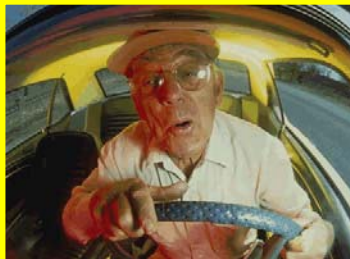




Il Conferenza di Consenso dei Presidenti delle Commissioni Mediche Locali

Montecatini Terme 12 giugno 2009

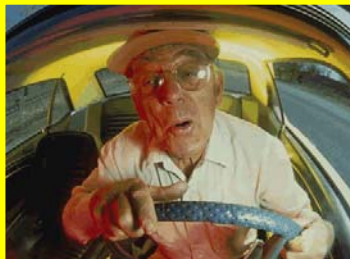
La Comorbidity nella terza età
Dott. Andrea Minarini
CML Bologna



Aumentano le "patenti grigie"

Sempre più anziani al volante: oggi in Italia gli automobilisti che hanno superato i 60 anni sono 6.840.059 pari al 19,2% del totale (35.514.454). Un record assoluto e una bella crescita perché solo nel 2004 le patenti degli over 60 erano 6.581.836, pari a una crescita del +3,9%.

Ricerca Asaps, associazione amici polizia stradale



Fra gli ultrasessantenni i maschi sono il 67,9% le femmine il 27,3%. Le patenti non classificate dal Ministero dei Trasporti sono il 4,8%. Con l'aumentare della fascia d'età la percentuale dei maschi aumenta gradualmente. Si passa dal 58,6% nella fascia d'età 60-64 anni, all'85,6% nella fascia oltre 80 anni. In sostanza la donna, pur essendo più longeva, rinuncia alla patente molto prima dell'uomo

Ricerca Asaps, associazione amici polizia stradale



Uno sguardo ai dati Istat della sinistrosità del 2006, ci consente di affermare che fra i conducenti di veicoli, le vittime ultrasessantenni sono state 865 (764 maschi e 101 femmine) pari al 23,1% leggermente superiore alla percentuale dei patentati, ma su questo aspetto possono incidere anche elementi legati ad una maggiore fragilità. 30.103 invece i feriti (23.208 maschi e 6.895 femmine) il 12,8% del totale. E' difficile fotografare i contorni delle responsabilità nel sinistro fra i conducenti secondo le età, pur tuttavia è innegabile la necessità di una accurata verifica delle caratteristiche di idoneità

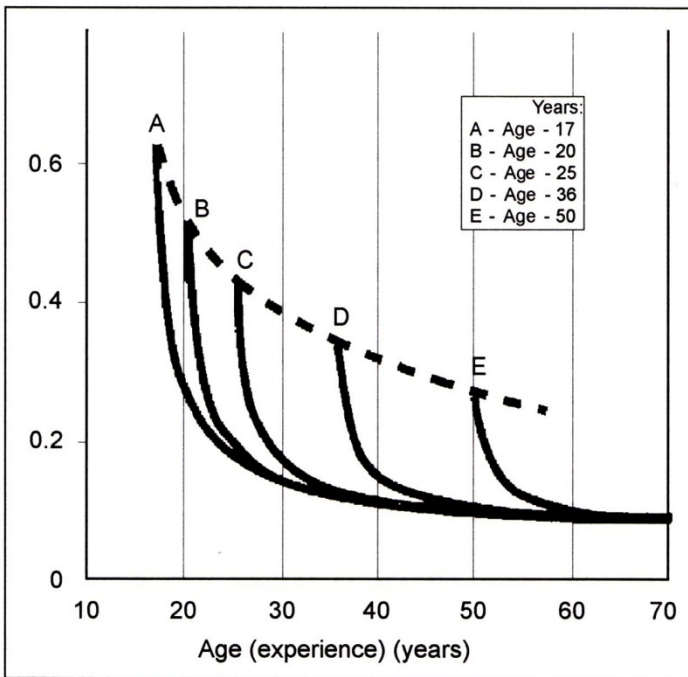


Bild 4: Predicted risk of accident (accidents per year) as a function of age at which drivers obtain their license; aus: The Accident Liability of Car Drivers. TRL Research Report 315, 1991

