



EFFETTI DELL'ABBANDONO O DEL RITIRO DELLA PATENTE DI GUIDA NELLA POPOLAZIONE ANZIANA

UNA RICERCA QUALITATIVA*

Cinzia Campello, Antonietta Colubriale Carone (responsabile della ricerca), Elisa Milani e Lorenzo Pezzoli
Dipartimento economia aziendale, sanità e sociale (DEASS), SUPSI

In questo articolo viene presentata la ricerca svolta in Ticino su conducenti ed ex conducenti con età superiore a 70 anni. L'analisi qualitativa delle interviste mirava ad analizzare la transizione costituita dalla rinuncia della patente tra la popolazione anziana. I risultati hanno messo in luce le difficoltà nella riorganizzazione della quotidianità e nel confrontarsi con forme di mobilità alternative qualora queste non fossero state utilizzate in precedenza. È stata inoltre evidenziata l'importanza del veicolo per la sua valenza anche simbolica oltre che pratica: per molte persone l'automobile rappresenta o rappresentava il senso di libertà, di indipendenza e il mezzo per non gravare sul proprio nucleo familiare. È stata rilevata l'importanza dei patti familiari per coloro che non sono più in possesso della licenza di condurre, mentre per chi ancora ha la possibilità di guidare è stato riscontrato che non saprebbero a chi rivolgersi per informazioni in merito all'abbandono della guida. Infine si è riscontrata una difficoltà da parte degli intervistati ad anticipare l'evento preparandosi a tale transizione, con il rischio di incorrere in un isolamento sociale e a problemi di adattamento alla nuova situazione.

Introduzione

Studiare il tema della mobilità della popolazione anziana significa occuparsi della mobilità del futuro. Negli ultimi anni la quota di anziani alla guida è costantemente aumentata: se nel 2016 in Ticino si contavano 19.227 i conducenti over 75, nel 2019 il numero è cresciuto di 3.455 unità attestandosi a 22.862, ovvero il 18% rispetto all'anno di paragone [T. 1]; [F. 1]. Gli scenari presentati dall'Ufficio federale di statistica (UST) mostrano che nei prossimi 10 anni, vi sarà un aumento molto forte della popolazione di età pari o superiore ai 65 anni, con una crescita di quasi il 30%. Inoltre, nelle generazioni future, non solo ci saranno un maggior numero di conducenti anziani, ma essi saranno più mobili rispetto alla generazione attuale. Nonostante la guida in età avanzata rivesta un ruolo molto importante per il loro benessere, ogni anno diversi anziani sono chiamati a rinunciarvi. È stato ampiamente documentato che la cessazione della guida, che a

tutti gli effetti può essere definita come un *life event*, possiede un impatto importante sulla qualità di vita e sulla partecipazione alla vita sociale delle persone anziane (Liddle et al. 2013). Rappresenta inoltre un aspetto dell'invecchiamento estremamente gravoso e può comportare delle conseguenze sfavorevoli che non possono essere spiegate per mezzo di fattori di salute, di età o sociodemografici (Liddle et al. 2007). Grazie alla ricerca ETAG, si è potuto analizzare questa transizione costituita dalla rinuncia della patente tra gli anziani in Ticino. Al fine di contribuire alla riflessione sugli interventi e le strategie di sensibilizzazione legate a questo delicato tema, si è cercato di capire come questo momento critico si inserisce nei percorsi di vita delle persone anziane e con quali implicazioni, tanto pratiche quanto simboliche.

* L'indagine finanziata dal Fondo per la sicurezza stradale (FVS) vede come partner attivi la Sezione della circolazione del Cantone Ticino e il gruppo cantonale Strade Sicure del Dipartimento delle istituzioni del Cantone Ticino.



foto: Il Press / Francesca Agosta

Contestualizzazione del fenomeno degli anziani alla guida

La partecipazione alla circolazione stradale diventa sempre più esigente e rischiosa con l'avanzare dell'età. Negli anni tra il 2005 e il 2015 gli incidenti stradali gravi hanno evidenziato un andamento notevolmente diverso a seconda dell'età (UPI 2016). Una sensibile riduzione si registra nella fascia d'età sotto i 45 anni (-45%), mentre le cifre negli adulti di 45-64 anni sono rimaste relativamente stabili (+3%), e negli anziani (dai 65 anni in su) sono aumentate (+18 %) (UPI 2016). La guida è un compito complesso che coinvolge abilità visive, motorie e cognitive, le quali mutano con l'età anche nell'invecchiamento sano. Soprattutto l'interazione con le situazioni imprevedibili di traffico e con altri guidatori può mettere in difficoltà i guidatori più anziani. I cambiamenti funzionali a livello percettivo, motorio e cognitivo hanno infatti un impatto sulle competenze di guida delle persone anziane anche se il solo invecchiamento non comporta forzatamente delle scarse abilità alla guida (McGregor 2002).

Paradossalmente se, come evidenziato sopra, la guida è un'attività che appare diventare sempre più difficile, diventa contemporaneamente però

T.1

Titolari di licenza di condurre¹ per automobili, secondo la classe d'età, in Ticino, dal 2016

	2016	2017	2018	2019	Variazione ²	
					Ass.	%
Totale	251.710	253.336	255.140	256.828	1.688	0,7
Classe d'età						
18-24	14.698	14.489	14.621	14.742	121	0,8
25-44	79.309	78.314	77.171	76.299	-872	-1,1
45-64	103.985	105.363	106.545	107.393	848	0,8
65-74	34.491	34.777	35.128	35.712	584	1,7
75 e più	19.227	20.393	21.675	22.682	1.007	4,6

Avvertenza: la variazione più significativa nel numero di titolari di licenze di condurre per automobili tra gli anni 2018-2019 si riscontra nella fascia d'età 75 e più, la quale vede l'aumento maggiore in rapporto alle altre fasce d'età.

