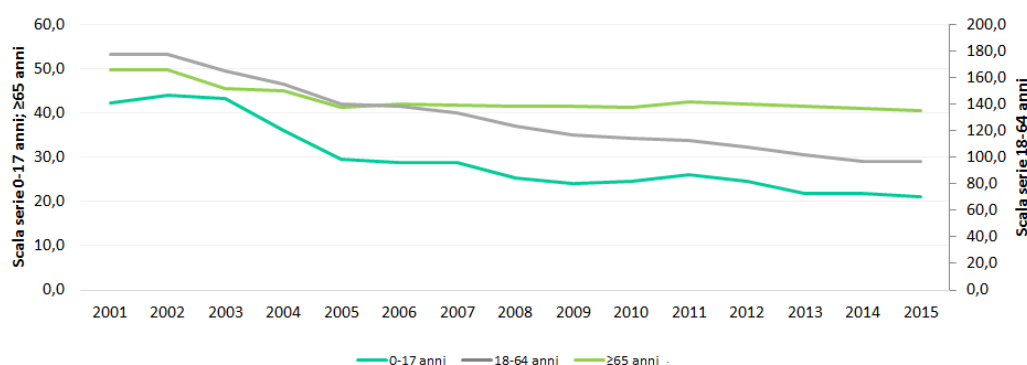
Le analisi incluse in questo capitolo utilizzano i dati della rilevazione continua sugli incidenti stradali con lesioni alle persone. Tali dati si riferiscono all'anno 2015 e rappresentano l'informazione più aggiornata, rispetto al periodo di pubblicazione del presente Quaderno, sugli incidenti stradali con lesioni a persone a livello nazionale e regionale. La rilevazione è coordinata dalla Struttura Area Economica, Coordinamento Statistica e Sistemi Informativi di Éupolis Lombardia, che funge da organo intermedio di rilevazione per conto di ISTAT.

4.1 Analisi statistica dell'andamento temporale e peculiarità territoriali

In regione Lombardia, il numero di anziani coinvolti in incidenti stradali ogni diecimila abitanti risulta in diminuzione del 19% negli ultimi quindici anni (2001-2015).

Questo *trend* in assoluto appare confortante ma, se rapportato ai *trend* di altre fasce di età, evidenzia la maggiore gravità del fenomeno per gli anziani. Interessante notare come le altre classi di età, nel medesimo *range* temporale, registrino un decremento maggiore rispetto alla fascia di età degli ultrasessantacinquenni; in particolare, le fasce di età 0-17 e 18-64 anni mostrano rispettivamente un decremento pari a 50% e al 46%.

Figura 13 – Persone coinvolte in incidenti stradali per classi di età in regione Lombardia
Anni 2001-2015. Tassi ogni diecimila abitanti della stessa età



Fonte: elaborazioni Éupolis Lombardia su dati Istat

Le differenze tra i livelli di rischio nelle diverse classi di età emergono in modo chiaro dall'indice di gravità²³.

I valori più elevati si registrano infatti nella categoria degli anziani: nel 2015 l'indice di gravità si attesta al 2,70 (rispetto allo 0,89 relativo alla fascia degli adulti e allo 0,38 relativo alla fascia dei giovani) nonostante subisca una costante diminuzione dal 2001.

Figura 14 – Indice di gravità* per classe di età in regione Lombardia – Anni 2001-2015



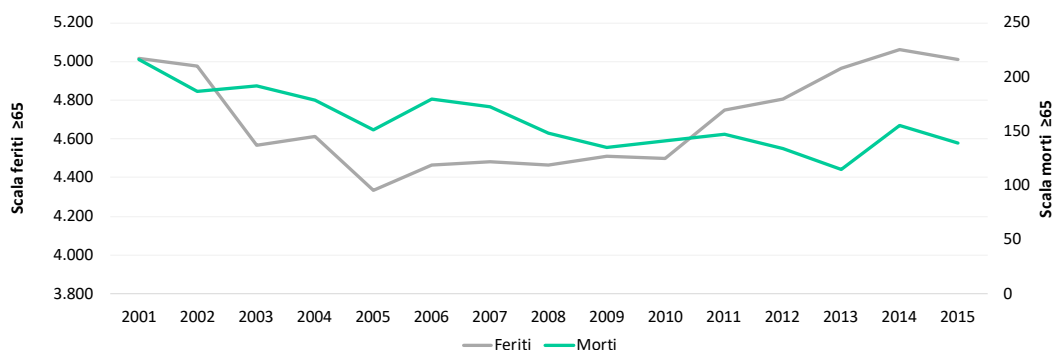
*Indice di gravità: rapporto tra i morti e il totale infortunati (morti e feriti)

Fonte: elaborazioni Éupolis Lombardia su dati Istat

In regione Lombardia, nell'anno 2015, su 478 morti in incidenti stradali, 139 sono anziani, che corrispondono ad un valore percentuale pari al 29%. I feriti anziani invece risultano essere l'11,1% del totale dei feriti per incidente (5.011 su 45.203).

Sebbene il numero degli anziani feriti mostri un generale aumento negli ultimi anni, va sottolineato come il numero dei deceduti anziani per incidente stradale abbia subito un decremento pari al 36% (Figura 15).

Figura 15 – Anziani feriti e morti in incidenti stradali in regione Lombardia – Anni 2001-2015



Fonte: elaborazioni Éupolis Lombardia su dati Istat

²³ Rapporto tra il numero dei morti ed il totale degli infortunati (morti e feriti).

Entrando nel merito delle peculiarità del contesto provinciale lombardo si evince come, per quanto riguarda l'indice di lesività²⁴, la provincia che presenta il valore maggiore per la quasi totalità delle classi di età superiori ai sessantacinque anni di età, risulta essere Lodi.

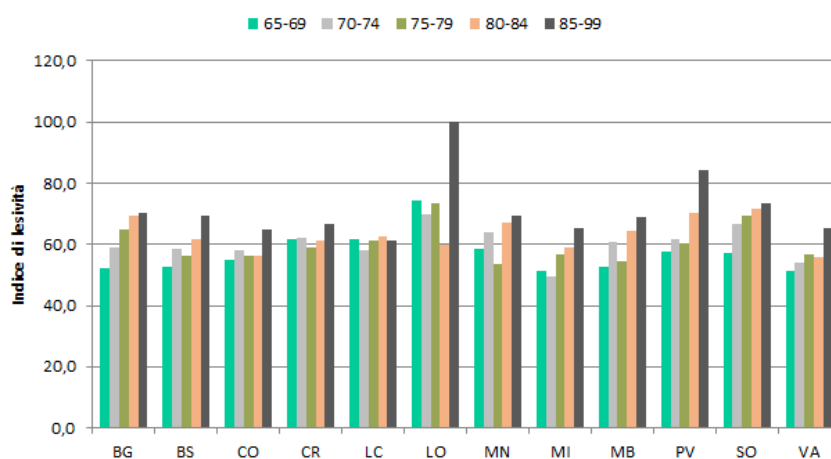
Tabella 5 – Indice di lesività* per classi di età suddiviso per le dodici province lombarde Anno 2015

Province	Classi di età				
	65-69	70-74	75-79	80-84	85-99
BG	52,3	58,9	64,9	69,4	70,4
BS	52,7	58,4	56,5	61,7	69,5
CO	55,1	58,3	56,2	56,5	65,0
CR	61,8	62,1	59,1	61,1	66,7
LC	61,5	57,9	61,1	62,5	61,1
LO	74,3	70,0	73,3	60,0	100,0
MN	58,6	64,1	53,4	67,3	69,6
MI	51,2	49,6	56,6	58,8	65,2
MB	52,8	60,8	54,3	64,4	69,0
PV	57,4	61,5	60,4	70,1	84,2
SO	57,1	66,7	69,2	71,4	73,3
VA	51,2	54,0	56,8	55,7	65,3

*Indice di lesività: rapporto tra i feriti e il totale delle persone coinvolte

Fonte: elaborazioni Éupolis Lombardia su dati Istat

Figura 16 – Andamento dell'indice di lesività* per classi di età suddiviso per le dodici province lombarde – Anno 2015



*Indice di lesività: rapporto tra i feriti e il totale delle persone coinvolte

Fonte: elaborazioni Éupolis Lombardia su dati Istat

²⁴ Rapporto tra il numero dei feriti e il numero delle persone coinvolte in incidenti stradali.