Rischio di incidenti in funzione dell'età del rilascio della patente di guida

A – 17 anni

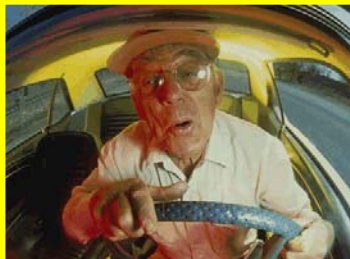
B – 20 anni

C – 25 anni

D – 36 anni

E – 50 anni

(Maycock et. Al. 1991)



Fragilità fisica e perciò vulnerabilità a lesioni nel caso di incidenti stradali

Una generale riduzione nelle funzioni:

1. Fisiche
2. Sensoriali
3. **Cognitive** (funzioni attentive, percezione visiva, capacità di reagire, velocità di elaborazione delle informazioni ecc.)



- Molti conducenti anziani, anche più di altre categorie di conducenti, sono consapevoli del loro rischio di incidenti, dei loro deficit ed hanno, di conseguenza, adattato le loro modalità e le loro abitudini di guida.



- In altre parole, cercano di ridurre i viaggi in condizioni ritenute pericolose e/o disagiati e cercano di limitare i loro spostamenti a situazioni ritenute sicure e confortevoli.
- Tale auto-regolazione si esprime in specifici pater di „esposizione“ al rischio.

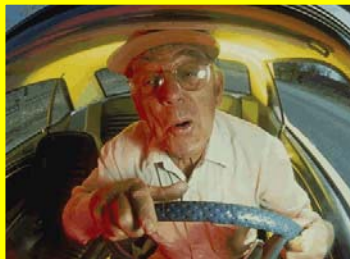


Deficit e conseguenze per la guida

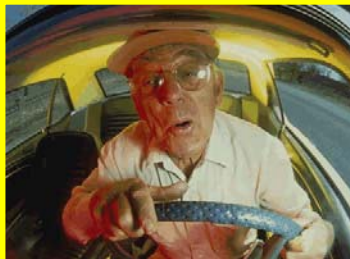
- Vi sono forti differenze nel processo di invecchiamento.
- Anche anziani relativamente sani, però, presentano probabilmente un declino in ambito sensoriale, fisico e cognitivo.



- Tali cambiamenti („deficit“) presentano anche intuitivamente effetti sulla guida e fanno supporre, come conseguenza, un aumento più che proporzionale degli incidenti stradali.



- Tuttavia le evidenze su una relazione causale tra il declino in specifiche abilità e una ridotta idoneità alla guida o un aumento di incidenti stradali sono deboli e non ancora del tutto chiare.
- Molti deficit sono compensabili.



Deficit associati all'età e conseguenze sulla capacità di guida

Deficit

- Allungamento dei tempi di reazione. Difficoltà nel dividere l'attenzione tra compiti diversi.
- Deficit visivi, spec. di notte
- Difficoltà a giudicare velocità e distanze

Problemi con la guida

- Difficoltà a guidare in situazione non familiari.
- Difficoltà nel vedere pedoni e altri oggetti di notte, leggere segnali stradali. Difficoltà a guidare con il cattivo tempo.
- Incapacità nel percepire conflitti con altri veicoli. Incidenti in prossimità di incroci.



Deficit associati all'età e conseguenze sulla capacità di guida

Deficit

- Difficoltà nel percepire e analizzare situazioni (percezione visiva).
- Maggiore tendenza all'affaticamento

Problemi con la guida

- Incapacità nel rispettare i segnali di „dare la precedenza“, altri segnali stradali. Rallentamento nel valutare adeguatamente situazioni pericolose
- Maggiore affaticamento dopo un lungo viaggio, incidenti in cui è coinvolto un solo veicolo



