



Ancora troppi i morti causati dal traffico, soprattutto nei centri urbani

CAMBIAMO STRADE

Ora sono gli anziani le "vittime designate", che raddoppieranno nel 2050
Obiettivo: mobilità e città sostenibili a misura delle persone



LA SICUREZZA STRADALE DEGLI ANZIANI COME PARADIGMA PER UNA COMUNITÀ SOSTENIBILE

Nel 2050, rispetto ad oggi, in Italia raddoppieranno gli ultra ottantenni e caleranno del 20% i cittadini con meno di 65 anni. Questa è la fotografia scattata dalle tendenze demografiche, che ci racconta di un Paese longevo, dove ci saranno quasi 8 milioni di ultraottantenni (rispetto agli attuali 4), ma anche quasi 20 milioni di over 65 (rispetto agli attuali 13). Con circa 10 milioni di under 65 in meno, l'Italia deve prepararsi ad affrontare nuove sfide, non solo in tema di sanità e previdenza, ma anche - come dimostrano i dati allarmanti che pubblichiamo in questo lavoro - in termini di sicurezza stradale.

Fondazione Unipolis, con il progetto Sicurstrada, si occupa da tempo dei temi legati alla sicurezza stradale delle persone anziane, a partire dal primo studio realizzato nel 2014 "Non è una strada per vecchi". In questi ultimi anni la sicurezza stradale è aumentata, ma le persone anziane, specie se pedoni e ciclisti (in prevalenza uomini) continuano ad essere le vittime "predestinate" negli incidenti sulle strade. Le previsioni che riguardano questa fascia di età al 2050, così come quelle al 2040 contenute nella prima ricerca, confermano e, per certi versi, ampli-

ficano il problema. Infatti, se non si interverrà in maniera decisa e profonda, l'Italia, con oltre il 34% di persone anziane, sarà il paese europeo con il maggior numero di morti e feriti in incidenti stradali fra gli over 65.

**Ecco la fotografia dell'Italia
Un paese sempre più anziano
Nel 2050 saranno
quasi 20 milioni i cittadini
con oltre 65 anni**

Nell'arco degli ultimi due decenni, in particolare dal 2001, data di inizio del Programma d'azione europeo per la sicurezza stradale, in Italia un numero sempre minore di persone ha perso la vita o è rimasta ferita a causa di un incidente stradale. Dal 2001 al 2010, i morti sono passati da 7.096 a 4.090 (-42,4%) e

i feriti da 373.286 a 302.735 (-18,9%), parallelamente ad una diminuzione degli incidenti del 19,6% (da 263.100 a 211.404). Rispetto all'obiettivo fissato dall'UE nel Libro Bianco del 2001, che prevedeva il dimezzamento della mortalità entro il 2010, in Italia si è verificata la diminuzione del numero di morti del 42,4%, in linea con la media europea. Un trend senza dubbio positivo che è continuato con il secondo programma europeo Orizzonte 2020 (2011 - 2020). Infatti in questo ultimo decennio, in Italia si è registrato un calo dei morti rispetto al 2010 del 20,2%, più alto

del valore medio europeo (-18,6%). In sintesi, i dati sull'incidentalità stradale nel nostro Paese nel 2016 (3.283 morti e 249.175 feriti), sono indubbiamente positivi. Tuttavia, evidenziano un ritardo rispetto all'obiettivo fissato per il 2020 dalla strategia europea, che prevede una riduzione del 50% dei morti rispetto al 2010. La situazione italiana presenta elementi di gravità se si analizzano nel dettaglio i dati relativi alle diverse fasce d'età. Per quanto riguarda il numero di under 24 morti o feriti in incidenti stradali si registra un significativo miglioramento nonostante l'incidentalità stradale sia la principale causa di morte dei giovani. Al punto che si può persino affermare che le cosiddette "stragi del sabato sera" che insanguinavano le notti dei fine settimana, sono (quasi) scomparse. Lo stesso discorso non può essere fatto per i cittadini con almeno 65 anni; per questi - infatti - la variazione del numero di morti tra il 2010 e il 2016 è quasi inesistente: si è passati dai 1.059 morti del 2010 ai 1.045 del 2016. Proprio nel 2016 circa un terzo dei morti totali sulle strade avevano 65 anni o più e non è il dato più impressionante. Si pensi che, per ogni milione di abitanti,

***Ecco cosa succederà nel 2050
Più anziani vittime sulle strade
I morti in incidenti
con più di 65 anni
aumenteranno del 50%***

ci sono stati 47 morti tra gli under 65 mentre sono stati ben 224 (!) tra gli uomini con oltre 80 anni. Questo significa che non è stato affrontato il tema dell'invecchiamento della popolazione e delle sue conseguenze sociali (e non solo). Non si tratta, ovviamente, di affrontare una tale questione in una logica generazionale. Non c'è dubbio però che le conseguenze del traffico sulle persone sono diverse a seconda dei mezzi utilizzati per muoversi così come rispetto al grado di vulnerabilità dettato dalle specifiche condizioni, anche fisiche, delle persone. Per questo è necessario intervenire concretamente a fronte dei cambiamenti e delle trasformazioni della società. A vantaggio di tutti.