Analizzando l'indice di mortalità²⁵, se la provincia di Lodi risulta avere il valore assoluto maggiore per la classe di età degli ottanta-ottantaquattrenni²⁶, va sottolineato come Mantova, risulti essere la provincia con l'indice di mortalità più alto in quasi tutte le fasce di età maggiori ai sessantacinque anni.

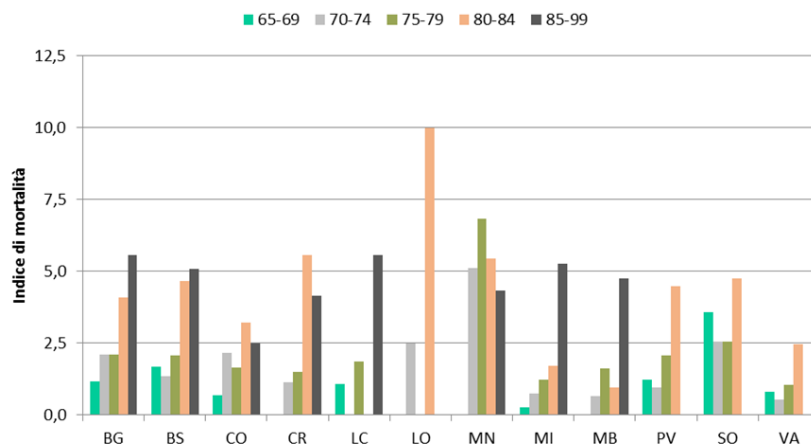
Tabella 6 – Indice di mortalità* per classi di età suddiviso per le dodici province lombarde Anno 2015

Province	Classi di età				
	65-69	70-74	75-79	80-84	85-99
BG	1,2	2,1	2,1	4,1	5,6
BS	1,7	1,4	2,1	4,7	5,1
CO	0,7	2,2	1,7	3,2	2,5
CR	-	1,1	1,5	5,6	4,2
LC	1,1	-	1,9	-	5,6
LO	-	2,5	-	10,	-
MN	-	5,1	6,8	5,5	4,3
MI	0,3	0,8	1,2	1,7	5,3
MB	-	0,7	1,6	1,0	4,8
PV	1,2	1,0	2,1	4,5	-
SO	3,6	2,6	2,6	4,8	-
VA	0,8	0,5	1,0	2,5	-

*Indice di mortalità: rapporto tra i morti e il totale delle persone coinvolte

Fonte: elaborazioni Éupolis Lombardia su dati Istat

Figura 17 – Andamento dell'indice di mortalità* per classi di età suddiviso per le dodici province lombarde – Anno 2015



*Indice di mortalità: rapporto tra i morti e il totale delle persone coinvolte

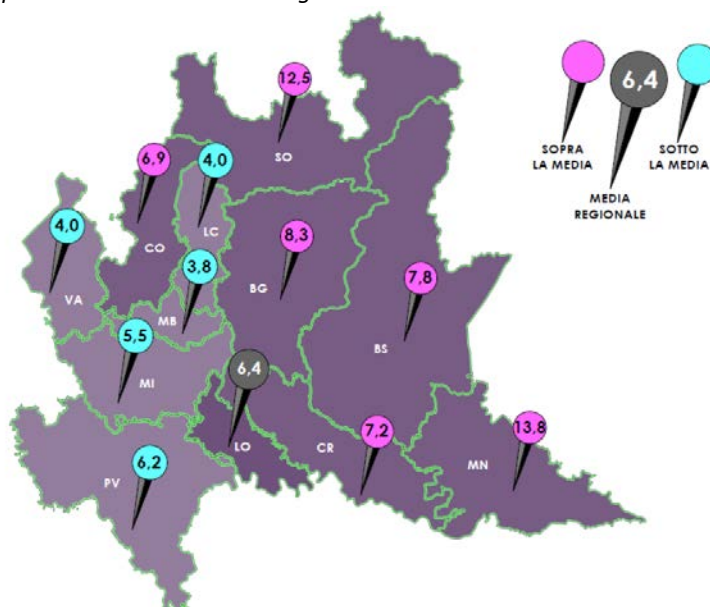
Fonte: elaborazioni Éupolis Lombardia su dati Istat

²⁵ Rapporto tra il numero dei morti e il numero delle persone coinvolte in incidenti stradali.

²⁶ Nell'anno 2015, in provincia di Lodi, si sono registrati nove morti in incidenti stradali. Di questi deceduti, ben tre sono anziani, due dei quali avevano tra gli ottanta e gli ottantaquattro anni. In particolare, si tratta di due conducenti di autovetture e di un ciclista. Tutti e tre gli anziani deceduti in incidente stradale sono di sesso maschile.

In regione Lombardia, la provincia di Monza e della Brianza è quella che registra il minore tasso di mortalità di anziani coinvolti in incidenti stradali: 3,8 rispetto al tasso medio regionale che è pari a 6,4 morti ultrasessantacinquenni ogni centomila abitanti della stessa fascia di età. Altre quattro province, tra cui quella di Milano, si attestano al di sotto della media lombarda; inoltre, va sottolineato come in provincia di Lodi l'indice di mortalità degli anziani coinvolti in incidenti stradali risulta pari al valore regionale (6,4). Sei province lombarde registrano un tasso di mortalità superiore al tasso medio regionale: in particolare, la provincia di Mantova presenta il valore più alto (13,8) che doppia il valore regionale.

Figura 18 – Distribuzione del numero di anziani deceduti in incidenti stradali nelle dodici province lombarde. Tasso ogni centomila abitanti anziani – Anno 2015



Fonte: elaborazioni Éupolis Lombardia su dati Istat

Tabella 7 – Anziani deceduti in incidenti stradali nelle dodici province lombarde – Valori assoluti, morti per centomila abitanti anziani – Anno 2015

Province	Morti anziani	Popolazione anziana	Tasso mortalità su 100.000 ab.
BG	18	216.319	8,3
BS	20	256.423	7,8
CO	9	129.780	6,9
CR	6	83.485	7,2
LC	3	74.691	4,0
LO	3	46.876	6,4
MN	13	94.451	13,8
MI	39	709.666	5,5
MB	7	181.868	3,8
PV	8	129.583	6,2
SO	5	40.106	12,5
VA	8	199.652	4,0
Lombardia	139	2.162.900	6,4

Fonte: elaborazioni Éupolis Lombardia su dati Istat

La mobilità degli anziani nell'area metropolitana di Milano²⁷

In una realtà come quella dell'area metropolitana milanese, caratterizzata da una buona offerta generale di mobilità, i problemi espressi dagli anziani sono quelli tipici, legati a:

- una generale fatica (es: camminare, fare le scale, salire sui mezzi, stare in piedi sui mezzi);
- una difficoltà ad accedere ai sistemi informativi moderni (es: informazioni su internet, strumento a cui molti anziani non hanno accesso);
- una generale fragilità che genera insicurezza, sia legata alla microcriminalità sia legata alla circolazione su strade (sia come automobilisti, sia come pedoni) e sui marciapiedi (ostacoli, selciati dissestati, circolazione di ciclisti e motociclisti).

Sono tutti punti ben conosciuti, di cui però non si tiene sufficientemente conto quando si lavora alle soluzioni tecniche.

I risultati del questionario: sintesi²⁸

Le condizioni di mobilità:

- oltre l'80% è soddisfatto dei mezzi a disposizione e non uscirebbe di più di casa nel caso ne avesse di migliori. Si sentono però limitati il 18% delle persone, in particolare le persone oltre i 75 anni, le donne, le persone che abitano fuori Milano;
- scelta del modo di trasporto molto differenziata per genere, età e luogo di residenza. Donne e persone oltre i 75 anni usano mezzi pubblici e piedi, gli uomini e le persone sotto i 75 l'automobile. Fuori Milano l'uso dei mezzi pubblici è (quasi) marginale;
- le condizioni fisiche limitano la mobilità di oltre il 45% delle persone più anziane. Fare le scale e camminare a lungo sono gli esercizi considerati più difficili.

