

*Roma, 7 novembre 2023*

**RAPPORTO ETSC - CONSIGLIO EUROPEO PER LA SICUREZZA DEI TRASPORTI**

**UE E GOVERNI NAZIONALI ADATTINO LE POLITICHE DI SICUREZZA STRADALE**

**ALLE ESIGENZE DI UNA POPOLAZIONE CHE INVECCHIA**

**GARANTIRE CHE GLI AUTOMOBILISTI ANZIANI NON SIANO DISCRIMINATI A CAUSA DELL’ETÀ**

**MIGLIORARE LA SICUREZZA DI PEDONI E CICLISTI ANZIANI**

**ITALIA 2022:**

**960 ANZIANI DECEDUTI PER INCIDENTI STRADALI (2,6 AL GIORNO)**

**28.374 FERITI (77,7 AL GIORNO: 3 OGNI ORA)**

Unione Europea e governi nazionali devono **adattare le politiche di sicurezza stradale alle esigenze di una popolazione che invecchia**, **migliorando -** con infrastrutture sicure e ben protette - **la sicurezza di pedoni e ciclisti anziani**, e **garantendo che gli automobilisti anziani non risultino discriminati a causa dell’età**.

Sono queste le principali indicazioni che si ricavano da **“*Reducing older people’s deaths on European roads - PIN Flash 45*”**, il rapporto, pubblicato oggi ([www.etsc.eu/pinflash45](http://www.etsc.eu/pinflash45)), dal **Consiglio europeo per la sicurezza dei trasporti** (ETSC) - l'organizzazione indipendente e senza scopo di lucro impegnata a ridurre il numero di morti e feriti nei trasporti in Europa.

​“*Poiché la popolazione europea continua ad invecchiare* – ha dichiarato Jenny Carson, coautrice della ricerca - *questo Rapporto sottolinea la necessità di un approccio globale alla sicurezza stradale degli anziani, che bilanci le misure di sicurezza con i vantaggi derivanti da una mobilità attiva ed indipendente*”.

Il Rapporto sottolinea come le stesse collisioni che, in utenti più giovani, possono comportare conseguenze lievi, per le persone di 65 anni o più rischiano di avere esiti gravi o addirittura fatali, a causa del maggiore rischio di mortalità in caso di impatto fisico.

Nel nostro Paese, in particolare - uno dei più longevi in ambito europeo, dove gli over 65 rappresentano, ormai, quasi un quarto della popolazione totale - garantire agli anziani una mobilità attiva, indipendente e sicura è una delle sfide, allo stesso tempo, più difficili e rilevanti.

Basti considerare che, in un solo anno (2022), sulle nostre strade sono deceduti 960 anziani (2,6 al giorno) e 28.374 (77,7 al giorno: 3 ogni ora) sono rimasti feriti. Lo svantaggio delle classi di età più anziane è evidente considerando la distribuzione dei tassi di mortalità stradale per fasce di età: a fronte di una media nazionale pari a circa 53 morti per milione di abitanti, tale valore sale a 86 tra gli 80 e gli 84 anni e a 106 nelle fascia 85-89 anni.

Tra i principali risultati ottenuti in materia, il Rapporto evidenzia:

* una riduzione media annua del 3% della mortalità stradale degli anziani nell'UE25 negli ultimi dieci anni, in gran parte dovuta ai miglioramenti registrati complessivamente nella sicurezza stradale;
* la presenza di variazioni significative nella sicurezza stradale tra vari i paesi. Quello più sicuro per gli anziani è la Norvegia, seguita da Lussemburgo e Regno Unito, mentre Romania, Serbia e Bulgaria registrano la più alta mortalità stradale in questa categoria di cittadini;
* la presenza di variazioni significative nella mortalità stradale degli anziani a seconda della modalità di trasporto, della fascia di età e della tipologia di collisione;
* una percentuale significativa costituita da anziani tra i pedoni e ciclisti uccisi in incidenti stradali: è fondamentale, quindi, comprendere le criticità presenti in queste tipologie di sinistro per elaborare misure efficaci di sicurezza stradale;
* una popolazione europea che continua ad invecchiare e quindi la necessità che le politiche in materia si evolvano per rispondere ai requisiti di sicurezza specifici per questa fascia demografica.

Il Rapporto evidenzia, inoltre, il problema, spesso trascurato, delle cadute dei pedoni in strada, sottolineando l’importanza di monitorare tali eventi per favorire la mobilità attiva e migliorare la sicurezza di coloro che si spostano a piedi.

Riguardo ai conducenti anziani, il testo elaborato sottolinea come i controlli medici basati sull’età non consentano di prevenire adeguatamente le collisioni gravi e potrebbero indurre i conducenti anziani a utilizzare modalità di trasporto più vulnerabili quando smettono di guidare. Vari studi hanno già evidenziato che condizioni mediche specifiche, abuso di sostanze, disturbi mentali, epilessia e diabete sono fattori più importanti dell’età e colpiscono i conducenti in tutte le fasi della vita.

Sebbene la Commissione europea, nella bozza di revisione delle norme UE sulle patenti di guida, abbia recentemente proposto che tutti i conducenti siano soggetti a controlli medici regolari dopo i 70 anni, ETSC sostiene però che questa regola sia discriminatoria, ritenendo preferibile che i medici di famiglia utilizzino un protocollo di screening per tutte le fasce d’età, in modo da segnalare quelle condizioni mediche che potrebbero influire negativamente sull’idoneità alla guida.

Il rapporto sottolinea, infine, anche l’importanza di infrastrutture stradali sicure e ben mantenute, di misure di moderazione del traffico e di attraversamenti pedonali ben regolati da semaforo per migliorare la sicurezza degli utenti stradali più anziani.