



### Introduzione

Il 21,5% delle vittime della strada ha >65 anni.

Tale proporzione è destinata ad aumentare per l'invecchiamento generale della popolazione.

Oltre alla maggiore probabilità di causare l'evento, il soggetto anziano ha maggiori probabilità di morire, a parità di insulto fisico, rispetto alle fasce di età più giovani a causa della sua "fragilità" fisiologica.

### Obiettivo

Analizzare alcuni determinanti della letalità del soggetto >65 anni legati alla fase *pre-crash* e *crash* dell'evento accidentale.

### Risultati

In caso di incidente, i soggetti con un'età 75-84 anni hanno una probabilità di morire doppia (OR 2,0; 95% CI: 1,8-2,3) rispetto alla fascia di riferimento 65-74, che aumenta ulteriormente per i soggetti >85 anni (OR 3,6; CI: 2,9-4,4).

Il sesso femminile risulta protettivo (OR 0,8; CI: 0,7-0,9).

Il pedone risulta in assoluto l'utente della strada più vulnerabile con un rischio di morte pari a 11 volte rispetto all'automobilista (OR 10,9; CI: 7,9-15,1), seguito per pericolosità dal ciclista (OR 4,5; CI: 3,6-5,5).

Le ore notturne dalle 22 alle 6 del mattino presentano un OR di 2,5 (CI 2,0-3,2) rispetto alle ore della mattinata.

L'incidente occorso in ambiente extraurbano o autostradale quadruplica e quintuplica la probabilità di morte.

Anche l'area di accadimento risulta correlata con l'esito dell'incidente: rispetto alle regioni del sud, prese come riferimento, gli incidenti che si verificano nelle regioni del centro e del nord portano con una minore probabilità ad esiti letali, con il 40% in meno al centro e 22% in meno al nord (CI 0,6-0,9 e 0,7-1,0 rispettivamente).

### Conclusioni

L'età anziana del soggetto oltre ad influire sulla fragilità dell'organismo, si associa ad una diversa modalità di esposizione al traffico. L'anziano si sposta sempre di più a piedi, risultando quindi doppiamente vulnerabile a conseguenze fatali in caso di impatto.

La maggiore probabilità di esito sfavorevole in caso di incidente rilevata nelle regioni del sud d'Italia potrebbe trovare spiegazione nella documentata minore propensione all'utilizzo di dispositivi di sicurezza quali cinture di sicurezza/casco rispetto alle regioni del centro e del nord.

L'analisi evidenzia come interventi preventivi volti a ridurre il numero dei decessi tra gli anziani dovrebbero essere prioritariamente rivolti ai grandi anziani maschi, con una particolare attenzione per le regioni del sud d'Italia.

### Materiali e Metodi

**Archivio di dati:** flusso ISTAT CTT/INC, anno 2004, territorio nazionale.

**Selezione:** tutti gli incidenti stradali che hanno causato almeno un morto o un ferito di età >65 anni.

**Analisi:** regressione logistica con selezione *stepwise*;

- variabile dipendente: esito dell'incidente (deceduto/ferito);
- variabili esplicative: legate al soggetto (età, sesso, residenza), all'ambiente (fondo stradale, condizioni meteorologiche, tipo di traffico, tempo di accadimento), alla natura dell'incidente.

	CONFRONTO	OR	IC 95%
ETÀ	65 -74*	1	
	75-84	2.0	1.8-2.3
	oltre 85	3.6	2.9-4.4
TIPO DI VEICOLO COINVOLTO	automobile*	1	
	bicicletta	4.5	3.6-5.5
	motociclo	2.7	2.1-3.4
	pedone	10.9	7.9-15.1
SESSO	maschi*	1	
	femmine	0.8	0.7-0.9
ORARIO	Mattino*	1	
	Pom/Sera	1.2	1.1-1.4
	Notte	2.5	2.0-3.2
TIPO DI STRADA	Urbana*	1	
	Extraurbana	5.4	4.6-6.2
	Autostrada	4.2	3.2-5.5
NATURA DELL'INCIDENTE	Tra veicoli in marcia*		
	Tra veicolo e pedone	0.7	0.5-1.0
	Tra veicolo e ostacolo	1.4	1.0-1.9
	Veicolo senza urto	2.4	2.0-3.0
AREA GEOGRAFICA	sud*	1	
	centro	0.7	0.6-0.9
	nord	0.8	0.7-1.0

\* variabile di riferimento