Deficit associati all'età e conseguenze sulla capacità di guida

Deficit

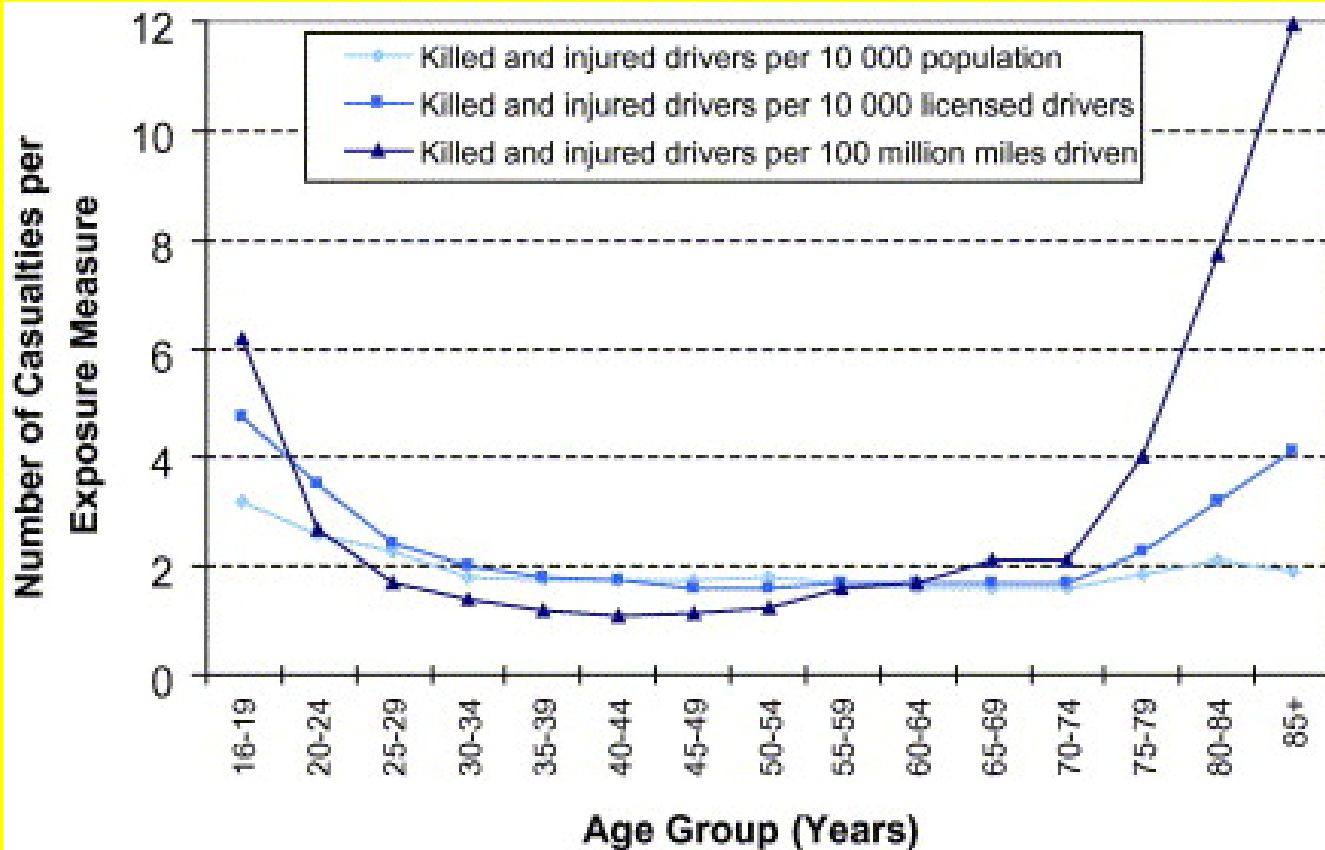
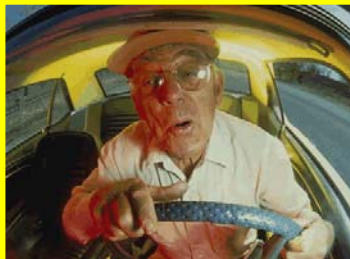
- Difficoltà nel girare la testa, percezione visiva periferica ridotta
- Generali effetti dell'invecchiamento
- Alcuni deficit variano da giorno a giorno. Affaticamento, sintomi di demenza

Problemi con la guida

- Difficoltà nel percepire ostacoli mentre si manovra un veicolo. Incapacità nel percepire il traffico di dietro, di lato mentre si cambia corsia o si svolta.
- Paura o incapacità a gestire un malore, guidare in posti non familiari, di notte o in condizioni di forte traffico.
- Riguardano l'idoneità alla guida in generale



- E' controverso se gli anziani, come gruppo, rappresentino un rischio di incidenti stradali inaccettabilmente elevato.
- Se si considera la probabilità di incorrere in incidenti per possessori di patente di guida o per km percorsi vi è, in tutti gli studi, un evidente aumento a partire dalla mezza età.