Se si proiettano gli attuali dati sulla mortalità stradale fino ai prossimi trent'anni e si confrontano gli stessi con le tendenze demografiche, ci si rende conto che senza interventi legislativi, strutturali e culturali in tema di sicurezza stradale, nel 2050 il numero dei morti e dei feriti a causa di incidenti stradali, anziché diminuire, sarà più alto di quello attuale. Si passerà dai 3.283 del 2016 ai 3.358 previsti per il 2050. Questo dato, di per sé negativo, ha al suo interno un

ulteriore elemento di gravità. Infatti, per chi avrà meno di 65 anni il rischio di rimanere ucciso o ferito in un incidente stradale diminuirà di quasi il 20%, mentre per la fascia degli over 65 si prevede un allarmante aumento delle vittime in incidenti stradali (morti e feriti), con punte altissime fra le persone di 80 anni e oltre che avranno percentuali raddoppiate. Tradotto, significa che allungandosi la vita media degli italiani, si moltiplicheranno – in questo caso raddoppieranno – le possibilità di rimanere uccisi o feriti in un incidente stradale.

Secondo le previsioni delle Nazioni Unite e di studi recenti, le città nel 2050 saranno abitate da quasi la metà della popolazione mondiale. La mobilità urbana sarà, quindi, ancora di più un fattore decisivo per garantire maggiore sicurezza. Attualmente, in Italia, nelle aree urbane si verificano i tre quarti degli incidenti stradali, che provocano più del 40% dei morti sul numero totale. Anche per questa ragione, va ripensata l'organizzazione degli spazi nei centri urbani. Soprattutto se si tiene conto che, con l'aumento della vita media, un numero sempre più alto di "teste grigie" cirolerà sulle strade (e sui mar-

Senza interventi per città più sicure per le persone più vulnerabili nel 2050 raddoppieranno gli ultra 80enni vittime di incidenti sulle strade

ciapiedi) delle città. Meno auto private, auto meno inquinanti, più strade a velocità limitata, più spazi verdi, più piste pedonali e ciclabili protette: ecco alcune soluzioni per far sì che le previsioni negative non si trasformino in tragica realtà. Ovviamente, servono anche servizi di

trasporto pubblico più estesi, più moderni e sempre più efficienti, misure per favorire lo sviluppo di *car pooling* e *car sharing*, insieme al *bike sharing*, rendendoli più accessibili e diffusi. La tecnologia sta facendo progressi importanti in grado di orientare le scelte dei *decision maker*. Auto elettriche sempre più diffuse, insieme a sistemi di connes-

sione fra auto, strade e sistemi di regolazione del traffico già oggi sono in grado di garantire minor rischio per chi guida. Per non parlare dell'auto a guida autonoma che è già in fase di sperimentazione su strada in molti paesi, anche se le problematiche che stanno emergendo (anche qui relative alla sicurezza), potrebbero allungare i tempi di un utilizzo generalizzato.

Ma la tecnologia non può da sola essere sufficiente a risolvere i problemi. Infatti, quello che serve è soprattutto

un diverso paradigma dello sviluppo, nel quale, ad esempio, la mobilità urbana diventi sinonimo di mobilità sostenibile: una mobilità che dia un nuovo ritmo alle comunità urbane, con una rinnovata qualità della vita, più sicura e più in sintonia con l'ambiente. E se in città come Copenaghen le auto private restano fuori dal centro storico, in Italia ci si potrà accontentare del solito discorso di convivenza tra auto e bici in città? O affidarsi semplicemente alle capacità taumaturgiche di qualche chilometro di piste ciclabili o zona a traffico limitato (pur importanti)? I dati dimostrano i vantaggi della mobilità sostenibile in termini di qualità della vita: sia per quanto riguarda la salute e i tempi di vita delle persone, sia per gli aspetti economici (nel 2016 il costo sociale per gli incidenti stradali con lesioni alle persone è stato pari a 17 miliardi di euro, ovvero l'1,1% del Pil nazionale). E questo deve valere tanto per i centri storici che per le periferie. Ad esempio le 14 città metropolitane, che hanno iniziato a sviluppare un tipo di mobilità sostenibile che dai centri storici si sta diffondendo alle aree più periferiche, hanno già avuto benefici evidenti in fatto di sicurezza stradale, con meno vittime. Infatti, nei contesti urbani la varia-

zione percentuale dei morti 2016–2010 ha avuto una riduzione media del 23% rispetto a quella nazionale del 20,2%.

Le aree urbane possono quindi diventare spazi privilegiati dove sperimentare concretamente nuove misure per una mobilità più sostenibile, che dia maggiore sicurezza alle persone anziane - sempre più numerose - ma anche a tutta la società. Si tratta di un impegno che l'Italia ha preso sottoscrivendo l'Agenda 2030 dell'ONU per lo sviluppo sostenibile. Un nuovo modello di crescita che ha fra i suoi obiettivi, quello riguardante le "città e comunità sostenibili" (Goal 11): "Entro il 2030 fornire l'accesso a sistemi di trasporto sicuri, sostenibili, e convenienti per tutti, migliorare la sicurezza stradale, in particolare ampliando i mezzi pubblici, con particolare attenzione alle esigenze di chi è in situazioni vulnerabili, alle donne, ai bambini, alle persone con disabilità e agli anziani". Ecco, per tentare di invertire la tendenza che questo studio mette in evidenza e smentire le previsioni per il 2050, potrebbe essere utile - non solo per gli anziani, ma per l'intera società italiana - cominciare a misurarsi con gli obiettivi del 2030.