Mezzi privati:

- oltre il 70% delle persone che hanno risposto hanno almeno un mezzo privato a disposizione (auto, bici e, in misura trascurabile, moto) ma quasi la metà non è dotato di auto e patente. Le donne in particolar modo ne sono prive, con conseguente evidente limitazione delle possibilità di mobilità;
- circa un quarto in città e 1 su 10 nell'Hinterland ritengono di non avere buone possibilità di parcheggio dell'automobile;
- il 60% usa l'auto frequentemente, il 15% tutti i giorni. Uomini, persone che abitano fuori Milano e persone con meno di 75 anni sono i più assidui;
- chi ha l'auto la usa, a prescindere dall'offerta di mezzi pubblici;
- problemi per l'uso dell'auto: gli uomini hanno problemi fisici, le donne soffrono il traffico e la sua pericolosità.

Mezzi pubblici:

- quasi tutti coloro che abitano in città o in comuni serviti dalla metropolitana ritengono la loro zona ben servita dai mezzi pubblici. Un po' meno soddisfatti coloro che abitano nell'Hinterland e non sono serviti da metropolitana o ferrovia;
- quasi uno su quattro possiede un abbonamento dei mezzi pubblici. I milanesi soprattutto si dotano di un abbonamento;
- oltre il 70% dei milanesi utilizza i mezzi pubblici da una a più volte la settimana. Le persone oltre i 75 anni risultano essere gli utilizzatori più affezionati;
- la difficoltà a salire sui mezzi resta il principale problema denunciato da tutte le categorie e in particolare dalle persone oltre 75 anni e dalle donne. [...]

Tratto da: Il movimento degli anziani. Un'analisi e alcune proposte per l'area milanese (2015)²⁹

²⁷ Il progetto di ricerca "Il Movimento degli anziani" nasce dalla consapevolezza che gli anziani di oggi hanno esigenze, in termini di mobilità, che differiscono rispetto a quelle della media attiva in termini sia di orari che di scelte di destinazione.

²⁸ Il questionario ha raggiunto 239 persone, delle quali 122 donne e 117 uomini, 102 residenti a Milano e 137 nei comuni dell'hinterland. In generale il tenore delle risposte indica una buona soddisfazione della situazione di mobilità, di salute e di socialità, nonostante alcune risposte di dettaglio denunciino isolamento e difficoltà.

²⁹ VELARDI Luisa, 2015, *Il movimento degli anziani. Un'analisi e alcune proposte per l'area milanese*, Progetto di ricerca e analisi dei risultati, SPI CGIL, Milano.

4.2 I fattori di rischio dell'incidentalità degli anziani

L'aumento della conoscenza attraverso il miglioramento della raccolta dei dati e lo studio degli stessi sono uno degli obiettivi del PNSS Orizzonte 2020 per tutte le categorie di utenti della strada, inclusi gli anziani.

Il presente paragrafo analizza le caratteristiche degli incidenti in cui sono coinvolti gli anziani, con particolare attenzione agli eventi mortali avvenuti nell'anno 2015.

4.2.1 Ruolo

In regione Lombardia, per l'anno 2015, è la categoria dei conducenti quella in cui si registra il maggior numero di deceduti tra gli anziani, seguita dai pedoni e dai passeggeri.

Tale dato fa emergere una grossa differenza sia rispetto alla realtà italiana, dove il valore percentuale dei conducenti e dei pedoni anziani deceduti è pressoché il medesimo, sia rispetto al contesto europeo³⁰, dove la percentuale dei pedoni anziani deceduti in incidenti stradali è molto più alta di quella riferita ai conducenti nel medesimo *range* di età.

Tabella 8 – Anziani morti in incidenti stradali per ruolo in regione Lombardia – Valori assoluti, valori percentuali – Anno 2015

Ruolo	Morti anziani	Percentuale sul totale
Conducenti	80	57,6
Passeggeri	11	7,9
Pedoni	48	34,5
Totale	139	100

Fonte: elaborazioni Éupolis Lombardia su dati Istat

In particolare, entrando nel dettaglio delle diverse fasce di età e del ruolo degli anziani, si evince come i valori più alti di deceduti si concentrano: per i conducenti tra i settantacinque anni e gli ottantaquattro anni, per i passeggeri tra i settantacinque anni ed i settantanove anni mentre per i pedoni il maggiore numero di decessi si riscontra oltre gli ottant'anni.

³⁰ Il Rapporto EU "The Elderly (>64). Traffic Safety Basic Facts 2016" analizza il numero dei deceduti anziani in incidente stradale come percentuale sul totale dei morti in incidenti; è proprio tale valore percentuale che sta aumentando a livello europeo, nonostante il numero dei deceduti anziani sia in diminuzione rispetto al 2005. Tale valore sta diminuendo più lentamente del totale degli incidenti. Per tale motivo la percentuale sul totale risulta in aumento. L'Italia è il paese con le percentuali più alte insieme a Svezia, Norvegia, Olanda, Portogallo e Svizzera. Osservando i tassi sulla popolazione residente è interessante notare però come il fenomeno sia in diminuzione e che paesi come l'Italia o la Svizzera non sono più ai primi posti.

Tabella 9 – Anziani morti in incidenti stradali per ruolo in regione Lombardia – Valori assoluti
Anno 2015

Classi di età anziani	Conducente		Passeggero		Pedone	
	Feriti	Morti	Feriti	Morti	Feriti	Morti
65-69 anni	1.074	12	234	1	235	6
70-74 anni	767	16	163	1	236	9
75-79 anni	690	21	18	5	261	8
80-84 anni	430	23	108	1	206	11
85-99 anni	197	8	61	3	163	14
Totale	3.158	80	752	11	1.101	48

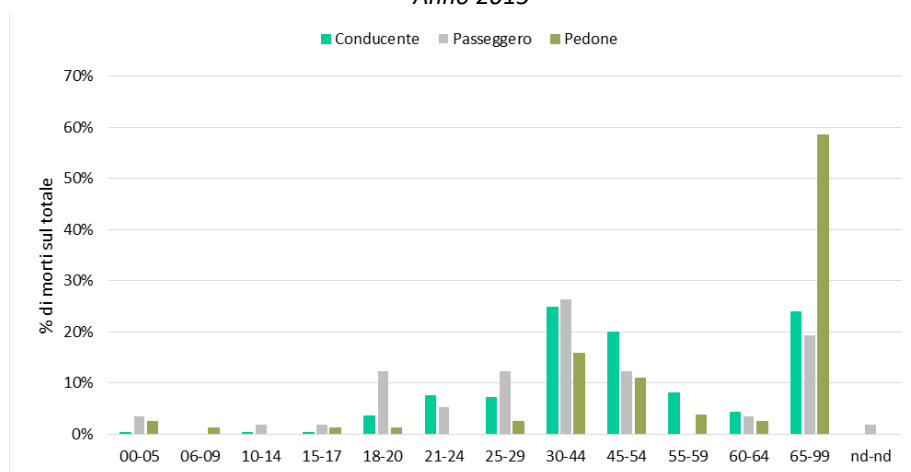
Fonte: elaborazioni Éupolis Lombardia su dati Istat

Proseguendo con l'analisi del fenomeno, analizzando il ruolo in tutte le classi di età, si può notare come, ad esempio, il 24% dei conducenti deceduti in incidenti stradali sono anziani.

Questi ultimi rappresentano la seconda classe di età più frequentemente coinvolta mortalmente in incidenti stradali (al primo posto, la classe di età che rappresenta i conducenti maggiormente coinvolti in incidenti mortali è quella dei 30-44 anni con una percentuale pari al 25%).

Per quanto riguarda invece la categoria dei pedoni si può notare come gli anziani rappresentano la classe più coinvolta in incidenti stradali con una percentuale pari al 59% sul totale di pedoni morti³¹.