- Tuttavia la curva ad **U**, comune a tutti i Paesi industrializzati, non può essere accettata come necessariamente indicanti una **ridotta abilità nella guida**.



- 1. Conducenti anziani hanno una probabilità maggiore nel figurare nelle statistiche per via della loro maggiore fragilità e la ridotta tolleranza alle ferite.



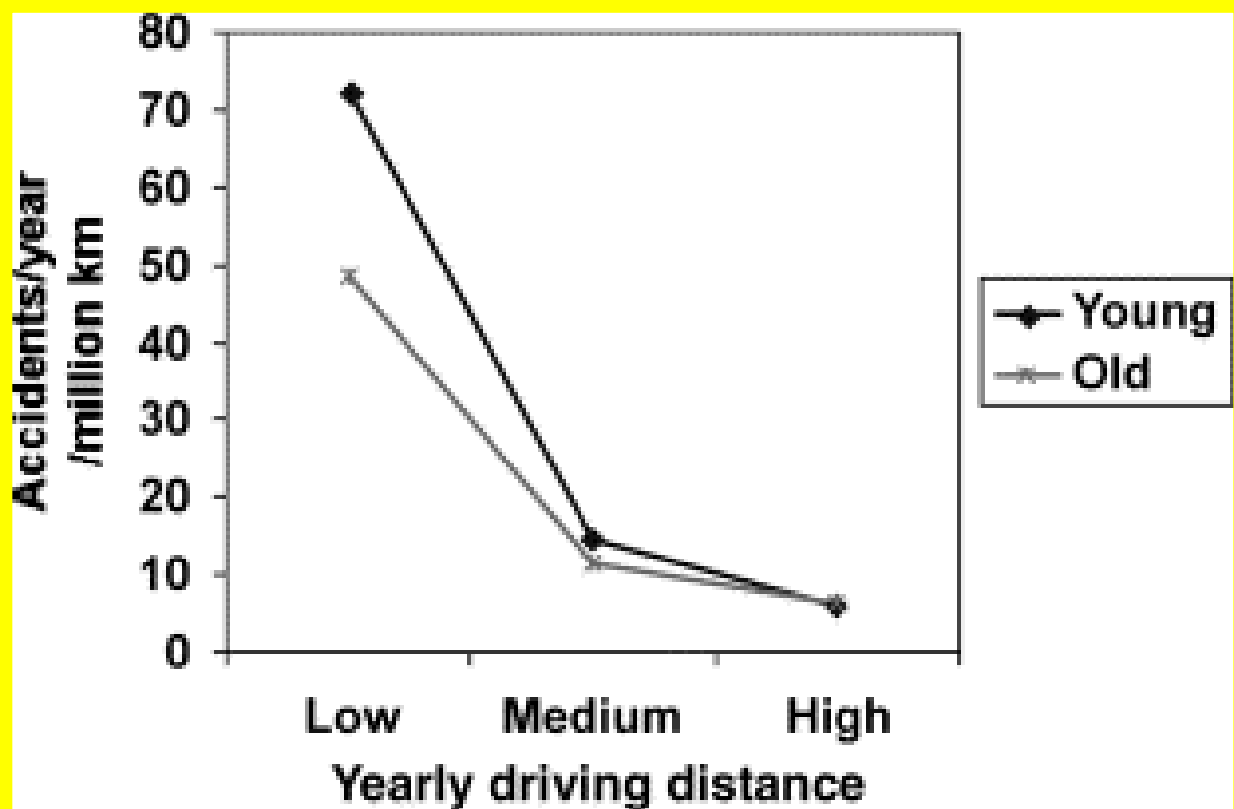
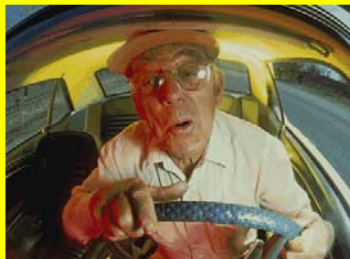
- Tra il 60 e il 95% dell'aumento nella percentuale di mortalità per distanza percorsa da parte di conducenti di età superiore a 60 anni può essere attribuita alla loro **maggiore fragilità**.