Sicurezza e qualità della vita con trasporti pubblici efficienti piste ciclabili e aree pedonali che rendano le città a misura di anziani e bambini

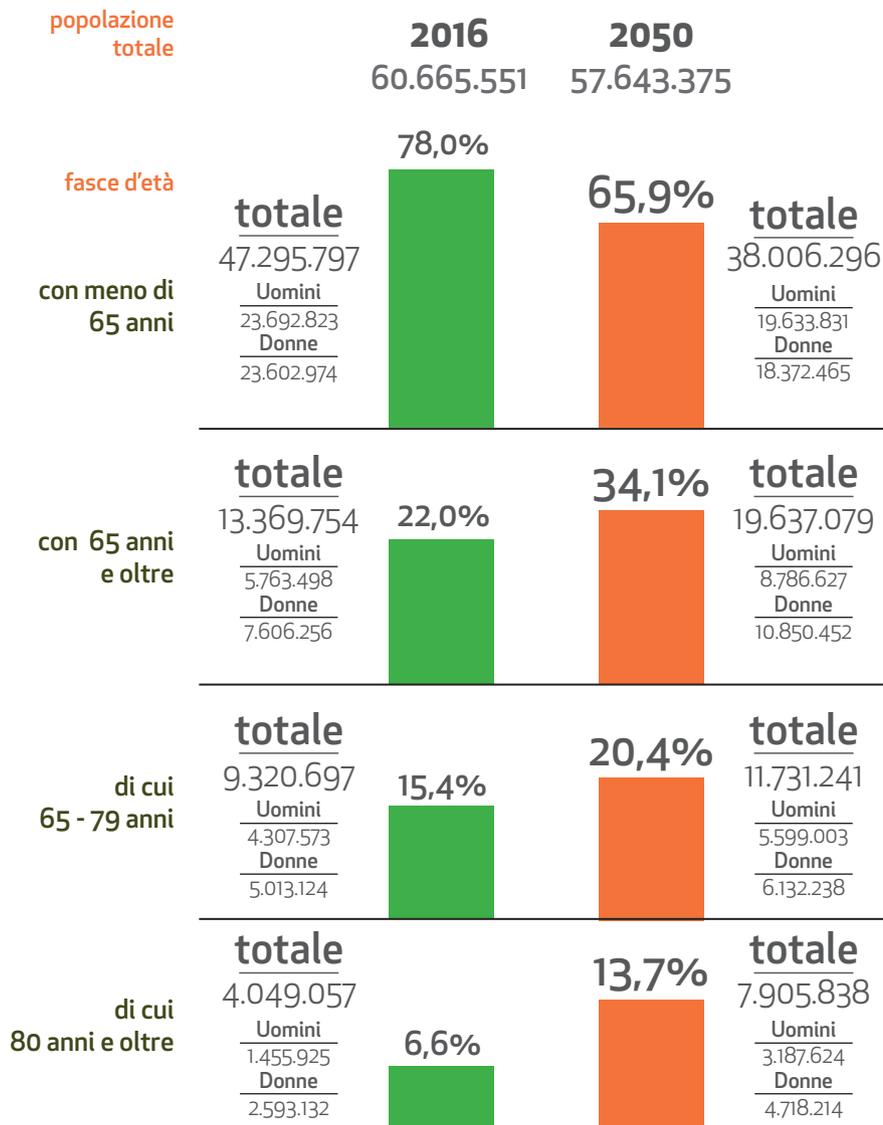
L'ITALIA SEMPRE PIÙ ANZIANA NEL 2050

Calano gli abitanti
Oltre un terzo gli ultra 65enni
e raddoppiano gli over 80
L'impatto sulla mobilità
e la sicurezza stradale

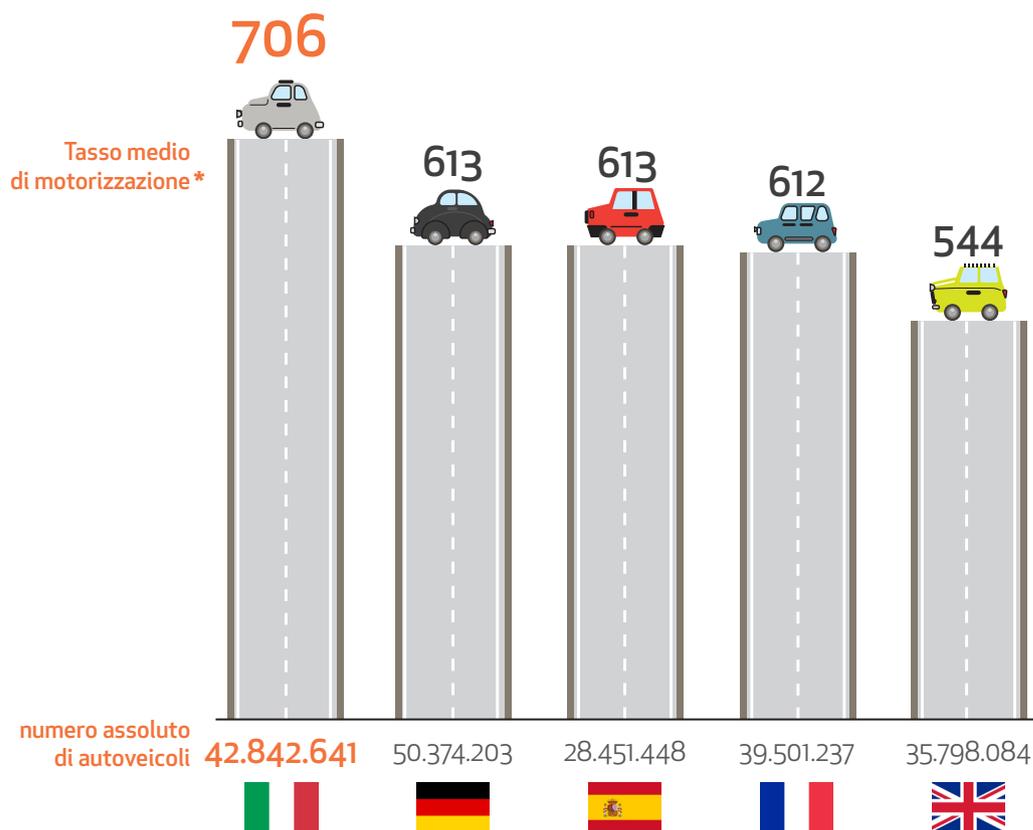
Un'Italia sempre meno affollata, declinata al femminile e nella quale più di un terzo degli abitanti avrà almeno 65 anni, con la quota degli over 80 raddoppiata. Ecco la fotografia dell'Italia nel 2050 che invecchia e dove, contemporaneamente, i residenti caleranno dai 60,7 milioni di oggi a 57,6 milioni.