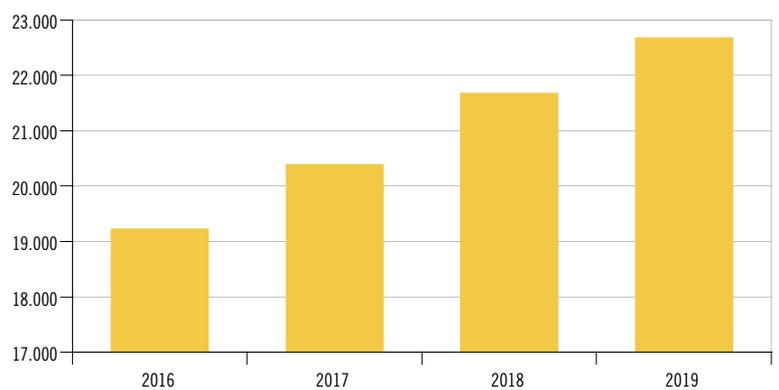
¹ Escluse le licenze internazionali.

² Rispetto all'anno precedente.

Fonte: Ufficio federale delle strade (USTRA), Berna

F.1

Titolari di licenza di condurre per automobili, per classe d'età 75 e più anni, dal 2016 al 2019

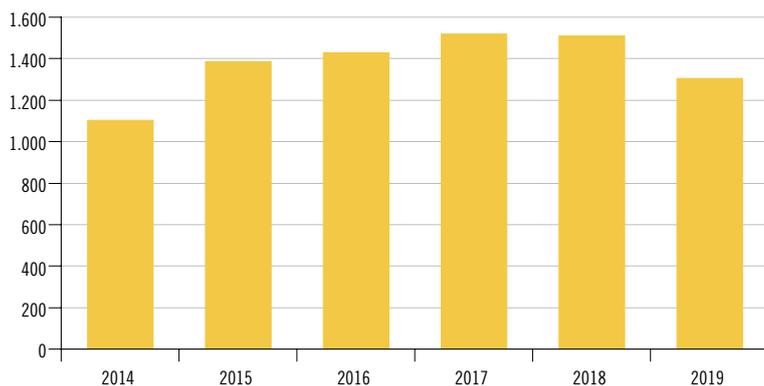


Fonte: Ufficio federale delle strade (USTRA), Berna

anche più importante nell'età avanzata (Fildes 2008). La mobilità è una priorità per molte persone che desiderano mantenere un'indipendenza e una rete sociale, così come delle occupazioni di svago. In una società altamente motorizzata come la nostra, la guida è un'attività quotidiana importante, e la mobilità individuale deve essere mantenuta il più a lungo possibile. Tuttavia, ogni anno, in Svizzera vengono sospese o ritirate numerose licenze di condurre a causa di deficit funzionali in età avanzata, così come molti anziani decidono di rinunciarvi [F. 2].

F.2

Rinunce spontanee alla licenza di condurre, nel cantone Ticino, dal 2014 al 2019



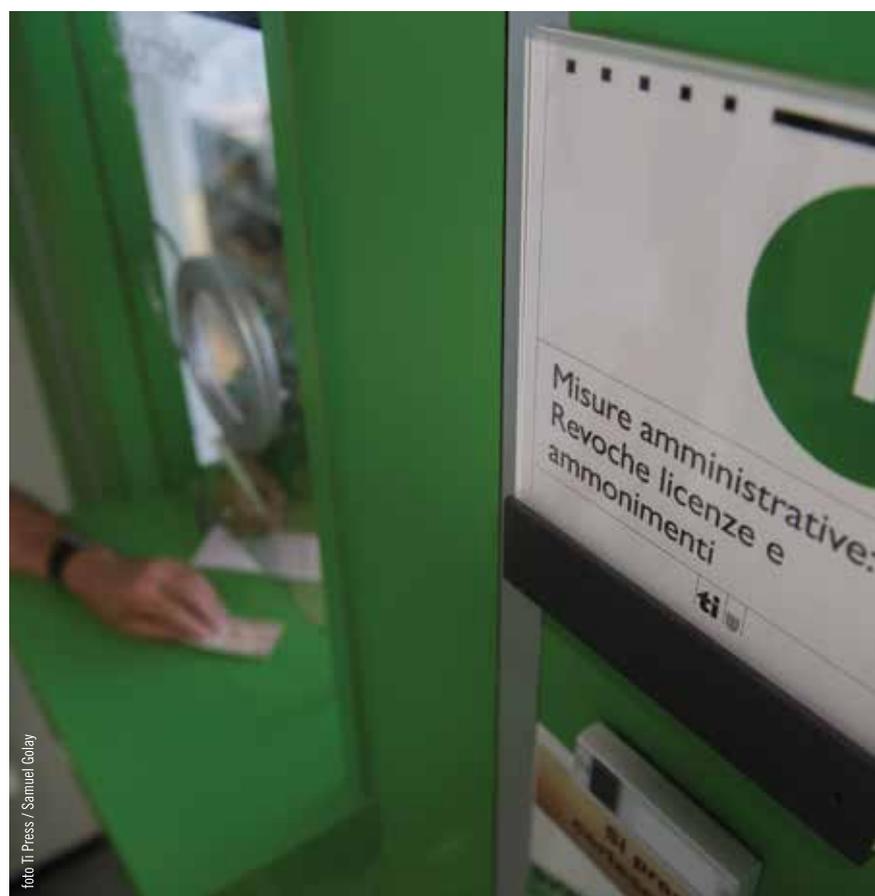
Fonte: Sezione della circolazione

L'utilizzo dell'automobile nella vita quotidiana

I dati analizzati nell'ambito della ricerca ETAG presentavano un uso quotidiano dell'autovettura sia tra coloro che detenevano ancora la licenza di condurre, sia in passato tra gli ex-conducenti che avevano spontaneamente consegnato la patente di guida. Tra gli intervistati è emersa una modalità d'uso dell'autovettura per svolgere commissioni quotidiane quali fare la spesa e recarsi dal medico. Un altro aspetto che accomunava quasi tutti gli interpellati era l'attenta pianificazione quotidiana dell'uso dell'automobile in base alle proprie condizioni psico-fisiche e sempre tenendo conto delle condizioni meteorologiche e/o di traffico urbano.