- 2. Vi è un errore dovuto alla errata considerazione delle brevi distanze percorse.
- Indipendentemente dall'età, i conducenti che guidano lunghe distanze, tipicamente, mostrano un minor numero di incidenti per km rispetto a coloro che guidano di meno.



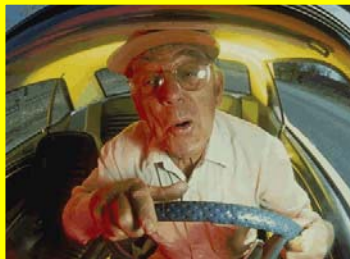
- Recentemente è stato mostrato che confrontando gli anziani (> 65 anni) con i conducenti giovani (25-40 anni) non risulta un maggior numero di incidenti se si tiene conto della distanza realmente percorsa.





- *Older people are the safest group of drivers on the road, with the lowest accident rate per licensed driver.*

(Maycock, 1997)



- Ciò nonostante vengono considerati da parte di molti Governi europei come un gruppo di conducenti potenzialmente pericolosi.
- Ciò dipende da un uso troppo liberale (o da un abuso?) della curva ad **U** di cui prima.



- Molti conducenti anziani sono consapevoli dei loro deficit e, di conseguenza, modificano le loro abitudini di guida, evitando situazioni da loro considerate pericolose o sfavorevoli.



- E' però anche vero che gli anziani ritengono di guidare meglio di come in realtà guidano.
- Pensano di essere più prudenti di come lo sono in realtà.
- L'autopercezione e la percezione da parte degli altri differisce in parte molto.



1. Guidano meno km all'anno
2. Percorrendo brevi tratti di strada
3. Riducono la guida notturna o durante le ore di punta
4. Riducono il numero di tragitti lunghi
5. Guidano facendo frequenti pause
6. Guidano prevalentemente su strade conosciute

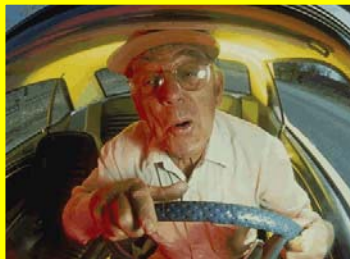


- Perlomeno alcuni dei cambiamenti nelle abitudini di guida sono però controproducenti per quanto riguarda il rischio di incidenti.
- Gli anziani tendono ad evitare le autostrade, caratterizzate da un ridotto numero di incroci e quindi molto sicure.



Gli incidenti degli anziani presentano particolari caratteristiche:

- Molti incidenti consistono in collisioni con altri veicoli.
- Pochi incidenti dovuti ad alta velocità
- Tendono ad avere la responsabilità nelle collisioni
- **Molti incidenti agli incroci**



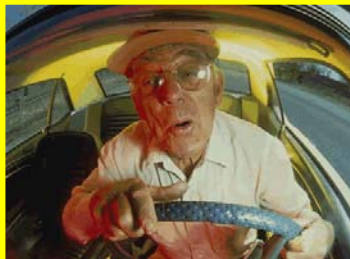
- Pochi incidenti in cui è coinvolto un solo veicolo
- Pochi incidenti per perdita di controllo o collisione dovuta a velocità eccessiva o a comportamenti a rischio
- Le collisioni in prossimità degli incroci raddoppia per gli ultra 80enni
- Le collisioni in cui l'autovettura è urtata di lato spiega perché gli anziani così frequentemente rimangono feriti nei loro incidenti.



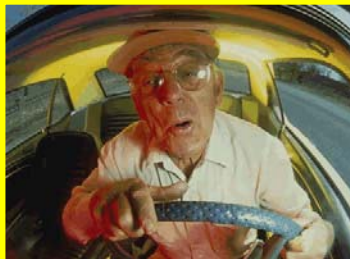
- Bassa probabilità di guidare in stato d'ebbrezza
- Guidano molto più frequentemente macchine vecchie
- Hanno più difficoltà in prossimità degli incroci. Ciò dipende anche dalla scelta del tipo di strada
- Hanno più incidenti in prossimità di incroci controllati dallo STOP o dal segnale di dare precedenza



- La maggior parte degli incidenti avviene in zone di velocità ridotta (≤ 60 km/h). Ciò indica che viaggiano meno su strade ad alta velocità
- Limitano la guida alle ore diurne
- La fragilità (e pertanto la vulnerabilità agli incidenti) rappresenta un fattore di rischio.