Mentre nel 2016 la percentuale di anziani con 65 anni e oltre è del 22% sul totale, nel 2050 raggiungerà una quota del 34,1%. In particolare, gli ultraottantenni saliranno dal 6,6% della popolazione totale nel 2016, al 13,7%. Uno scenario che apre molteplici problemi per la mobilità e il traffico nelle città e, soprattutto, per la sicurezza stradale.

Fonte: Istat



LA MOTORIZZAZIONE IN ITALIA e nei maggiori paesi d'Europa



Il nostro Paese
ha il più alto tasso di autoveicoli
Sono più di 700 ogni mille abitanti
e si contano 38 milioni di auto

Nel confronto europeo, l'Italia emerge come il Paese a più alto tasso di motorizzazione. Nel 2016, gli autoveicoli erano 42.842.641. Questo significa che sulle strade circolano 706 veicoli per ogni 1.000 abitanti.

In particolare, la quota prevalente è rappresentata dalle autovetture: 37,9 milioni. Negli ultimi cinque anni il numero degli autoveicoli è cresciuto di oltre 862.000 unità, con quasi 798.000 autovetture in più.

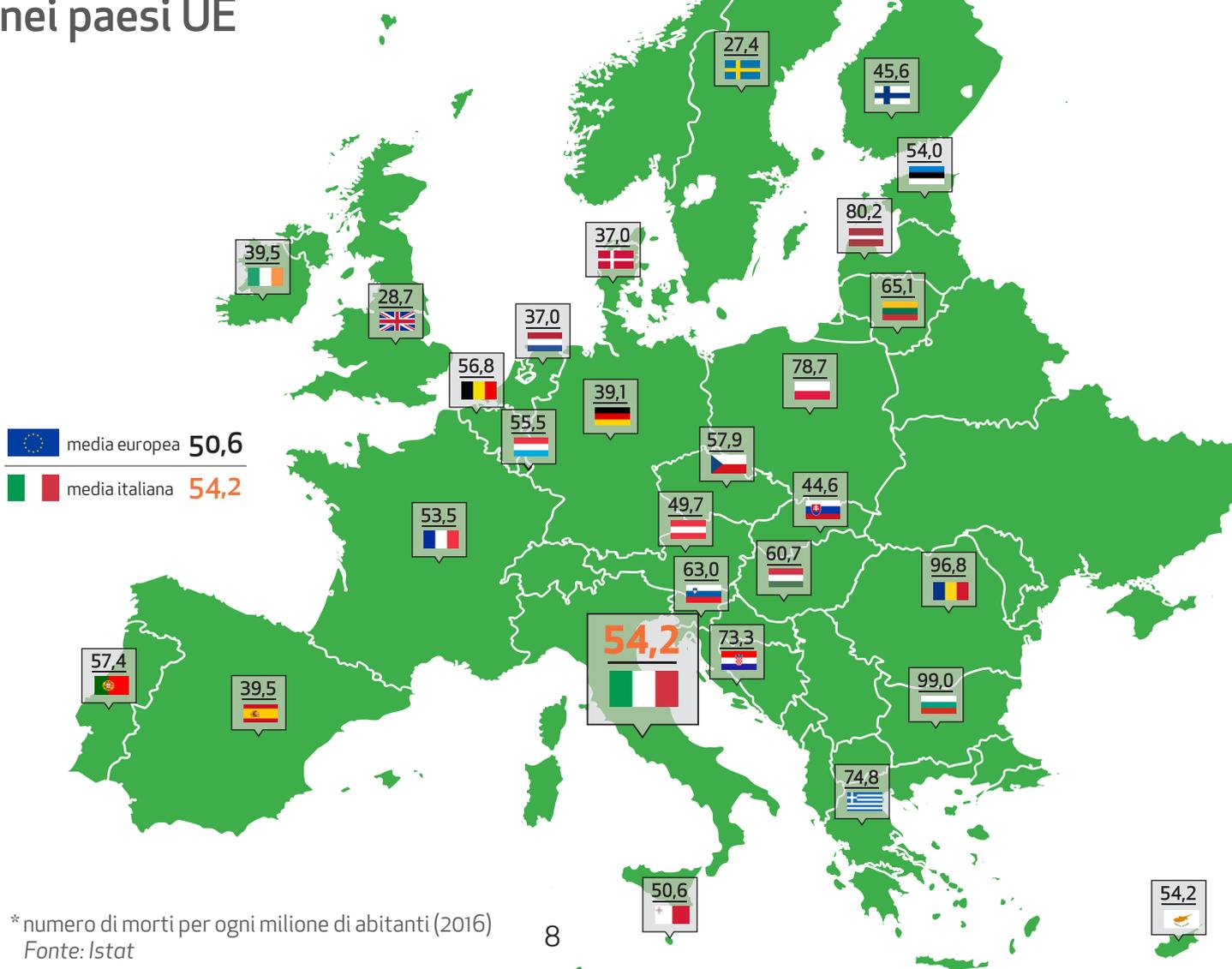
A questi dati si aggiunge quello inerente i motocicli: ben 6,6 milioni di mezzi che tra il 2012 e il 2016 hanno registrato un aumento dell'1,6%. Una situazione davvero insostenibile sia per il traffico che per l'inquinamento atmosferico e acustico.