L'utilizzo indicato dalla maggior parte dei partecipanti è quello basato sui bisogni primari e poco per scopi sociali e di intrattenimento. Fofanova & Vollrath (2011) sottolineano come per molto tempo l'uso dell'automobile è stato prevalentemente spiegato attraverso modelli di comportamenti centrati su fattori strumentali, come la velocità, la flessibilità e la convenienza. Oggi il mezzo privato è molto più di un semplice mezzo di trasporto, ovvero non riveste solo funzioni strumentali. Dallo studio di Linda Steg (2004) si possono distinguere tre categorie di motivi d'uso dell'auto:

- **i motivi strumentali** che possono essere definiti come la convenienza o l'inconveniente causato dall'uso dell'auto, che è legato, tra l'altro, alla sua velocità, flessibilità e sicurezza;
- **i motivi simbolici o sociali** che si riferiscono al fatto che le persone possono esprimere sé stesse e la loro posizione sociale mediante (l'uso della) loro auto, possono confrontare il loro (uso dell'auto) con gli altri e con le norme sociali. I valori simbolici che si inseriscono nella costruzione dell'identità della persona e sono duplici: l'espressione di sé e un'espressione sociale-categorica che indica la propria posizione sociale o l'appartenenza al gruppo (questo tema verrà ripreso nel capitolo "Implicazioni dell'abbandono della guida");



- **i motivi affettivi** che si riferiscono alle emozioni evocate dalla guida di un'auto, vale a dire che la guida può potenzialmente influenzare l'umore delle persone e possono anticipare questi sentimenti quando fanno le scelte di viaggio, come nel caso del signore 83enne:

"No! Non è che io desidero andare a fare più tanti viaggi, come adesso ultimamente quando vado a Verona vado sempre con loro (figlie) ormai per forza. Ma è quel riempimento di quella mezz'ora – ora ti sposti qui non so, ti rende la giornata un po' meno dura. La solitudine è brutta" (conducente, uomo, 83 anni, vedovo, vive da solo, figli vicini)

Riquadro 1 – Metodologia

La ricerca ETAG è stata finanziata dal fondo per la sicurezza stradale (FVS) con partner la Sezione della circolazione del Cantone Ticino e il gruppo cantonale Strade Sicure del Dipartimento delle istituzioni del Cantone Ticino. Si tratta di un'indagine di tipo qualitativo che è stata realizzata nell'arco di 18 mesi (settembre 2018-marzo 2020), con la raccolta di testimonianze tramite interviste semi-strutturate al fine di cogliere le percezioni e i vissuti dei conducenti over 70 e di ex-conducenti della medesima fascia d'età che hanno rinunciato spontaneamente alla licenza di condurre.

Domande che hanno guidato la ricerca:

- Come e in quali circostanze avviene l'abbandono della licenza di guida?
- Come ci si prepara a tale evenienza?
- Qual è il potere d'azione della persona sul cambiamento?
- Come viene vissuto e con quali implicazioni pratiche e identitarie?
- Su quali alternative si può contare e a quali condizioni?
- Quali nuove possibilità di supporto immaginare?

Criteri scelta del campione:

- Distretto (Bellinzonese, Locarnese e Valle Maggia, Tre Valli, Malcantone e Veduggio, Luganese e Mendrisiotto e Basso Ceresio).
- Con licenza di condurre
- Senza licenza di condurre in seguito a consegna spontanea
- Senza licenza di condurre in seguito a ritiro
- Età over 70 anni
- Genere

Campione preso in esame:

- 40 persone, campione non rappresentativo dell'intera popolazione anziana over 70 iscritta nel registro della Sezione della circolazione. 280 lettere di richiesta di partecipazione alla ricerca.

T. 2

Composizione del campione interpellato, secondo alcune caratteristiche socio-demografiche

Caratteristiche socio-demografiche	Ex-conducenti che hanno partecipato alla ricerca	Conducenti che hanno partecipato alla ricerca
Uomini	6	12
Donne	9	13
70-74 anni	–	6
75-79 anni	4	8
80-84 anni	6	7
85-89 anni	4	3
90-94 anni	1	1
Vive da solo/a	9	10
Vive con coniuge	6	15

Fonte: ricerca ETAG, SUPSI

Infine, non va dimenticata la valenza della guida sulla persona anziana, che è stata descritta da Eisenhandler (1990), il quale ne evidenziava l'utilizzo per la persona in età avanzata per *disidentificarsi con l'età anziana*, cercando di mantenere a distanza lo stigma dell'identità della vecchiaia. Quella che veniva chiamata come la teoria dell'*"asphalt identikit"* (Eisenhandler 1990) suggeriva che la cessazione della guida conduceva a sentimenti di incompetenza e dipendenza come è emerso nella dichiarazione seguente:

"A me limiterebbe tantissimo, mi sentirei molto vecchia, penso che dal momento che non potrei più guidare metterei l'orologio per chiamare, dipenderei molto dagli aiuti domiciliari" (conducente, donna, 77 anni, separata, vive da sola, nessun figlio vicino)

Altri autori, più recentemente (es. Palstow 2017), sostengono che la cessazione della guida non rappresenta per tutti gli anziani un temuto "sé possibile", e argomentano che essi possono utilizzare una varietà di processi di mantenimento dell'identità per conservare un positivo senso del sé.