Figura 19 – Percentuale dei morti sul totale per ruolo e per classi di età in regione Lombardia
Anno 2015

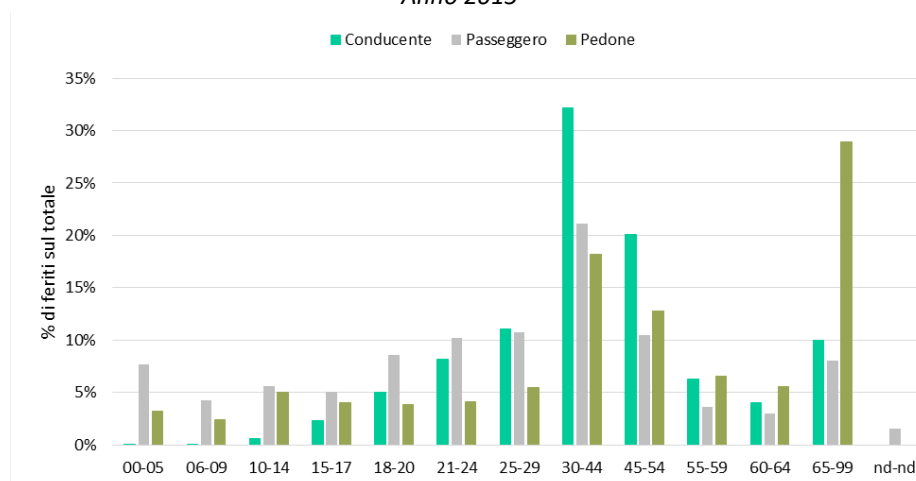


Fonte: elaborazioni Éupolis Lombardia su dati Istat

³¹ Negli ultimi anni, a livello nazionale, la campagna per la sicurezza dei pedoni e degli utenti deboli della strada "Siamo tutti pedoni" promossa dal Centro Antartide insieme a Spi-Cgil, Fnp-Cisl, Uilp-Uil "vuole richiamare l'attenzione sulle tragedie che coinvolgono il più debole utente della strada per far crescere la consapevolezza che questa strage può essere evitata facendo rispettare le regole, educando ad una nuova cultura della strada, rendendo più sicure le strade, attuando un'azione repressiva più incisiva, suscitando un protagonismo diffuso a favore di questa impresa civile".

Se, analogamente, si effettua l'analisi prendendo in considerazione il numero dei feriti, rapportato al tipo di ruolo, si può notare come, ben il 29% dei pedoni feriti in incidenti stradali risultano essere anziani andando a rappresentare, di fatto, la principale classe di età per tale categoria coinvolta.

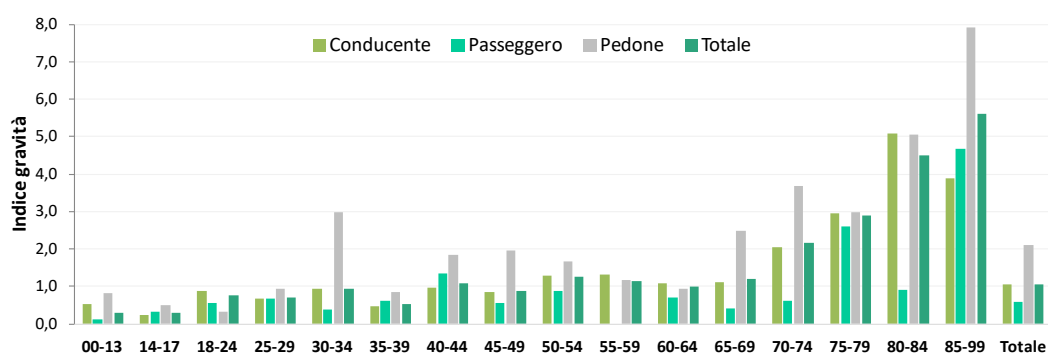
Figura 20 – Percentuale dei feriti sul totale per ruolo e per classi di età in regione Lombardia Anno 2015



Fonte: elaborazioni Éupolis Lombardia su dati Istat

Sempre legato al ruolo, l'indice di gravità per classe di età vede attestare gli anziani come la categoria con i valori maggiori: in particolare, i valori percentuali maggiori sia per i pedoni (7,9%) sia per i passeggeri (4,7%) rientrano nella classe di età 85-99 anni mentre per i conducenti, i valori percentuali maggiori rientrano nella classe di età 80-84 anni (5,1%).

Figura 21 – Indice di gravità* per ruolo e classi di età in regione Lombardia – Anno 2015



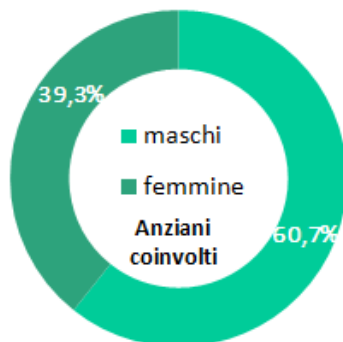
*Indice di gravità: rapporto tra i morti e il totale infortunati (morti e feriti)

Fonte: elaborazioni Éupolis Lombardia su dati Istat

4.2.2 Genere

Dall'analisi per genere si rileva che l'andamento dell'incidentalità si differenzia molto dal punto di vista del sesso della persona coinvolta. La fotografia dei dati regionali mostra che sono i maschi anziani quelli ad essere maggiormente coinvolti in incidenti stradali: nel solo anno 2015 infatti, su un totale di 5.150 anziani coinvolti in incidenti stradali, ben 3.126 sono maschi (pari al 60,7%) mentre 2.024 sono femmine (pari al 39,3%).

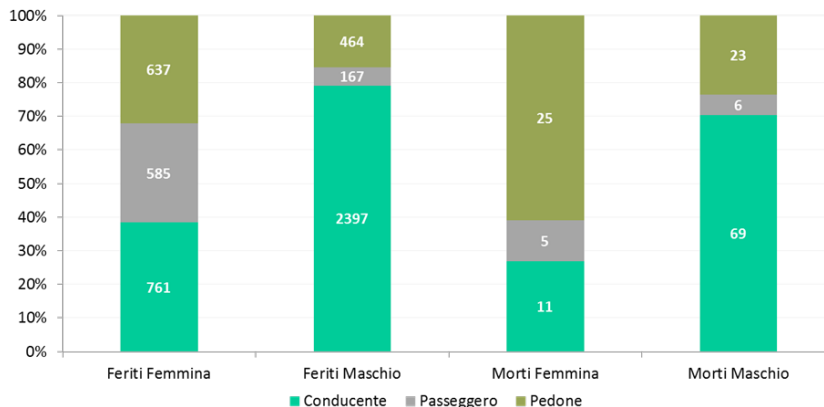
Figura 22 – Percentuale di anziani coinvolti in incidenti stradali suddivisi per genere in regione Lombardia – Anno 2015



Fonte: elaborazioni Éupolis Lombardia su dati Istat

Tra i conducenti anziani, la maggior parte delle vittime sono maschi (70,4% sul totale di maschi deceduti in incidente stradale) mentre, al contrario, per le donne si nota come il numero maggiore di vittime si registra tra i pedoni (61% sul totale di femmine decedute in incidente stradale). Quest'ultimo dato induce ad una riflessione: mentre all'incirca muore lo stesso numero di pedoni in base al genere, il numero di vittime, tra i maschi conducenti, è enormemente più elevato di quello delle femmine. Al contrario, risultano ferite più donne trasportate che uomini.