* tutte le tipologie di autoveicoli tranne i rimorchi e i motocicli per ogni 1.000 abitanti (2016)

Fonte: Eurostat

LA SITUAZIONE IN EUROPA

Tasso di mortalità stradale* nei paesi UE



* numero di morti per ogni milione di abitanti (2016)
Fonte: Istat

CONFRONTO EUROPEO

Mortalità stradale dei cittadini con 65 anni e oltre

numero di morti
con 65 anni e oltre

1.045

886

1.049

513

456

tasso di mortalità
stradale*

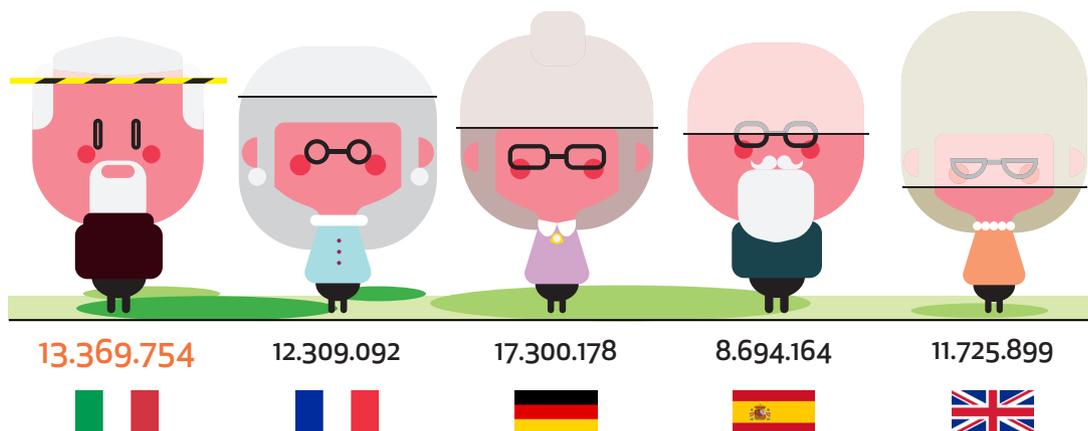
78,2

72,0

60,6

59,0

38,9



numero di abitanti
con 65 anni e oltre

13.369.754

12.309.092

17.300.178

8.694.164

11.725.899



L'ITALIA HA IL RECORD DI VITTIME DELLA STRADA TRA LE PERSONE ANZIANE

L'Italia è uno fra i paesi più longevi al mondo. Tuttavia, nel 2016 ben il 31,8% dei morti sulle strade aveva almeno 65 anni, con un tasso di mortalità di 78,2 casi ogni milione di abitanti, il più alto tra i maggiori Paesi europei (mentre la media nazionale italiana è 54,2). Il tasso italiano di mor-

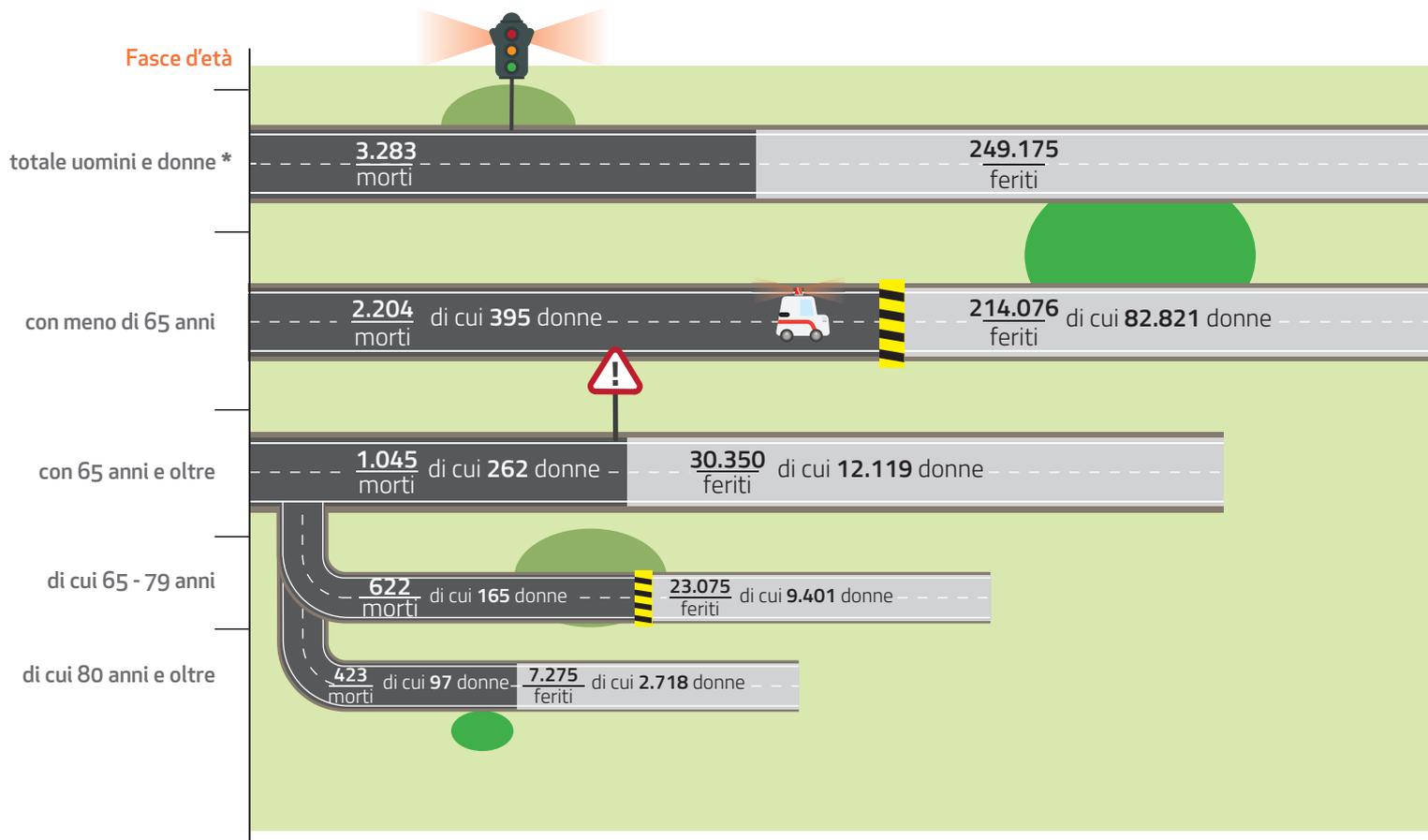
talità tra gli anziani supera infatti - e di parecchio - quello di Francia (metropolitana), Germania, Spagna e Regno Unito, dove la percentuale dei morti con 65 anni e oltre è stata rispettivamente del 25,5%, del 32,6%, del 27,9% e del 24,3%. Insomma, più longevi, ma anche più a rischio!