La preparazione alla transizione

Dallo studio ETAG è emerso che, conformemente alla letteratura, la maggior parte degli anziani non avevano progettato anticipatamente come gestire un'eventuale cessazione della guida nelle fasi pre-decisionali o decisionali, come mostrano anche Boon Hong et al (2019). Infatti, nella maggior parte dei casi, né nella fase de-



foto: T. Press / Francesca Agosta

Riquadro 2 – Fasi della cessazione della guida

La fase pre-decisionale caratterizzata dalla consapevolezza di capacità fisiche in declino, senza alcuna seria intenzione di autoregolarsi alla guida. In assenza di un piano, alcuni potrebbero inconsciamente adottare strategie per continuare a guidare, compensando le perdite e i cambiamenti concomitanti che affrontano mentre invecchiano (ad es. pensione, trasferimento).

La fase decisionale è stata caratterizzata dal riconoscimento di autoregolamentazione con partecipazione attiva per migliorare la sicurezza, sia attraverso la riduzione che la cessazione completa. In questa fase, gli adulti più anziani cercano informazioni e consigli da altri (compresi familiari, amici e parenti) per aiutarli nelle loro decisioni.

La fase post-cessazione è una fase in cui gli adulti più anziani hanno rinunciato alla guida e cercano alternative per adattarsi e venire a patti con la cessazione.

(Boon Hong et al. 2019)

cisionale né in quella pre-decisionale avviene una progettazione di alternative alla mobilità o una riflessione attorno a strategie compensatorie. Questo accade semmai, in un secondo momento, nella fase post-cessazione, quando l'anziano è già confrontato con le limitazioni e l'impatto psicologico associato alla cessazione della guida. Si tratta quindi di un'operazione di "tamponamento" delle conseguenze, di ricerca di adattamento che avviene a posteriori rispetto all'evento critico. Dalle interviste si è constatato in molti casi un'assenza di riflessione o di semplice pensiero attorno all'evenienza, fino al momento in cui non è più stato possibile evitare di confrontarsi con l'eventualità di una cessazione della guida.

Nei dati emersi dalle interviste svolte nell'ambito della ricerca ETAG non solo non vi era una preparazione a livello pratico (ad esempio informandosi e valutando alternative di trasporto), ma in molti casi anche il solo pensiero dell'evento veniva tenuto lontano volutamente, evitando il più possibile un confronto doloroso. Alcuni eventi esterni obbligavano le persone a questo confronto (es. visita di controllo medico, l'eventualità di dover cambiare automobile) ma spesso e volentieri in seguito il pensiero veniva poi allontanato dalla coscienza. Alcune persone riferivano altresì di aver già preso in considerazione la possibilità di cessare la guida prima o poi: queste stesse persone sostenevano però di non ritenere fondamentale la guida, sia perché

per loro non collegata a valori importanti (affettivi, identitari, ecc.), sia perché già abituati a una mobilità alternativa o perché domiciliati in centro città con tutti i servizi necessari vicini.

A livello di ricerca di informazioni sulla cessazione della guida e sulle sue implicazioni, così come su alternative di spostamento o facilitazioni per mezzi di trasporto pubblico, gran parte degli intervistati non aveva ricercato in modo mirato informazioni né asseriva di averne ricevute da determinati enti o dal medico di famiglia. Alcuni riferivano però di aver ascoltato esperienze da parte di conoscenti o famigliari in tal senso. Sulla stessa linea le risposte alla domanda se avrebbero saputo a chi rivolgersi per ottenere le informazioni sul processo dell'abbandono della licenza di condurre (modalità, tempi, ecc.): un quarto degli intervistati sosteneva di non sapere a chi rivolgersi, mentre la gran parte avrebbe chiesto al proprio medico di famiglia. La gran parte delle persone inoltre riferiva di non saper dove reperire informazioni rispetto alle agevolazioni e alternative per mezzi pubblici di trasporto. Si era anche domandato agli anziani il potenziale interesse per eventi informativi sul tema "anziani e guida": la maggioranza non ne aveva mostrato.

Questi risultati evidenziano nelle persone anziane intervistate un pattern in cui i conducenti tendevano a guidare il più a lungo possibile, evitavano nel contempo di pensare, discutere o pianificare la cessazione. Attraverso l'applicazione dell'Extended Parallel Process Model (EPPM), (Witte 1992; 1998; Witte, Meyer & Martell 2001) si è riflettuto sulla necessità di proporre agli anziani delle misure per favorire una buona transizione al pensionamento dalla guida, di favorire la loro percezione dell'efficacia di tali misure e di mettere in luce la loro autoefficacia nel riuscire ad attuarle, al fine di evitare un atteggiamento disfunzionale di controllo della paura suscitata dall'abbandono della guida. In letteratura vi sono alcune proposte di possibili interventi che possono aiutare in questo senso. Un esempio è il "UQDRIVE program" (*University of Queensland Driver Retirement*