Figura 23 – Percentuali di anziani morti e feriti in incidenti stradali suddivisi per genere e per ruolo in regione Lombardia – Anno 2015

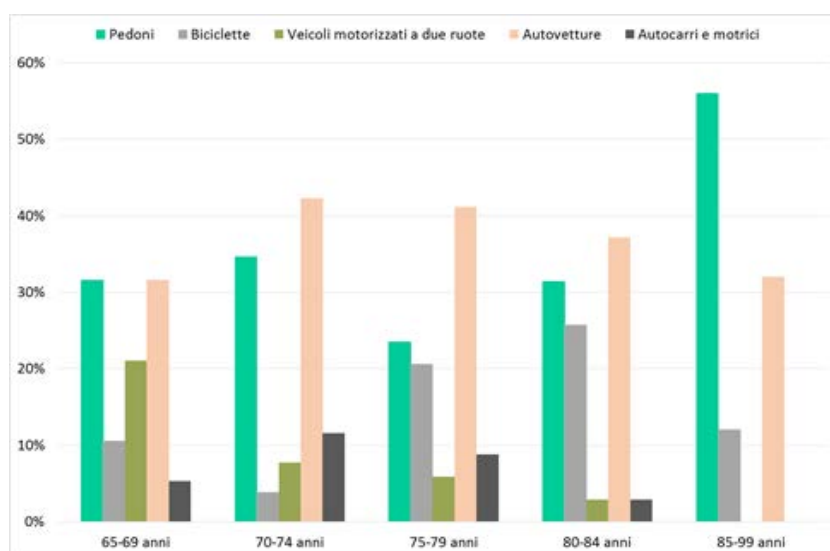


Fonte: elaborazioni Éupolis Lombardia su dati Istat

4.2.3 Tipo di veicolo

Entrando nel merito dell'analisi che confronta l'incidentalità stradale che coinvolge gli anziani in base alla tipologia di veicolo, si evince come nella fascia di età tra i sessantacinque ed i sessantanove anni i deceduti pedoni assumano lo stesso valore percentuale delle vittime in automobile (31,6%). Da sottolineare come tra i settanta e gli ottantaquattro anni l'automobile risulti il mezzo con la più alta percentuale di vittime mentre, per la fascia di età oltre gli ottantacinque anni, la più alta percentuale di vittime per incidenti stradali si riscontra tra i pedoni.

Figura 24 – Percentuali di anziani morti in incidenti stradali suddivisi per pedoni e tipo di veicolo in regione Lombardia – Anno 2015



Fonte: elaborazioni Éupolis Lombardia su dati Istat

Rinnovo patente dopo gli 80 anni

L'accertamento dei requisiti psico-fisici per la conferma di validità del documento di guida, dal 10 febbraio 2012, deve essere effettuato, ogni due anni, presso i consueti medici abilitati previsti dal Codice della strada. Il decreto "Semplifica Italia" (decreto legge 9 febbraio 2012 n.5, convertito con legge 4 aprile 2012 n. 35), in vigore dal 10 febbraio 2012, ha infatti eliminato l'obbligo di visita medica presso una Commissione medica locale. Il provvedimento del Governo ripristina, per i patentati più anziani, senza necessità di ulteriori disposizioni attuative, le modalità di rinnovo del documento di guida valide prima delle modifiche introdotte dalla legge 29 luglio 2010 n.120 ed applicate dal 15 settembre 2010. Resta invece confermata la scadenza biennale del rinnovo. Dal 10 febbraio 2012, quindi, i conducenti ultra ottantenni, per confermare la validità della patente di guida oppure del "patentino" per ciclomotori, devono effettuare, ogni due anni, l'accertamento dei requisiti psico-fisici presso i consueti sanitari abilitati previsti dall'articolo 119 del Codice della strada, come, ad esempio, i medici delle sezioni di medicina legale delle Asl, gli ispettori medici delle Ferrovie dello Stato o i medici militari. Presso questi stessi medici abilitati devono recarsi, alla scadenza della patente, anche i conducenti ultra ottantenni che, nel periodo in cui era obbligatoria, al superamento degli 80 anni, la visita in Commissione medica locale, abbiano ricevuto un rinnovo di validità inferiore a 2 anni. Lo precisa la circolare ministeriale 20

marzo 2012 prot.n.7852. In tali casi è compito del medico che effettua la visita valutare l'eventuale rinvio dell'accertamento dei requisiti psico-fisici del patentato alla Commissione medica locale: è questa, infatti, una possibilità prevista dal Codice della strada (articolo 119, comma 4, lettera d), per i conducenti di qualsiasi età, ogni volta che l'esito degli accertamenti clinici, strumentali e di laboratorio faccia sorgere al medico dubbi circa l'idoneità e la sicurezza della guida. Oltre a questa ipotesi, la visita di rinnovo patente resta di competenza della Commissione medica locale, indipendentemente dall'età del conducente, in alcuni casi specifici indicati sempre dal Codice della strada (articolo 119, comma 4 e articolo 115, comma 2): mutilati e minorati fisici, persone affette da alcune patologie invalidanti per la guida, diabetici con patente superiore alla categoria B, conducenti sottoposti a provvedimenti di revisione della patente, ultra sessantacinquenni conducenti di veicoli pesanti per il trasporto cose e di macchine operatrici, ultra sessantenni conducenti di veicoli pesanti per il trasporto persone.

Tratto da: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2012)³²

4.2.4 Tipo di strada

L'analisi degli incidenti per tipo di strada nel territorio regionale dimostra come, in ambito urbano³³, si rileva il più alto numero di morti (87 deceduti in incidenti stradali) pur presentando il più basso indice di mortalità (circa tre morti con più di sessantacinque anni ogni cento incidenti) rispetto all'ambito extraurbano³⁴ dove si contano oltre sette morti anziani ogni cento incidenti.

*Tabella 10 – Incidenti stradali, morti e feriti anziani per categoria di strada in regione Lombardia
Valori assoluti – Anno 2015*

Categoria di strada	Anziani				
	Incidenti	Morti	Feriti	Indice di mortalità	Indice di lesività
Autostrada	97	7	176	7,2	181,4
Ambito extraurbano	580	45	781	7,8	134,7
Ambito urbano	3.274	87	4.054	2,7	123,8
Totale	3.951	139	5.011	3,5	126,8

Fonte: elaborazioni Eupolis Lombardia su dati Istat

In particolare, gli anziani sono maggiormente coinvolti in incidenti stradali lungo le strade urbane, dove si verificano l'86,7% degli eventi; l'indice di mortalità più elevato invece, si riscontra lungo le strade provinciali nell'abitato.

³² Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti [online] Disponibile a: <http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=2132>. Data del documento: 13/02/2012. Data ultima modifica: 17/04/2012

³³ Sono incluse nella categoria "Ambito urbano": le strade statali nell'abitato, le strade provinciali nell'abitato e le strade urbane.

³⁴ Sono incluse nella categoria "Ambito extraurbano": le strade statali fuori dell'abitato, le strade provinciali fuori dell'abitato, le strade comunali extraurbane e le altre strade.

Tabella 11 – Incidenti stradali, morti e feriti anziani per tipo di strada in ambito urbano in regione Lombardia – Valori assoluti – Anno 2015

Ambito urbano	Anziani			Indice di mortalità
	Incidenti	Morti	Feriti	
Statale nell'abitato	79	3	97	3,8
Provinciale nell'abitato	339	19	422	5,6
Strada urbana	2.856	65	3.535	2,3
Totale	3.274	87	4.054	2,7

Fonte: elaborazioni Éupolis Lombardia su dati Istat

Gli incidenti stradali in prossimità degli incroci stradali

Come mai gli anziani hanno problemi in prossimità degli incroci stradali? Perché non sono così efficienti nell'evitare gli incidenti stradali? La strategia principale degli anziani nel semplificare il compito di guida consiste nel guidare più lentamente. Il comportamento di guida all'incrocio non è basato sull'autoregolazione ma è spesso imposto da altri. La difficoltà è posta dalle caratteristiche dell'incrocio e dalla velocità degli altri veicoli. Gli anziani sono obbligati a decidere ed agire in condizioni che oltrepassano le loro capacità. Come conducenti, gli anziani necessitano di più tempo per processare le informazioni sensoriali, più tempo per decidere sul comportamento sicuro e più tempo nell'eseguire queste azioni per evitare potenziali incidenti stradali. I conducenti anziani hanno particolari difficoltà quando devono confrontarsi con problemi di attenzione divisa all'interno di una situazione visiva complessa e confusa con pericoli che giungono dalla periferia. Attenzione divisa, situazioni visive complesse, confuse e pericoli provenienti dalla periferia possono essere trovate nelle intersezioni stradali. Perciò non è sorprendente che la ricerca passata, specialmente psicologica, abbia mostrato che gli anziani frequentemente sono implicati in incidenti stradali coinvolgenti altri veicoli in prossimità delle intersezioni, che spesso implicano svolte a sinistra e che spesso sono dovuti al non rispetto dei segnali di stop e dare precedenza. Le svolte a sinistra paiono un comune problema dell'anziano in presenza di intersezioni regolate da segnali stradali. In prossimità di incroci segnalati sono stati osservati eccessi di incidenti stradali sia nelle svolte che nelle immissioni.

