

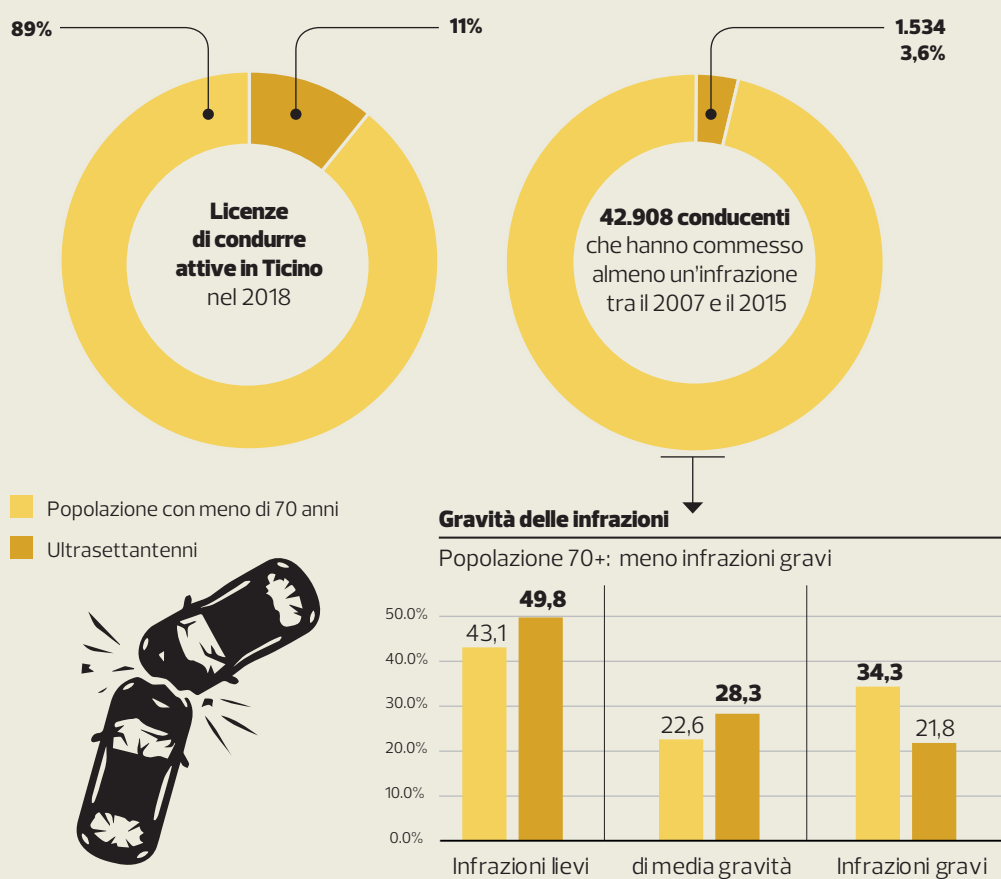


Per numerosi ultrasettantenni la scelta (o l'obbligo) di smettere di guidare può essere un momento critico. Occorre aiutare le persone ad arrivare preparate all'appuntamento.

© CHIARA ZOCCHETTI

Il confronto: popolazione generale VS popolazione over 70

Ogni anno i conducenti con un'età uguale o superiore ai 70 anni commettono **tra le 180 e le 250 infrazioni**.

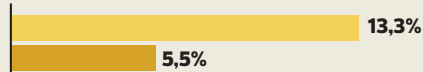


FONTE: SUPSI

Infrazioni (2007-2015)

La grande maggioranza degli individui ha commesso una sola infrazione (**ca. 90%**)

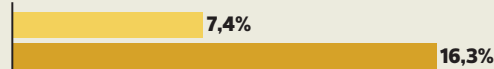
Il **tasso di recidiva** è inferiore per i 70+



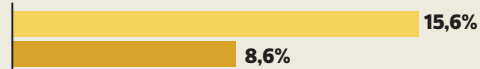
Motivi (2007-2015)