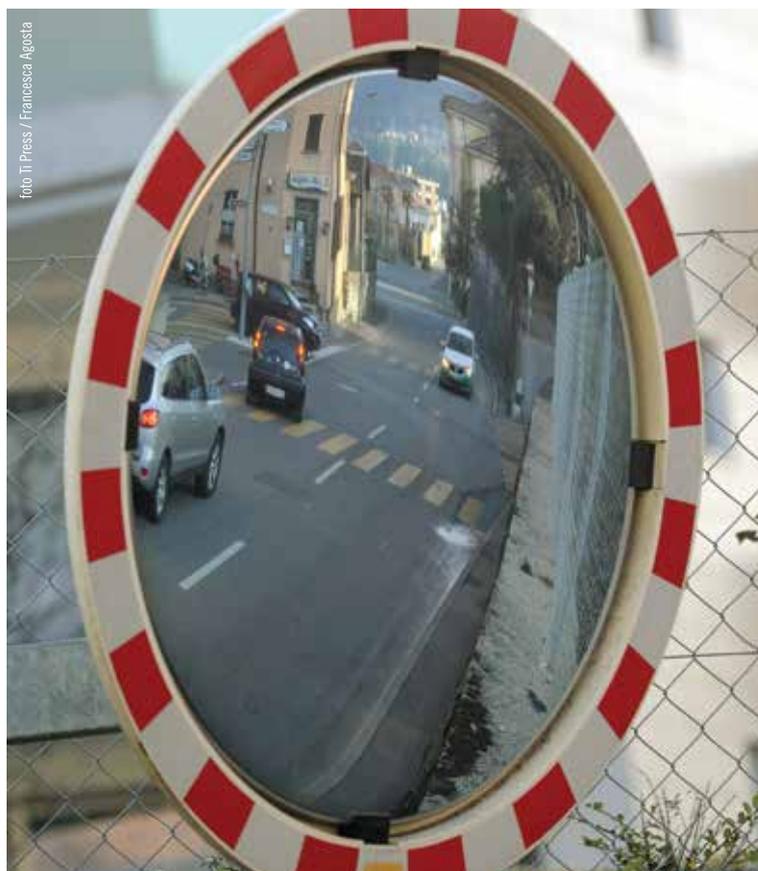


Foto: T. Press / Francesca Agosta

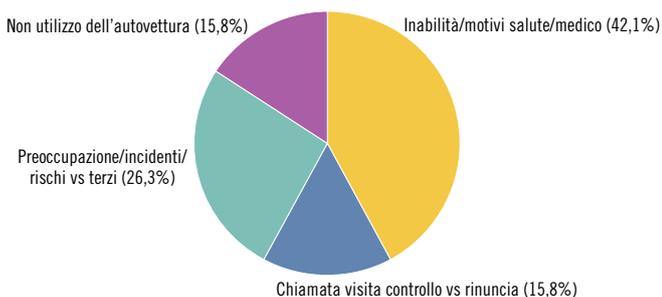
Initiative) (Liddle et al. 2007) in cui contenuti e le attività vengono divise in 7 moduli e il cui ordine e tempo spesi in ognuno di essi veniva calibrato in base agli obiettivi e bisogni dei membri del gruppo. Dall'analisi della letteratura, da tale programma è emersa l'importanza del sostegno tra peer. In alcuni studi svolti proprio al fine di valutare tale programma è emerso che molte persone hanno affermato di aver apprezzato il fatto di incontrare altre persone che si trovano in una situazione simile alla loro, potersi confrontare con loro e sentire parlare di come altre persone che già hanno rinunciato alla guida di autoveicoli hanno affrontato i cambiamenti che ne sono derivati. La partecipazione a questo programma era inoltre risultata essere un fattore predittivo per un maggiore utilizzo dei trasporti pubblici.

L'abbandono della guida e le sue implicazioni

L'abbandono della guida può avvenire a seguito di una decisione dell'Autorità (per esempio a seguito di gravi infrazioni o accertata inidoneità alla guida) o per consegna spontanea della patente di guida da parte del conducente. Nessuna delle persone intervistate è stata oggetto di una revoca della licenza di condurre da parte dell'Ufficio giuridico della Sezione della circolazione, in quanto questo campione di persone non si è reso disponibile all'indagine. La maggior parte delle persone che ha partecipato alla ricerca ETAG ha sottolineato di aver preso autonomamente la decisione [F. 3].

F.3

Motivi dell'abbandono della licenza di condurre*, nel campione interpellato



* Più risposte possibili.

Fonte: ricerca ETAG, SUPSI

Adler e Rottunda (2006) nel loro studio hanno descritto la distinzione tra “ex-conducenti proattivi” (*proactive former drivers*) ed “ex-conducenti accettatori riluttanti” (*reluctant accepters*). I primi rappresentano secondo questi ricercatori la categoria di ex-conducenti che hanno preso la decisione di restituire la licenza di condurre di propria volontà e solo in seguito hanno informato parenti e amici. I secondi invece sono coloro che avrebbero desiderato continuare a guidare, ma avendo prospettive realistiche in merito alle loro capacità di guida, malvolentieri hanno deciso di smettere. Come riportato anche nello studio di Moon Choi et al (2012), la distinzione tra abbandono volontario e involontario della licenza di guida rimane tuttavia un discorso ancora ambiguo in quanto, malgrado la decisione anche nel loro studio sia stata presa principalmente dai conducenti interessati (nel loro studio si parla del 83% dei conducenti anziani che hanno partecipato alla ricerca), spesso vi sono dei fattori esterni che hanno condotto la persona anziana a fare tale scelta. Così come nella loro ricerca, anche nell'analisi dei dati da noi raccolti emerge che anche le persone che hanno dichiarato di aver deciso da sole di rinunciare alla licenza di condurre lo hanno fatto anche sulla base di motivazioni esterne quali i problemi di salute, i costi legati al possesso di un veicolo o il timore di causare incidenti. Il tema dei costi relativi al mantenimento di un veicolo è un tema che tocca questa popolazione e che ha condotto alcune persone a optare per la rinuncia alla guida.

“Solo per il motivo che non c'era il garage. Ho dovuto vendere la macchina. L'ho deciso io. Dato che dopo 70 anni bisogna fare sempre la visita, ho sempre passato le visite, era ancora in corso un anno, e poi avrei dovuto fare la visita” (ex-conducente, donna, 82 anni, separata, vive sola, figli vicini)

In molti casi è emerso come il conducente aveva restituito la licenza di condurre dopo che il medico aveva comunicato un'inabilità o una si-

tuazione di rischio. In altri casi la persona aveva optato per restituire la patente di guida dopo aver ricevuto la comunicazione di doversi sottoporre alla visita presso il medico del traffico. Per alcuni, anche il venire a conoscenza di incidenti occorsi a persone vicine è stato un motivo per decidere di restituire la licenza di condurre. Sebbene i confini tra un abbandono volontario e un abbandono involontario della licenza di condurre non siano sempre evidenti, e questo in considerazione dei numerosi fattori che entrano in gioco in tale transizione, in termini generali dalle interviste realizzate è emerso che per molte persone è stato importante, nella loro economia psichica, il fatto di aver preso autonomamente tale decisione sottolineando altresì di essere ancora in possesso della loro autonomia decisionale.