Tratto da: Tamburini L., Czerwinsky Domenis L. (2014)³⁵

³⁵ TAMBURINI Laura, CZERWINSKY DOMENIS Loredana, 2014, *Educazione alla mobilità. Un approccio trasversale alla didattica della sicurezza e alla mobilità sostenibile*, Franco Angeli, Roma.

4.3 Il costo sociale

Un aspetto interessante da indagare è il peso economico che ha l'incidentalità degli anziani rispetto alle altre fasce d'età: ciò è possibile stimando i costi sociali³⁶ dei morti e dei feriti per classi di età in modo da quantificare il costo sociale che grava sulla collettività.

Tabella 12 – Costo sociale per classi di età in regione Lombardia – Valori assoluti, valori in euro
Anno 2015

Classi di età	Morti	Feriti	Totale morti e feriti	Costo sociale dei morti	Costo sociale dei feriti	Costo totale morti e feriti
0-17 anni	16	4.178	4.194	24.063.840	176.390.982	200.454.822
18-44 anni	192	23.829	24.021	288.766.080	1.006.036.551	1.294.802.631
45-64 anni	131	12.185	12.316	197.022.690	514.438.515	711.461.205
≥65 anni	139	5.011	5.150	209.054.610	211.559.409	420.614.019

Fonte: elaborazioni Éupolis Lombardia su dati Istat

Dalle analisi dei capitoli precedenti si è visto come, in generale, per le fasce di età al di sotto dei sessantacinque anni, si registri un decremento maggiore delle vittime rispetto agli anziani; a fronte di tale considerazione, effettuando una simulazione che ipotizzi per gli anziani un decremento di morti e di feriti uguale a quello delle altre fasce di età e a riquantificare il costo sociale, si stima un risparmio di danno sociale pari a 193.989.222 euro annui.

Tabella 13 – Costo sociale e simulazione morti e feriti anziani in regione Lombardia
Valori in euro – Anno 2015

Anziani		
Valore costo sociale attuale	Valore costo sociale previsto*	Differenza valore attuale-valore previsto
420.614.019	226.624.797	193.989.222

*Valore costo sociale previsto secondo la simulazione di decremento

Fonte: elaborazioni Éupolis Lombardia su dati Istat

Attraverso tale simulazione è possibile comprendere quanto sia importante investire sulla sicurezza stradale di questa particolare categoria di utenti vulnerabili della strada che sarà in continuo aumento e, pertanto, la sua esposizione al rischio sarà sempre maggiore.

³⁶ Per la stima dei costi sociali si fa riferimento ai parametri forniti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) nello "Studio di valutazione dei Costi sociali dell'incidentalità stradale". I costi rilevati da questo studio vengono moltiplicati per il numero degli incidenti stradali con lesioni alle persone, morti e feriti, rilevati da Istat. Nei valori riportati si esclude il costo generato dai danni materiali.

Per avere un quadro esaustivo degli impatti economici del fenomeno è possibile, da un lato, effettuare un bilancio degli ultimi anni dei costi sostenuti e, dall'altro lato, prevedere quali saranno i costi sociali degli anziani se non saranno messe in atto strategie e azioni altrettanto significative come quelle adottate in questi ultimi anni per altre classi di età.

Nel 2015, rispetto al 2001, si è registrata una diminuzione percentuale del numero di morti anziani pari al 36% (216 morti anziani nel 2001 e 139 morti nel 2015).

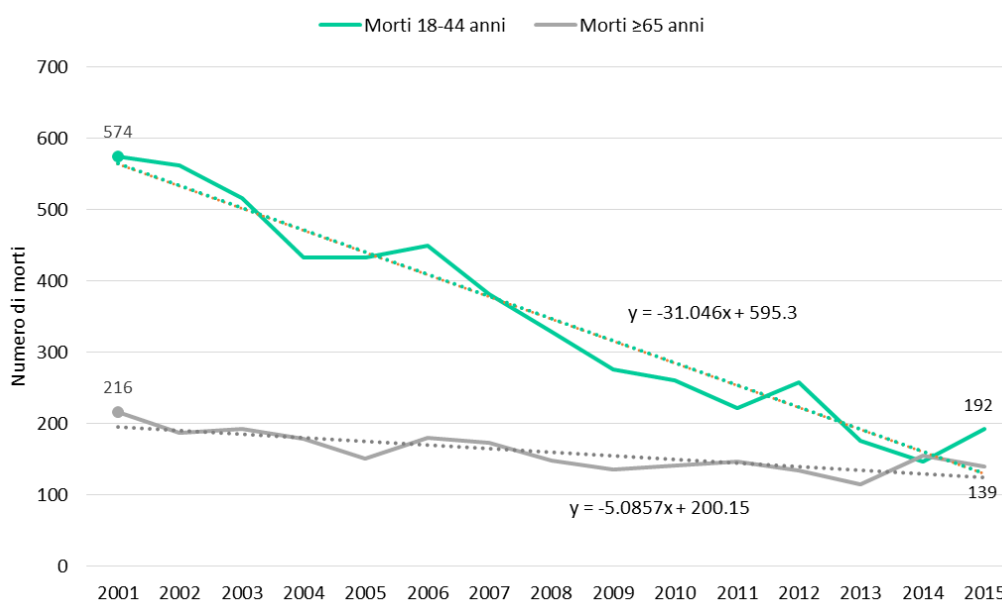
Interessante notare come, nello stesso periodo temporale, per la categoria di utenti adulti tra i diciotto ed i quarantaquattro anni, dove le politiche e le strategie sono state molto incisive, si è avuto come effetto positivo una diminuzione dei morti pari al 67% (574 morti adulti nel 2001 e 192 morti adulti nel 2015).

Ipotizzando una previsione che si riferisce ad un periodo temporale più recente, e dunque più affidabile, si è preso in considerazione il periodo 2011-2015; proiettando questo *trend* al 2020, nelle ipotesi di non intervenire in maniera significativa sugli anziani, si registrerebbero 142 morti (-3,7% rispetto al 2011).

Ipotizzando invece di riuscire ad assicurare una tendenza, per gli anziani, uguale a quella della categoria adulti nel medesimo periodo temporale 2010-2015, si stima un numero di decessi molto più basso e pari a circa 73 morti (-50% rispetto al 2011) con conseguente riduzione del costo sociale pari a 103.324.113 euro.