* numero di morti per ogni milione di abitanti (2016)

Fonte: Istat

MORTI E FERITI

in incidenti stradali per fasce d'età e genere

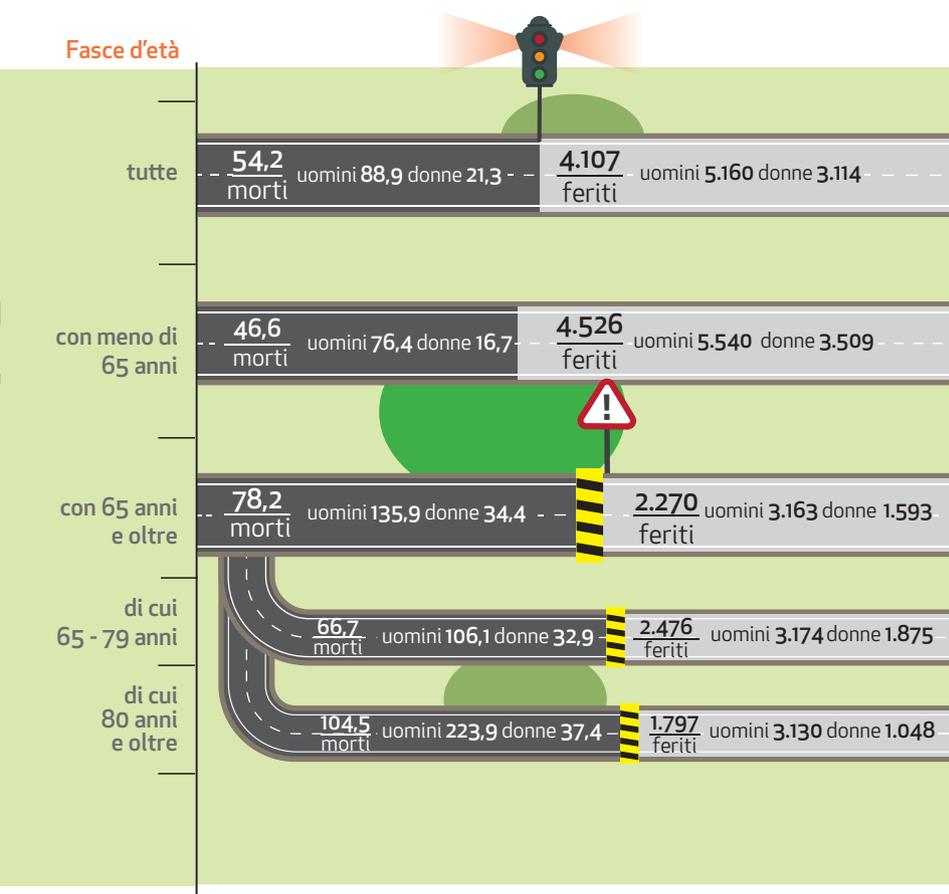


*ETÀ NON INDICATA

morti: 34 di cui 7 donne.
feriti: 4.749 di cui 2.242 donne

Fonte: Istat (Dati 2016)

TASSO DI MORTALITÀ E LESIONI STRADALI* per fasce d'età



Sono gli uomini con ottant'anni e oltre le "vittime designate" del traffico 224 per milione di abitanti

Se nel 2016 il tasso medio di mortalità stradale (54,2 per ogni milione di abitanti) è stato il più basso dal 2010, sono sempre i più giovani e i più anziani a pagare il prezzo più alto all'insicurezza stradale, superando di gran lunga la media. Nella fascia 20-24 anni e in quella 25-29 si registrano rispettivamente tassi pari a 86,1 e 72,5 morti per ogni milione di abitanti. Fra gli anziani, invece, nella fascia 80-84 anni ci sono 104,2 morti ogni milione di abitanti e nelle fasce 85-89 e oltre i 90, il tasso di mortalità raggiunge e supera 102. E sono soprattutto ciclisti e pedoni anziani le "vittime designate" del traffico, in particolare nei centri urbani.