Il motivo della maggior parte delle infrazioni è la **velocità (ca. 60%)**

Disattenzione

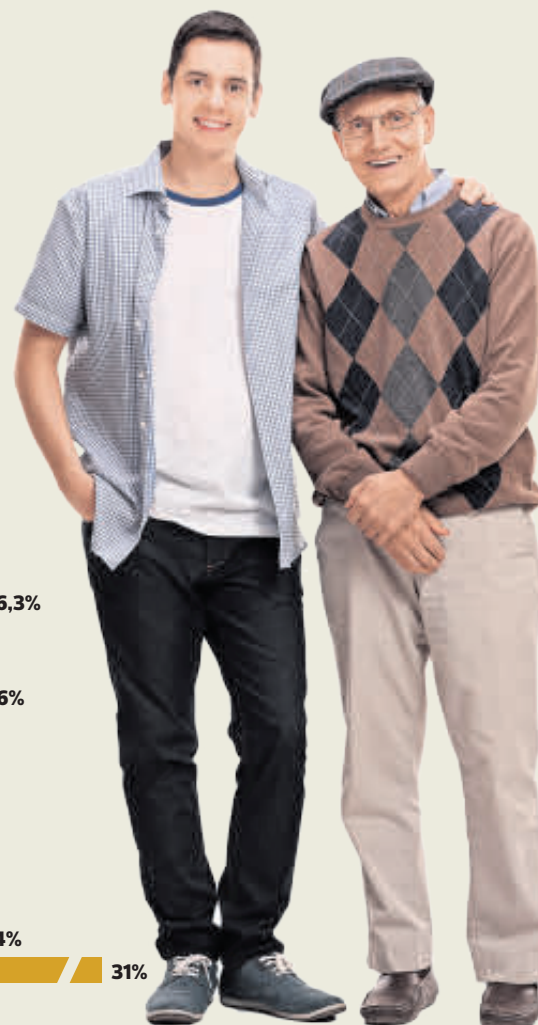


Ebbrietà



Infrazioni con incidente (2007-2015)

Popolazione 70+: più infrazioni con **incidente**



INFOGRAFICA CDT

idoneità alla guida viene letta come un'ingiustizia. È comprensibile. Molti si focalizzano su tutto quello che riescono ancora a svolgere, sulle loro esigenze, sulle abitudini che devono cambiare se perdono la patente, sul fatto di dipendere dagli altri. Il vissuto diventa molto più pesante e rende molto arduo accettare la restituzione della patente». Avolte l'anziano vede la faccenda in termini generali: se mi dite che non sono più capace di guidare, mi state dicendo che non sono più capace di fare niente.

Che fare?

Vien da chiedersi cosa si possa fare per aiutare gli ultrasettantenni ad affrontare questa fase. Elisa Milani, ricercatrice SUPSI, spiega che «la consapevolezza di non poter più guidare può venire da un giorno

all'altro, per esempio dopo un incidente che fa perdere la patente. L'impatto allora è estremamente forte. Ma ci sono casi in cui la persona ha un tempo maggiore per abituarsi all'idea. Alcuni si rendono conto man mano di avere sempre più limiti e mettono in atto delle strategie per continuare a guidare il più possibile con una certa sicurezza».

Strategie che non sono risolutive, come non guidare di notte, o farlo solo entro un piccolo raggio, per esempio fino al negozio dove si fa la spesa. «Si sa dagli studi che sono soprattutto le donne, le persone a basso reddito e quelle con poca pratica alla guida a mettere in atto questi stratagemmi. E anche assodato che lo stato psicofisico della persona molto spesso si riduce dal momento che non può più guidare. Non

solo a livello psicologico, con casi di depressione, ma anche a livello fisico. Patologie che già c'erano peggiorano di colpo. Un po' si somatizza, un po' si paga la conseguenza di non poter fare le cose che si facevano prima. Senza dimenticare la ripercussione sul corpo dei disturbi psichici».

E se non hai la famiglia?

Se l'anziano ha la fortuna di avere una cerchia familiare coesa riesce a trovare il modo di mantenere qualche attività al di fuori della casa, «altrimenti è tutto più complicato. Ci sono, sì, i trasporti pubblici ma non sempre vengono utilizzati e non sempre - a una certa età - è così facile farlo. Il rischio è che la persona subisca un isolamento sociale che va ad aggravare ulteriormente la sua situazione».

Per Lorenzo Pezzoli non si può delegare all'auto che si guida da sola la soluzione del problema

Che fare, quindi? «Ci vuole da una parte una maggiore preparazione all'evento, dall'altra la possibilità di offrire all'anziano strumenti efficaci per mantenere una certa attività e grado di benessere».

«La ricerca non esaurisce le domande ma le moltiplica», glossa Lorenzo Pezzoli psicologo e responsabile dell'Unità di psicologia applicata della SUPSI. «Abbiamo cercato di mostrare come vive l'anziano nel momento in cui si deve

confrontare con la prospettiva di perdere la licenza di guida. Dati che interessano la popolazione, ma anche le autorità che possono intervenire per migliorare la situazione. Poniamo dei problemi perché poi, dal politico all'amministratore al clinico al medico curante, alle associazioni attive nell'ambito dell'anzianità, cioè a tutte le persone che sono a contatto con questo tipo di popolazione e già sono sensibili in questo senso, tutti possano mobilitarsi in modo creativo e costruttivo per rispondere. Misure che vanno, concretamente, dall'altezza dei gradini di un bus, alle istruzioni per prendere il biglietto in stazione o via internet, alle istruzioni scritte con caratteri leggibili anche dagli anziani, ma anche all'affiancamento e al sostegno nel momento in cui alla licen-

za si deve rinunciare. La ricerca è importante perché permette di costruire delle risposte a partire dalla realtà dei fatti».

Le prospettive

Meglio fare affidamento su una futura società in cui le auto si guidano da sole, o su una società capace di integrare gli anziani che non sono più in grado di spostarsi? «Se ci limitiamo a una delega completa alla tecnologia di tutta una serie di funzioni comprese quelle dell'inclusione, conclude Lorenzo Pezzoli, siamo una società che corre grossi rischi. Non potremo mai sostituire certe dimensioni di solidarietà e di vicinanza con la tecnologia. Dietro alla perdita della possibilità di guidare si lamenta in realtà la perdita di relazioni e contatti sociali».