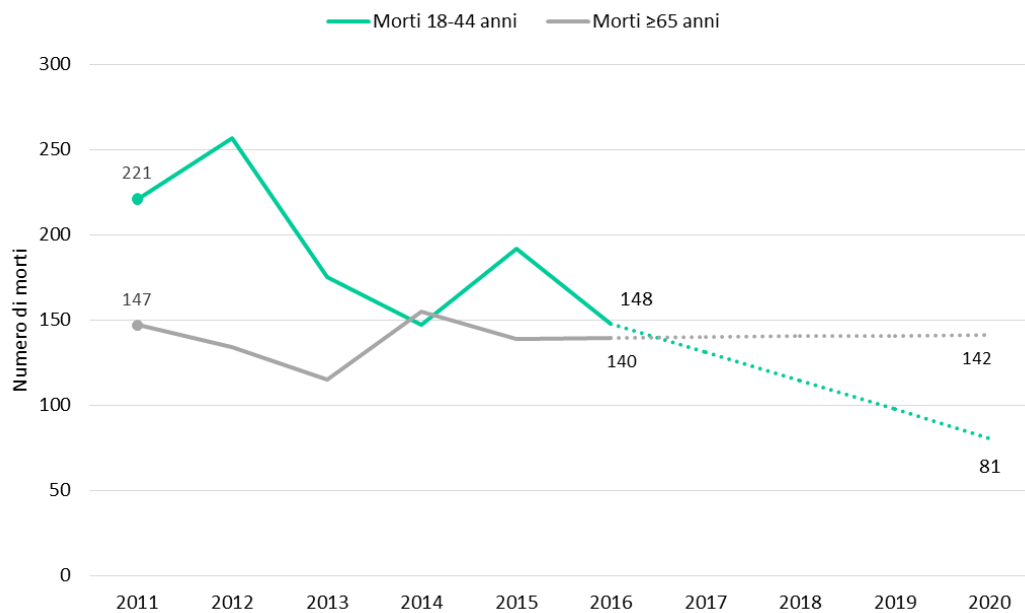
Pertanto, è confermata l'importanza di mettere in campo risorse, azioni e politiche significative per la categoria degli anziani come lo è stato, nel corso degli ultimi quindici anni, per altre categorie di utenti.

Figura 25 – Distribuzione dei morti per la classe 18-44anni e per la classe ≥65anni in regione Lombardia – Anni 2001-2015



Fonte: elaborazioni Éupolis Lombardia su dati Istat

Figura 26 – Distribuzione dei morti per la classe 18-44anni e per la classe ≥65anni in regione Lombardia – Anni 2011-2015 e previsione all'anno 2020



Fonte: elaborazioni Éupolis Lombardia su dati Istat

Capitolo 5. Alcune considerazioni e proposte

Nel 2016 gli anziani, in Italia, sono più di tredici milioni, pari a circa il 22% della popolazione totale; le previsioni mostrano che, nel 2050, la quota degli ultrasessantacinquenni continuerà a crescere fino a raggiungere il 34% della popolazione nazionale.

L'incidentalità degli anziani è un fenomeno in crescita che presenta numerose disomogeneità sia da un punto di vista territoriale, sia in considerazione dei ruoli che gli anziani assumono all'interno delle dinamiche dei sinistri stradali.

Nel solo anno 2015, a livello regionale, sono stati coinvolti 5.150 anziani in incidenti stradali e di questi 139 sono morti e 5.011 sono feriti; in particolare, interessante ribadire come in regione Lombardia, oltre la metà dei morti anziani siano conducenti e come l'ambito urbano rappresenti il contesto nel quale si registra il maggiore numero di morti ultrasessantacinquenni.

Le analisi svolte portano ad affermare che il tema degli anziani, legato all'incidentalità stradale, non può prescindere da interventi su diversi livelli nella consapevolezza che è necessario aumentare la sicurezza di tali utenti deboli agendo sull'educazione e sulla prevenzione, monitorandone costantemente i comportamenti alla guida e riducendone i principali comportamenti a rischio.

Dallo studio condotto infatti, appare evidente la necessità di intervenire in modo urgente e mirato su alcune situazioni di massimo rischio ma senza tralasciare la programmazione di una serie di azioni integrate per il miglioramento della mobilità degli anziani.

Gli interventi più urgenti dovrebbero contemplare la messa in sicurezza dei percorsi e degli attraversamenti pedonali, la maggiore protezione in corrispondenza delle fermate di trasporto pubblico locale (TPL) e la riqualificazione delle aree urbane ad alta frequenza di pedoni e ciclisti anziani. Nel contempo, tali interventi sulle infrastrutture dovrebbero essere integrati da efficaci azioni di formazione e di sensibilizzazione per rendere più consapevoli gli anziani dei rischi a cui sono sottoposti nella loro mobilità.

Per operare efficacemente nell'immediato è anche fondamentale un ulteriore approfondimento sulle dinamiche e sulle cause degli incidenti stradali che vedono coinvolti gli anziani per avere, poi, indicazioni affidabili e tempestive sui fattori di rischio più rilevanti e, come sopra detto, indirizzi sugli interventi ottimali sulle infrastrutture e sulle migliori azioni di formazione, sensibilizzazione, prevenzione e controllo.

A riguardo sia gli Organi di Polizia sia le strutture tecniche a livello locale e regionale, che hanno funzione di centro di monitoraggio della sicurezza stradale, sono chiamati a fornire il loro supporto per meglio identificare le condizioni e i fattori che contribuiscono a configurare scenari di incidente e scenari di massimo rischio per gli anziani.

Questi approfondimenti consentiranno di porre in atto misure di contrasto al fenomeno sempre più efficaci in modo particolare sulle tratte e in corrispondenza di punti critici dove le caratteristiche dell'utente anziano lo espongono a rischi altissimi.

Nel lungo periodo sarebbe opportuno programmare un'articolata e integrata serie di interventi strutturali strettamente dedicati a questo fenomeno: un piano della sicurezza stradale regionale che sia il frutto di un indirizzo politico in grado di mettere in primo piano un fenomeno che sarà sempre più gravoso per la collettività. Questo piano potrebbe prevedere:

- istituzione di bandi regionali, con cadenza annuale, per gli Enti Locali a sostegno della formazione e sensibilizzazione degli anziani e degli interventi mirati sulle infrastrutture, spingendo in tal modo gli stessi Enti Locali ad approcciarsi al problema con una logica di programmazione e non di urgenza;
- promozione e realizzazione di campagne di comunicazione sul tema del rinnovo della patente e, in maniera più ampia, sul tema degli anziani alla guida;
- aggiornamento professionale per gli operatori di Polizia Locale e per i soggetti attivi privati e pubblici quali, ad esempio, associazioni e fondazioni, sulle tematiche che riguardano le modalità di comunicazione e di erogazione della formazione sui temi di sicurezza stradale;
- predisposizione di linee guida che sappiano offrire soluzioni progettuali a supporto delle necessità degli utenti anziani verso una mobilità sempre più sicura;
- rafforzamento e nuovi sviluppi delle già presenti ed efficaci politiche tariffarie dei trasporti pubblici per favorirne l'utilizzo da parte degli anziani.

Per aumentare l'efficacia di tali interventi sarebbe auspicabile che, a livello nazionale, venissero apportati adeguati aggiornamenti normativi e procedurali per il rilascio ed il rinnovo delle patenti.

Inoltre, un ulteriore supporto potrebbe derivare da opportune indicazioni e raccomandazioni nella progettazione e nella realizzazione di opere infrastrutturali; di pari passo la consapevolezza degli utenti anziani dovrebbe essere migliorata attraverso il rafforzamento della cultura della sicurezza stradale grazie a mirate campagne a livello nazionale.

Sia l'azione attuativa nel breve periodo che l'azione programmatoria nel lungo periodo dovranno essere sempre supportate da un monitoraggio del fenomeno capace di riconoscere prontamente l'evoluzione e le caratteristiche della mobilità degli anziani.

Questa funzione dovrà essere assicurata dai centri di monitoraggio che, con una serie di studi, di rapporti periodici e di ricerche mirate e interdisciplinari mireranno a fornire dati, elementi e conoscenze per un efficace governo del fenomeno, con l'obiettivo di ridurre gli effetti degli incidenti stradali che coinvolgono gli anziani.

Bibliografia

AA.VV., 2011, *Guidare in sicurezza anche a settant'anni e oltre*, I quaderni del Centro Cornaglia, Ce.R.R.Co., Officine Grafiche della Comunicazione, Bra (Cuneo).