* numero di morti e feriti per ogni milione di abitanti nella fascia di popolazione indicata e per genere (2016)

Fonte: Istat

I PIÙ VULNERABILI SULLE STRADE SONO PEDONI E CICLISTI E SI TRATTA SOPRATTUTTO DI ANZIANI MASCHI

CALA IL NUMERO DI MORTI E FERITI, MA CRESCE L'INCIDENZA PERCENTUALE

Pedoni, ciclisti e motociclisti sono i soggetti più esposti alle conseguenze degli incidenti stradali. La mancanza di protezioni esterne li rende maggiormente vulnerabili sulle strade: nel 2016 sono stati la metà dei morti e oltre un terzo dei feriti totali in incidenti. L'indice di mortalità per i pedoni (2,9 morti ogni 100 incidenti con investimento di pedone) è quattro volte superiore a quello degli occupanti di autovetture (0,66) e quello per motociclisti e ciclisti è circa il doppio. È vero che rispetto al 2010 tra queste categorie di utenti stradali si è verificata una diminuzione del numero assoluto dei morti (scesi da 1.965 a 1.618) e dei feriti (da 102.592 a 92.473). Ma l'incidenza percentuale sul totale delle vittime di incidenti stradali è aumentata! Nel 2016 il 49,28% dei morti e il 37,11% dei feriti appar-

tenevano a questi soggetti vulnerabili, mentre nel 2010 erano rispettivamente il 48,04% e il 33,89%. Infatti, i dati evidenziano che tra il 2010 e il 2016 i morti sono ca-

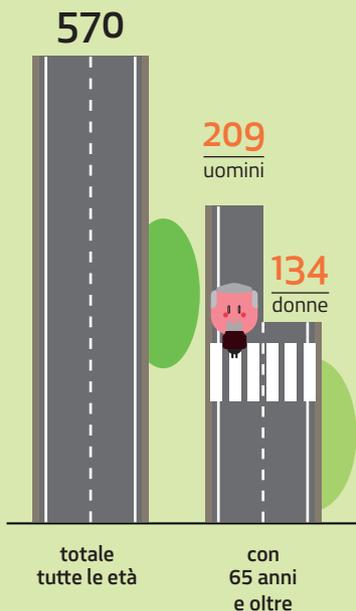
lati dell'8,2% tra i pedoni e cresciuti del 3,8% tra i ciclisti, ma a fronte di una diminuzione media del numero totale dei morti in incidenti stradali del 20,2%. La maggioranza dei pedoni morti aveva almeno 65 anni, 343 su un totale di 570, con una prevalenza degli uomini (209, rispetto a 134 donne). Le donne con 65 anni e oltre, tuttavia, rimangono maggiormente ferite rispetto ai pedoni maschi loro coetanei. Infine, poco meno del 50% dei ciclisti morti sulle strade nel 2016 aveva almeno 65 anni (134 su 275) con una netta prevalenza degli uomini (114), rispetto alle donne (20). In questa fascia d'età, i ciclisti feriti sono in prevalenza uomini.

TUTTA L'UTENZA VULNERABILE ciclisti, motociclisti e pedoni

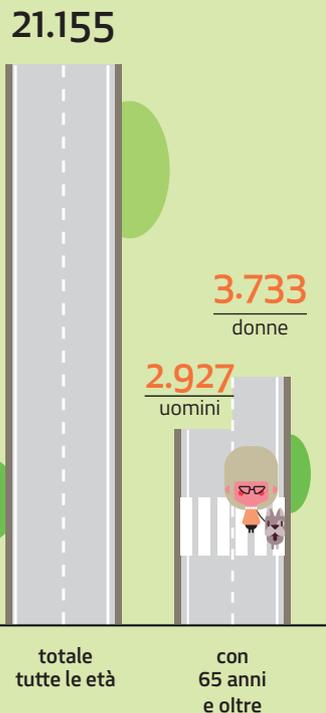
	2010		2016	
	morti	feriti	morti	feriti
totali	1.965	102.592	1.618	92.473
incidenza % sul totale	48,04%	33,89%	49,28%	37,11%