- Si è spesso supposto che il rischio di incidenti degli anziani è „ridotto“ dai conducenti di età media in quanto questi possono reagire in modo adeguato agli errori di guida degli anziani.
- Gli anziani, pertanto, dovrebbero avere il maggior numero di incidenti con anziani e giovani che guidano in modo meno sicuro.



- Gli anziani tendono ad avere un elevato numero di incidenti con conducenti molto giovani.
- I conducenti di mezza età non sembrano avere alcun ruolo nel ridurre il numero di incidenti degli anziani.
- Gli anziani sono poco coinvolti in incidenti con altri anziani.



- Giovani<->anziani: La causa principale è data dalla guida pericolosa dei primi.
- Il ridotto numero di incidenti anziani<-> anziani è dovuto alla loro bassa velocità di guida e alla generale prudenza.



- Tutti gli studi mostrano che gli anziani hanno difficoltà in prossimità di incroci.
- Cause riferite: non hanno notato o notato troppo tardi l'altro veicolo per riuscire a reagire in modo adeguato.



- Gli anziani hanno imparato a rendere più semplici il compito di guida, guidando più lentamente.
- Tuttavia, agli incroci, questa strategia spesso non è più applicabile e sono obbligati a prendere decisioni in poco tempo. Ciò può a volte eccedere le loro capacità.



- Il gestire la guida in prossimità di un incrocio è uno dei compiti di guida più complessi:
- sono richieste attenzione divisa e
- veloce processamento di informazioni di tipo diverso diverso. Molti anziani possono (o hanno) qui difficoltà.



Momento cardine della valutazione dell' idoneità alla guida nell'anziano è la somministrazione della testistica neuropsicologica

- Mini Mental State Examination
- Batteria per il Deterioramento Mentale (BDM) (Caltagirone et al. 1979 e 1995; Carlesimo et al. 1996)
- Batteria Breve per il Deterioramento Mentale (BBDM) (Galassi et al.)
- Memoria
- Abilità Visuo-Spaziali (Figura complessa di Rey)
- Abilità attentive ed esecutive (Test di Stroop, Trail Making Test, Test di Elithorn)
- Linguaggio (Fluenza verbale semantica)



Mini Mental State Examination

è una scala in 30 punti costruita per valutare le prestazioni cognitive dell'assistito in ambito clinico. Valuta l'orientamento, l'attenzione, la memoria ed il linguaggio.



Batteria per il Deterioramento Mentale (BDM) (Caltagirone et al. 1979 e 1995; Carlesimo et al. 1996)

Per evidenziare condizioni cliniche caratterizzate da deficit selettivi di singoli ambiti cognitivi: discrepanza tra livelli di prestazione a prove verbali e visuoperceptive
prestazioni patologiche a test che esplorano singole abilità cognitive



Memoria

Scopo dei test è fornire una valutazione globale della memoria, nei suoi aspetti verbali e visuospatiali.
Caratteristica del test è la possibilità di ottenere un quoziente di memoria (Q.M.).

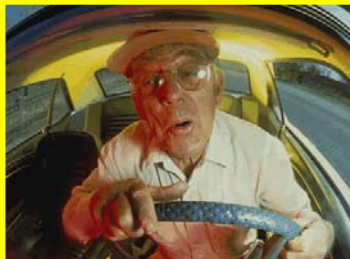


Abilità Visuo-Spaziali (Figura complessa di Rey)

Indispensabili per identificare le residue capacità di orientamento spaziale con riferimento alle abilità attentive e mnesiche



Stante l'alta specializzazione richiesta dalla somministrazione e dalla lettura di tali test, pare indispensabile che questi siano eseguiti da personale esperto e qualificato che garantisca una proficua interazione con le CML



Grazie per l'attenzione