AA.VV., 2014, *L'approfondimento-Anziani ed incidentalità stradale*, in *Road Safety - News-Magazine di approfondimento sulla sicurezza stradale*, Centro di ricerca per il Trasporto e la Logistica, Università La Sapienza di Roma, Periodico bimestrale n° 3, Aprile 2014, Roma. [online] Disponibile a:
http://www.ctl.uniroma1.it/newsmagazine/2014_04/2014_04_a1_approfondimento.pdf
 [Ultimo accesso: 5 Aprile 2017]

ANIASA, 2015, *Le determinanti socio-economiche della domanda di mobilità degli italiani: il quadro attuale e lo scenario al 2030*, Rapporto di ricerca CENSIS, Roma. [online] Disponibile a:
http://www.aniasa.it/pubblicazioni_file/Rapporto_ANIASACENSISDEF.pdf [Ultimo accesso: 14 Marzo 2017]

CAPACCI Giorgia, RINESI Francesca, 2014, *L'invecchiamento demografico in Italia e nell'Europa del futuro*, in *Annali del dipartimento di metodi e modelli per l'economia il territorio e la finanza*, Numero 1, Fascicolo 1/2014, Pàtron Editore, Bologna.

CARMINUCCI Carlo, 2016, *Le prospettive delle politiche tariffarie nel trasporto pubblico locale*, materiale presentato alla *Conferenza internazionale sulle tariffe nel trasporto pubblico locale*, Bari, 8 luglio 2016. [online] Disponibile a:
<http://www.sipotra.it/wp-content/uploads/2013/12/25Carminucci.pdf> [Ultimo accesso: 30 Marzo 2017]

CMR – Centro Regionale di Governo e Monitoraggio della Sicurezza Stradale di Regione Lombardia, 2016, *L'incidentalità sulle strade della Lombardia nel 2015 – Dossier*, Novembre 2016, Milano.

Commissione Europea, 2002, *La risposta dell'Europa all'invecchiamento della popolazione mondiale-Promuovere il progresso economico e sociale in un mondo che invecchia Un contributo della Commissione europea alla seconda assemblea mondiale sull'invecchiamento*, Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento Europeo, Bruxelles. [online] Disponibile a:
http://ec.europa.eu/employment_social/social_situation/docs/com2002_0143_it.pdf
 [Ultimo accesso: 7 Marzo 2017]

Commissione Europea, 2014, *HORIZON 2020. Il programma quadro dell'UE per la ricerca e l'innovazione*, Direzione generale della ricerca e dell'innovazione, Bruxelles. [online] Disponibile a:
https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/sites/horizon2020/files/H2020_IT_KI0213413ITN.pdf [Ultimo accesso: 9 Marzo 2017]

European Commission, 2015, *ElderSafe Risks and countermeasures for road traffic of elderly in Europe, Final Report*, Bruxelles. [online] Disponibile a:
https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/studies/eldersafe_final_report.pdf [Ultimo accesso: 16 Marzo 2017]

European Commission, 2017, *The Elderly (>64). Traffic Safety Basic Facts 2016*, Final Report, Bruxelles. [online] Disponibile a:
https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/statistics/dacota/bfs2016_elderly.pdf [Ultimo accesso: 11 Aprile 2017]

LUCCHI Tiziano, VERGANI Carlo, 2009, *Anziani al volante. Controlli e consigli per guidare sicuri*, in *Via!*, Rivista per i soci dell'Automobile Club di Milano, n.3/2009, Milano.

LUCCHI Tiziano, VERGANI Carlo, 2010, *L'anziano alla guida dell'automobile-The elderly automobile driver in Journal of Gerontology and Geriatrics (JGG)*. [online] Disponibile a:
<http://www.sigg.it/public/doc/GIORNALEART/1293.pdf?r=0,8047389> [Ultimo accesso: 28 Marzo 2017]

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione Generale per la Sicurezza Stradale, 2002, *Piano Nazionale della Sicurezza Stradale – Azioni Prioritarie*, Marzo 2002, Roma.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione Generale per la Sicurezza Stradale, 2014, *Piano Nazionale della Sicurezza Stradale – Orizzonte 2020, Consulta Pubblica – Documento di sintesi delle Osservazioni*, Agosto 2014, Roma.

Parlamento Europeo, 2010, *Il futuro della mobilità nell'Unione Europea*, Direzione Generale Politiche Interne, Unità Tematica B – Politiche strutturali di coesione, Bruxelles. [online] Disponibile a:

[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2010/431581/IPOL-TRAN_NT\(2010\)431581_IT.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2010/431581/IPOL-TRAN_NT(2010)431581_IT.pdf) [Ultimo accesso: 15 Marzo 2017]

Regione Lombardia, 2010, *Piano Territoriale Regionale (PTR)*, Gennaio 2010, Milano.

Regione Lombardia, 2015, *Documento di Piano del Piano Territoriale Regionale (PTR)*, Aggiornamento Settembre 2015, Milano.

Regione Piemonte, 2009, *Linee guida per la sicurezza stradale – La strategia comune degli enti locali*, Alinea Editrice, Firenze.

QUADALTI Roberto, PALAZZI Mauro, CICOGNINI Elvira, FERRARI Luciano, RINALDI Giovanni, ZANI Bruna, *La percezione del rischio: i risultati di un'indagine condotta nell'AUSL di Cesena* [online] Disponibile a:

http://www.dors.it/prosa/all_pr/aa_1071.pdf [Ultimo accesso: 10 Marzo 2017]

TAMBURINI Laura, CZERWINSKY DOMENIS Loredana, 2014, *Educazione alla mobilità. Un approccio trasversale alla didattica della sicurezza e alla mobilità sostenibile*, Franco Angeli, Roma.

TOGNETTI BORDOGNA Mara (a cura di), 2007, *I grandi anziani tra definizione sociale e salute*, Vol.30, Collana Scienze e Salute – Teorie, Franco Angeli Edizioni, Milano.

UNFPA and HelpAge International, 2012, *Ageing in the twenty-first century. A celebration and a challenge*, New York.

VELARDI Luisa, 2015, *Il movimento degli anziani. Un'analisi e alcune proposte per l'area milanese*, Progetto di ricerca e analisi dei risultati, SPI CGIL, Milano.

World Health Organization, 2002, *Active Ageing: A Policy Framework*, Geneva.

World Health Organization, 2012, *World Health Day 2012. Ageing and health*, Geneva.

Sitografia

AIPCR Italia – Associazione Mondiale della Strada
www.aipcr.it

ANCeSCAO – Associazione Nazionale Centri Sociali Comitati Anziani e Orti
www.ancescao.it

ANIASA – Associazione Nazionale Industria dell’Autonoleggio e Servizi
Automobilistici
www.aniasa.it

Asaps – Il portale della Sicurezza Stradale
www.asaps.it

ATM – Azienda Trasporti Milanesi
www.atm.it

Centro Antartide – Centro Studi e Comunicazione Ambientale
www.centroantartide.it

Ce.R.R.Co. – Centro Ricerche e Relazioni Cornaglia
www.centrocornaglia.org

CENSIS – Centro Studi Investimenti Sociali
www.censis.it

EpiCentro – Il portale dell’epidemiologia per la sanità pubblica
www.epicentro.iss.it

ERSO – The European Road Safety Observatory
www.erso.eu

Éupolis Lombardia – Istituto superiore per la ricerca, la statistica e la formazione
www.eupolislombardia.it

EUROSTAT – Ufficio Statistico dell’Unione Europa
www.ec.europa.eu

HelpAge – International non-governmental organization
www.helpage.org

ISFORT – Istituto Superiore di FORMazione e Ricerca di Trasporti
www.isfort.it

ISS – Istituto Superiore di Sanità
www.iss.it

Istat – Istituto Nazionale di Statistica
www.istat.it

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
www.mit.org.it

Mobilità Pedonale – Associazione svizzera dei pedoni
www.mobilitapedonale.ch

OECD – Organisation for Economic Co-operation and Development
www.oecd.org

Parlamento Europeo
www.europarl.eu

Portale SIS.EL – Sistema Informativo Statistico Enti Locali
www.sisel.regione.lombardia.it

Regione Lombardia
www.regione.lombardia.it

Siamo tutti pedoni – Campagna per la sicurezza dei pedoni e degli utenti deboli della strada
www.siamotuttipedoni.it

SIGG – Società Italiana di Gerontologia e Geriatria
www.sigg.it

TRENORD
www.trenord.it

UNFPA – United Nations Population Fund
www.unfpa.org

WHO – World Health Organization
www.who.int