Alcuni conducenti, al contrario, hanno messo in atto delle strategie di auto-restrizione (restrizioni volontarie della guida in situazioni difficili) finalizzate a contenere il rischio nella speranza di poter mantenere la licenza di condurre il più a lungo possibile. Alcune di queste strategie riguardano per esempio il fatto di evitare il traffico intenso, evitare di condurre di notte o con il brutto tempo. Tali restrizioni sono conosciute in letteratura a tutte le età, ma sono risultate essere più presenti nelle persone anziane e nelle donne (Naumann et al. 2011).

In questo studio si è cercato sia di comprendere quali strategie abbiano adottato le persone intervistate e non più in possesso della licenza di condurre per affrontare la propria quotidianità, sia a quali possibili soluzioni abbiano pensato per il futuro le persone che ancora guidavano qualora non avessero più accesso alla guida. I patti familiari sono risultati centrali anche se alcune persone hanno espresso il timore di poter gravare sui propri cari. Tra coloro che hanno rinunciato alla guida, i mezzi pubblici non sono risultati rappresentare un mezzo di spostamento alternativo alla propria macchina. Molte persone non li hanno mai utilizzati in passato e hanno riferito di non sapere come procedere per esempio per acquistare il biglietto, altre riferiscono tempi di percorrenza lunghi. Coloro che abita-

no più in periferia riferivano inoltre difficoltà a raggiungere le fermate. Tali timori venivano ritrovati anche tra alcuni conducenti. Alcune persone hanno pensato invece a soluzioni organizzate a livello cantonale sottolineando tuttavia come tali soluzioni potrebbero essere loro utili piuttosto per recarsi dal medico o a fare la spesa, ma non garantirebbero loro spostamenti finalizzati prettamente alla loro vita sociale. Alcuni ex-conducenti hanno spiegato che abitando in zone centrali riescono ancora ad organizzarsi in modo autonomo. Questa idea la si ritrovava anche tra alcuni conducenti che avevano ipotizzato di trasferirsi dalla periferia al centro città qualora non avessero più potuto guidare in futuro. Tale strategia non trova tuttavia riscontro nella letteratura dalla quale emerge che persone che avevano identificato il cambio di domicilio come strategia per ovviare alle conseguenze dell'abbandono della guida, si sono poi trovate in difficoltà a dover lasciare la propria residenza. Spesso ciò che lega una persona al luogo è anche la componente affettiva, dei ricordi di ciò che è stato vissuto in quel contesto e il proprio domicilio rappresenta un luogo sicuro. A volte la consapevolezza di questo legame diventa però evidente solo al momento in cui lo si deve abbandonare (Brown, Perkins, 1992, citati in Gianì Gallino 2007). Tra i conducenti intervistati alcune persone hanno inoltre riferito di non voler affrontare l'argomento.

La maggior parte degli intervistati che hanno spontaneamente lasciato la licenza hanno organizzato la loro quotidianità con difficoltà soprattutto se prima della licenza di condurre avevano fatto esclusivamente capo alla mobilità individuale e privata. L'organizzazione quotidiana per molti di loro oggi dipende in buona parte dal coniuge, quando presente, seguita dall'aiuto dei figli o dei familiari più vicini. I patti familiari giocano un ruolo importante, ma non senza difficoltà (per entrambe le generazioni) e questa difficoltà riveste un doppio peso per gli anziani che oltre a non sentirsi più indipendenti vivono indirettamente le problematiche dei propri cari nella conciliazione famiglia e lavoro. Sono gli

stessi anziani che comprendono bene la complessità della generazione "sandwich" e pertanto tendono a coinvolgere il meno possibile figli e parenti. Gli anziani, effettuano una sorta di censura per quanto attiene a quei bisogni apparentemente non indispensabili come le attività ludiche, sportive, relazioni sociali più allargate ecc. Questo potrebbe essere anche dettato dall'appartenenza culturale e dalle condizioni socio-economiche della popolazione anziana indagata. In ogni caso questo affievolirsi delle attività, dovute essenzialmente all'impossibilità di recarsi in totale autonomia nei luoghi desiderati, tende a far ridurre pian piano quelle stesse attività fino ad annullarle completamente. Aspetto che va in controtendenza rispetto a quanto indica l'organizzazione mondiale della salute, che ricorda di attivare politiche che vanno nella direzione di un invecchiamento sano e attivo della popolazione.

I vissuti e significati dell'abbandono della guida

Dai racconti di alcuni conducenti è emerso il timore delle possibili future difficoltà di spostamento a causa di difficoltà motorie che potrebbero non più essere compensate dagli spostamenti in automobile. Dalle interviste è però stato rilevato che, così come riscontrato anche nella letteratura, la possibilità di guidare non rappresentava, anche per le persone anziane, solo la possibilità di spostarsi, ma racchiudeva in sé anche valori affettivi e simbolici. Alcune persone hanno riferito che la rinuncia alla guida rappresentava per loro una "disabilità", coerentemente con uno studio condotto da Kelley-Moore et al. (2008, citato in Moon Choi et al 2012) che aveva evidenziato che la cessazione della guida di veicoli a motore rappresenta uno dei maggiori fattori per i quali gli anziani si identificano come disabili. Dalle interviste svolte per la ricerca ETAG, a questa rinuncia venivano associate emozioni sgradevoli quali la tristezza e la rabbia. In generale, i risultati raccolti evidenziavano lo stretto legame tra la possibilità di guidare e la propria identità personale, il modo di rappresentarsi, ma anche la propria autostima.



foto T. Press / Gabriele Putzu

“Come avere via una gamba. Non si può fare più niente” (ex-conducente, uomo, 86 anni, coniugato, vive con il coniuge, figli vicini)

Pur tenendo conto della non rappresentatività e dell'esiguità del campione, è interessante evidenziare come per molti le implicazioni dell'abbandono della licenza di condurre veniva vista come elemento di grande cambiamento e scombusolamento dei ritmi, degli stili di vita e della routine quotidiana.