Pedoni

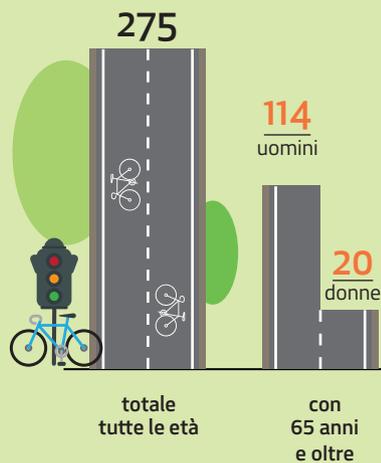
morti



feriti

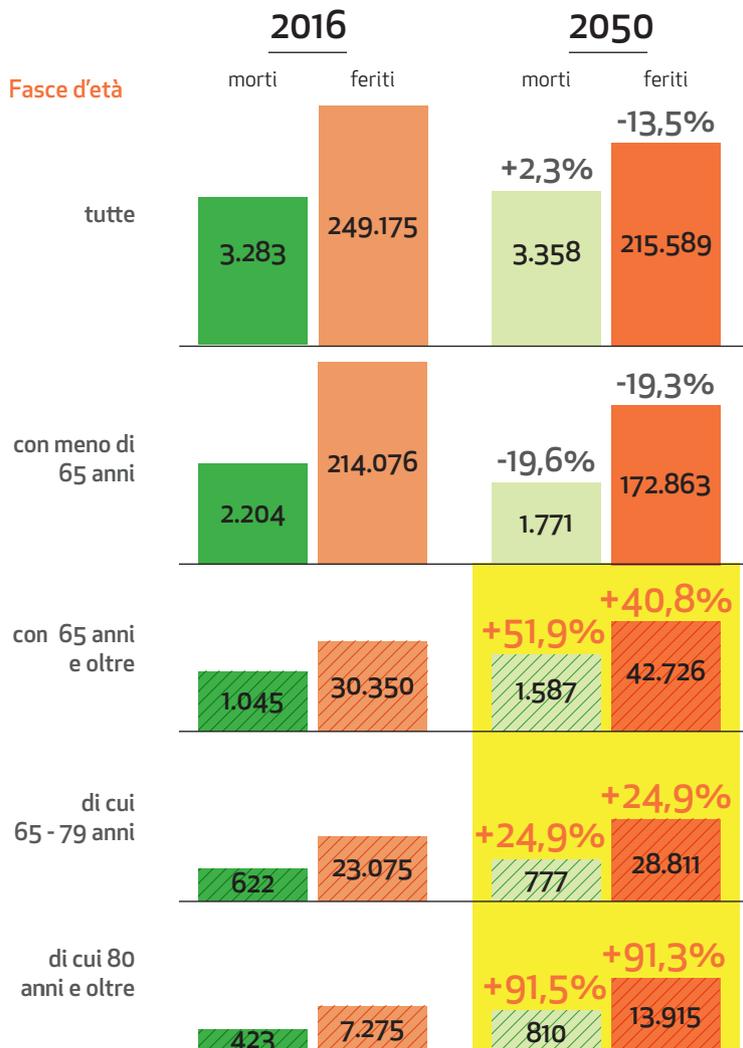


Ciclisti



COSA SUCCEDERÀ SULLE STRADE NEL 2050 IN ITALIA

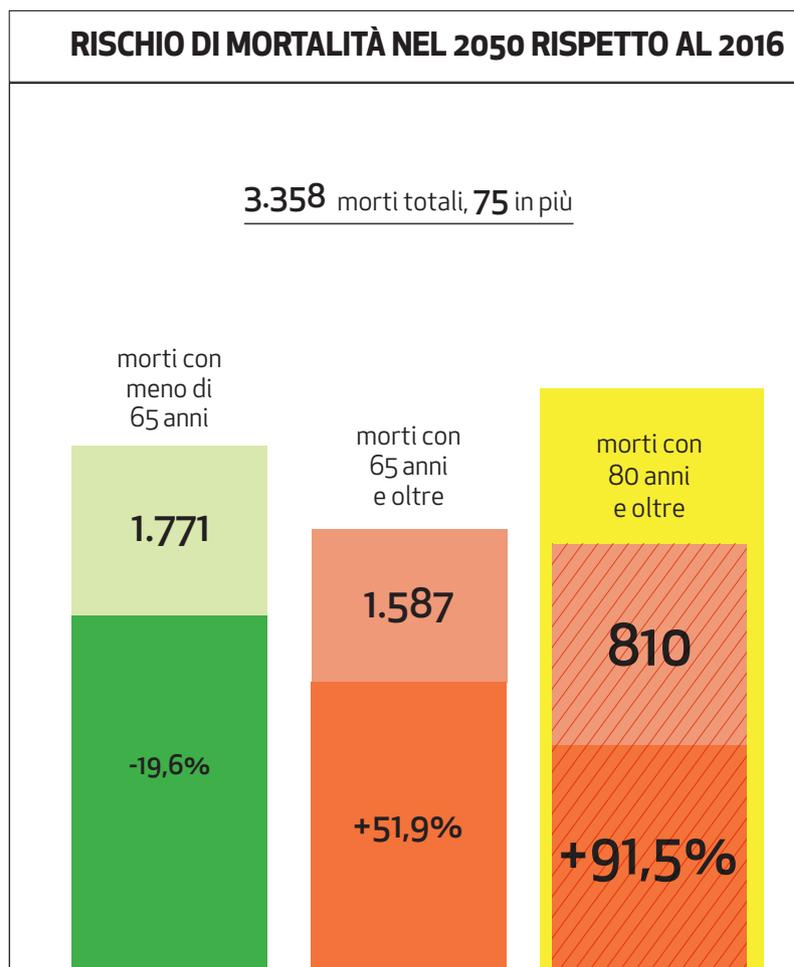
L'obiettivo è zero vittime, ma senza interventi radicali



Nel 2016, a metà del programma europeo "Orizzonte 2020" (2011 - 2020), si è registrato un calo dei morti sulle strade, rispetto al 2010, del 20,2%, più alto della media europea (-18,6%). Tuttavia, l'obiettivo per il 2020 di dimezzare il numero di morti e feriti sulle strade, appare assai lontano e praticamente irraggiungibile. Questa situazione, anche se comune a tutti i paesi della UE, rappresenta un vero e proprio macigno se proiettata al 2050 - una data non poi tanto lontana - che impedirà di realizzare il pur ambizioso obiettivo "zero vittime", a meno che non si operi una netta inversione di tendenza con interventi decisi e profondi e producendo un cambiamento davvero incisivo degli stili di vita insieme ad una decisa espansione dei mezzi di trasporto pubblico e

raddoppieranno i morti per incidenti stradali con oltre 80 anni

di altre forme di mobilità più sostenibile, soprattutto nelle aree urbane. Nelle condizioni attuali di incidentalità stradale, nel 2050 i morti sulle strade non solo non saranno azzerati, ma addirittura aumenteranno, sia in termini assoluti, 75 in più, che in termini percentuali, più 2,3%. Un dato che riguarda in particolare le persone con più di 65 anni. Infatti, mentre nella fascia di età fino a 65 anni i morti e i feriti in incidenti stradali diminuiranno rispetto a quelli attuali (-19,6%); per gli over 65 il rischio stradale aumenterà mediamente del 50% e all'interno di questa fascia emergerà un aspetto ancora più drammatico: le persone uccise sulle strade con almeno 80 anni raddoppieranno, passando rispettivamente dai 423 morti del 2016 agli 810 del 2050; non molto dissimile il dato dei feriti che passerà da 7.275 a 13.915.





Segui il progetto sicurstrada su

sicurstrada.it



Fondazione Unipolis

Via Stalingrado, 53 - 40128 Bologna

fondazioneunipolis.org | info@fondazioneunipolis.org | info@sicurstrada.it