“Certo è cambiato tutto, una diventa una schiava. Prima una è libera, prende la macchina va qua e là. Adesso devi sapere l'orario e io che non conosco quasi niente qua [si è trasferita da un altro cantone, ndr.] devo domandare... è come ricominciare una vita” (ex-conducente, donna, 82 anni, vive da sola, figli vicini)

È importante considerare le implicazioni del pensionamento dalla guida, anche nelle differenze di genere e psico-sociali. Tali implicazioni sembrano avere un effetto boomerang: la perdita della licenza di guida per molti corrisponde anche a una perdita di ruolo e di funzione acquisita per decenni all'interno del nucleo familiare e nella società. Infatti, come riportato da Donorfio et al. (2009) anche per coloro che avevano dichiarato di guidare solo occasionalmente, la possibilità di guidare rappresentava un modo per rimanere in contatto con ciò che per loro era più significativo. Nella ricerca ETAG, gli uomini presentano situazioni più articolate e difficili per questo momento di cessazione della guida, questo anche in proiezione futura. Mentre le donne, soprattutto se vivono in coppia, sembra-

no più pronte e meno in conflitto con loro stesse nel riconsegnare la licenza di condurre. Questo “appendere le chiavi” può essere letto aiutandoci con il periodo storico in cui queste donne hanno acquisito la licenza di condurre e come hanno interiorizzato attraverso la socializzazione il loro ruolo di donna alla guida.

Non si può generalizzare la mentalità di un determinato periodo storico, ma con buona probabilità le donne intervistate, che negli anni Sessanta compivano circa vent'anni avevano un ruolo di “conducente” differente rispetto alla componente maschile, che sempre in quell'epoca godeva quasi di un esclusivo binomio “uomo e automobile”. L'Ufficio federale dello sviluppo territoriale definisce il periodo storico, che va dagli anni Cinquanta e Sessanta, “era dell'automobile” dove l'uso del mezzo privato era indissolubilmente legato al miracolo economico e costituiva per molti un importante status symbol (Simma 2003). È probabile che questa acquisizione di ruoli abbia accompagnato le donne ad identificarsi con la licenza di condurre in maniera meno predominante rispetto alla componente maschile, dove anche il contributo della comunicazione e nello specifico nei mezzi pubblicitari di allora hanno aiutato a far interiorizzare il ruolo “opzionale di conducente” delle donne. Non va dimenticato il periodo dell'emancipazione femminile, dove la licenza di condurre ha rivestito per molte donne un ulteriore tassello di conquista sociale. Il possedere la licenza ha contribuito in maniera silenziosa ma determinante ai vari cambiamenti sociali del periodo. Se inizialmente si può ipotizzare un rafforzamento del modello gerarchico familiare, poco dopo, grazie alle esigenze del mercato, al boom economico e all'e-



mancipazione femminile, la figura della donna al volante ha cambiato volto per l'intera società, un cambiamento radicale. Naturalmente non tutte le donne presentano le medesime storie, infatti, si è potuto raccogliere testimonianze di donne che hanno vissuto questo momento come difficile, travagliato e che le ha rese più fragili e sole. L'aspetto della solitudine e del rischio di isolamento sociale è un fenomeno che si è colto sia nelle testimonianze degli uomini sia nelle donne, in particolare quelle che vivono da sole.

Conclusioni

Grazie all'indagine empirica, sono stati raccolti una serie di dati e di testimonianze che portano a riflettere sul momento di sensibilizzazione rivolto alla popolazione over 70. Le storie raccolte e la letteratura specifica, invitano a trattare il tema dell'abbandono della licenza di condurre prima di entrare nella fase di anzianità, per fare in modo che si possa per tempo effettuare una sensibilizzazione e un cambio di paradigma relativo al concetto di "possesso della licenza di condurre". Un "possesso" che dovrebbe prevedere per tutti una nuova visione, ovvero una fase di avvio con l'acquisizione della licenza di condurre e una fase di pensionamento. Questo cambio di paradigma dovrebbe coinvolgere l'intera collettività, visto che dai numerosi studi si rileva come l'abbandono della licenza di condurre abbia effetti diretti e indiretti sull'intera società e sul sistema economico e sociale. Altro aspetto importante è la considerazione dell'abbandono come un aspetto che riguardi l'intera collettività e non il singolo individuo.

Un ruolo importante nel favorire una rinuncia spontanea e consapevole della licenza di gui-

da al momento più opportuno, è emerso essere il ruolo giocato dalla famiglia e più in generale dalle persone vicine all'anziano. Un'eventuale negazione della problematica da parte dei familiari può rappresentare un ulteriore ostacolo nella transizione dell'abbandono della licenza di condurre. Inoltre, per favorire la propensione a questo confronto e alla presa di consapevolezza delle proprie limitazioni alla guida, sembrerebbe opportuno prima partire dalla messa in evidenza delle risorse della persona. Esistono già sul nostro territorio degli strumenti per favorire nelle persone anziane la presa di consapevolezza rispetto alle proprie abilità di guida, che dovrebbero favorire anche quando necessario la loro decisione di rinunciare alla guida. Tra questi troviamo ad esempio il procedimento di Autovalutazione-Guida proposto da UPI e l'offerta di prove di guida da parte di un consulente di guida del RASS (Ricerca Aggiornamento Sicurezza Stradale), le quali tuttavia sono su base volontaria e riconducono dunque ancora una volta al principio della responsabilità individuale, trovandosi a scontrarsi con le difficoltà già precedentemente espresse. Un aspetto risultato funzionale abbiamo detto essere il fatto che le persone inizino a riflettere a questa transizione anticipatamente. In questo senso è però importante normalizzare tale transizione per evitare che l'evento dell'abbandono della guida venga vissuto in modo troppo negativo. Per quanto concerne i mezzi pubblici è emerso come una proposta per riuscire a coinvolgere il maggior numero di persone all'utilizzo di questi mezzi di trasporto molto prima dei 70 anni, potrebbe essere il fatto di familiarizzare e fidelizzare le persone ad utilizzare anche questi mezzi per spostarsi e gestire le varie attività quotidiane prima

del momento dell'abbandono della guida. Infine, è necessario prestare attenzione alle differenze di genere. Nella letteratura vengono descritti fattori di attaccamento e rinuncia all'autovettura diversi per gli uomini e le donne.

È dunque necessario portare maggior attenzione alla modalità con cui si veicolano le informazioni, inoltre è importante che queste ultime tengano conto delle dimensioni storiche, sociali e di genere della popolazione. Si tratta di avviare una trasformazione ed un cambio di paradigma collettivo per smussare la cristallizzazione che ha portato ad avere un comportamento e un attaccamento alla licenza di condurre come se fosse data ed acquisita per sempre. È probabile che il coinvolgimento possa essere una delle vie per una maggior sensibilizzazione e una miglior presa di consapevolezza.

Limiti della ricerca

Nonostante i contributi che lo studio fornisce alla conoscenza della tematica si possono riscontrare alcuni limiti della ricerca. La ricerca presenta una limitazione per quanto riguarda la distribuzione territoriale delle testimonianze raccolte, dal momento che vi sono state zone del cantone dove la partecipazione è stata bassa o nulla. Altro limite della ricerca è quello di non essere riusciti a raggiungere il target degli ex-conducenti a cui l'autorità ha ritirato la licenza di condurre. È probabile che il canale utilizzato non fosse idoneo per raggiungere questa categoria di persone. Inoltre, tra gli ex-conducenti che spontaneamente hanno consegnato la licenza non si hanno testimonianze per la fascia 70 e i 74 anni. Si può supporre che, con buona probabilità siamo riusciti a contattare le persone più disposte a raccontare la loro storia personale di guida sia esse conducenti che ex-conducenti in discreto-buono stato di salute. Il numero dei casi raccolti per la ricerca permette di conoscere e fotografare il tema dell'abbandono della licenza di condurre delle 40 persone coinvolte; tale numero non permette però una generalizzazione dei comportamenti rilevati.

Bibliografia

- Adler, G. & Rottunda, S. (2006). Older adults' perspectives on driving cessation. *Journal of Aging Studies*, 20, 227–235.
- Boon, H., Oxley, J., Won, S. C. & Shaun, W. H. L. (2019). Factor and challenges of driving reduction and cessation: a systematic review and meta-synthesis of qualitative studies on self-regulation. *Journal of safety research*, 69, 101-108.
- Donorfio, L. K., D'Ambrosio, L. A., Coughlin, J. F., & Mohyde, M. (2009). To drive or not to drive, that isn't the question-the meaning of self-regulation among older drivers. *Journal of safety research*, 40, 221-226.
- Eisenhandler, S. A. (1990). The Asphalt Identikit: Old Age and the Driver's License. *International Journal of Aging and Human Development*, 30, 1-14.
- Fildes, B. N. (2008). Future Directions for Older Driver Research. *Traffic Injury Prevention*, 9, 387-393.
- Fofanova, J., & Vollrath, M. (2011). Distraction while driving: The case of older drivers. Transportation Research Part F, *Traffic Psychology and Behaviour*, 14(6), 638–648.
- Giani Gallino T. (2007). *Luoghi di attaccamento. Identità ambientale, processi affettivi e memoria*. Raffaello Cortina Editore.
- Liddle, J., McKenna, K. & Bartlett, H. (2007) Improving outcomes for older retired drivers: The UQDRIVE program. *Australian occupational therapy journal*, 54, 303-306.
- Liddle, J., Haynes, M., Pachana, N. A., Mitchell, G., McKenna, K. & Gustafsson, L. (2013). Effect of a group intervention to promote older adults' adjustment to driving cessation on community mobility: a randomized controlled trial. *The Gerontologist*, 54, 409-422.
- McGregor, D. (2002). Driving over 65: proceed with caution. *Journal of Gerontological Nursing*, 28, 221-226.
- Moon Choi, Kathryn Betts Adams & Briana Mezuk (2012). Examining the aging process through the stresscoping framework: application to driving cessation in later life. *Aging & Mental Health*, 16, 75-83.
- Naumann, R. B., Dellinger, A. M. & Kresnow, M. (2011) Driving self-restriction in high-risk conditions: How do older drivers compare to others? *Journal of Safety Research*, 42, 67-41.
- Palstow, N. A. (2017). Reconsidering the "asphalt identikit". *International Journal of Aging and Human Development*, 84, 403-414.
- Simma, A., (2003) *Storia del microcensimento svizzero sul comportamento nel traffico*, Ufficio federale dello sviluppo territoriale.
- Steg L. (2004). Car use: lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use. *Transportation Research Part A Traffic Psychology and Behaviour*, 39, 147–162.
- Ufficio federale delle strade (USTRA), Berna, elaborazione Ufficio Cantonale di statistica (USTAT), Giubiasco
- UPI – Ufficio prevenzione infortuni, STATUS (2016): *Statistica degli infortuni non professionali e del livello di sicurezza in Svizzera, circolazione stradale, sport, casa e tempo libero*, UPI.