

Guida spericolata

Ogni volta che un guidatore inesperto mette in atto un'imprudenza senza pagarne poi le drammatiche conseguenze, si rafforza in lui la convinzione di essere immune da qualunque rischio di incidente stradale. È il cosiddetto "paradosso del giovane guidatore". Naturalmente l'obiettivo non deve essere quello di aspettare che tale circolo vizioso venga prima o poi spezzato da un incidente, ma quello di mettere in atto strategie di intervento, capaci di contrastare ogni tendenza "fatalista" di fronte all'incidentalità stradale e alla sua imprevedibilità e allo stesso tempo in grado di contrastare la percezione che l'infortunio alla guida possa essere considerato come un'equazione matematica in cui si hanno a disposizione tutte le incognite. L'infortunio è invece un evento probabilistico, nel quale la corretta attenzione degli individui agisce abbassando le probabilità di porre a repentaglio la propria e l'altrui incolumità. Un'incolumità messa troppo spesso a rischio se si considera che tra tutti i sistemi di trasporto utilizzati dall'uomo, quello su strada è il più pericoloso. In Europa si rilevano ogni anno più di un milione e 200 mila incidenti stradali in cui muoiono circa 50 mila persone e 2 mila rimangono ferite. Gli incidenti stradali, in Italia, rappresentano la prima causa di morte nella fascia di età tra i 15 e i 24 anni e sono determinati da fattori legati al guidatore, al mezzo e alle condizioni stradali, che tra di loro interagiscono: e i fattori legati al guidatore assumono purtroppo un ruolo predominante. Le statistiche indicano che la responsabilità degli incidenti stradali sia da attribuirsi per il 90-95% a dinamiche che registrano il contributo dell'errore umano. Per questa ragione, l'obiettivo che l'Unione europea si è posta di ridurre del 50% le vittime degli incidenti stradali entro il 2010 può essere perseguito e raggiunto contemplando, insieme agli interventi di tipo legislativo e alle attività di sorveglianza, anche campagne di tipo educativo e formativo. Su questo versante una delle principali iniziative condotte in Italia è certamente rappresentata dal progetto Icaro, una campagna di sicurezza stradale promossa dalla Polizia di Stato che, in sette edizioni, ha interessato 133 città, coinvolgendo oltre 72.000 studenti, sperimentando diverse forme di comunicazione e cercando di adottare un linguaggio sempre più vicino ai giovani e capace di sensibilizzarli al tema della sicurezza stradale. Quest'anno nell'ambito di Icaro è stato presentato uno studio delle variabili psicologiche e delle caratteristiche individuali che possono configurarsi come fattori di rischio per gli incidenti stradali. La conoscenza di tali fattori non è solo un obiettivo di ricerca ma rappresenta anche un requisito essenziale per orientare in modo ottimale nuove strategie di intervento e per valutare l'efficacia di quelle fin qui sperimentate. A questi obiettivi risponde la ricerca basata su una serie di questionari con cui sono state raccolte informazioni su oltre 5.000 studenti delle scuole secondarie superiori in 12 città campione. Una parte importante dei dati rilevati riguarda le violazioni che più frequentemente vengono messe in atto dai giovani guidatori. Ai primi posti, tra le violazioni commesse, spiccano il mancato rispetto dei limiti di velocità nei centri urbani e delle distanze di sicurezza, il mancato uso dei fari (di giorno) e delle cinture di sicurezza, mentre la guida in stato di ebbrezza occupa solo il penultimo posto della classifica.

Il profilo "a rischio" I giovani guidatori che con maggiore frequenza mettono in atto questi comportamenti incorrendo in un maggior numero di multe e, sfortunatamente, anche di incidenti stradali, si caratterizzano per avere un "profilo" psicologico piuttosto chiaro. Hanno livelli di ansia bassi, ricercano costantemente "sensazioni" ed emozioni forti, mostrano alti livelli di aggressività che si manifesta anche durante la guida. Questi ragazzi mostrano di non considerare il rispetto delle norme sociali come un obiettivo importante di per sé, ma solo in funzione delle conseguenze strumentali (premi o punizioni) che da esso possono derivare. Inoltre il profilo dei baby-guidatori "a rischio" è caratterizzato da due sistemi di convinzioni sbagliate in riferimento alla guida. Il primo si riferisce agli atteggiamenti nei confronti del codice della strada: i giovani a maggiore rischio pensano che il codice non sia un sistema che garantisce i diritti di tutti i guidatori, bensì un sistema di vincoli che riduce la viabilità e la scorrevolezza del traffico. Ne vengono percepiti gli aspetti "sanzionatori", che però non sono messi in relazione alla propria sicurezza. Il secondo sistema di convinzioni errate si riferisce all'analisi delle cause degli incidenti che vengono visti non direttamente dipendenti dal comportamento del guidatore ma da eventi casuali, imprevedibili o legati solo alle responsabilità o all'imperizia degli altri. Quindi, secondo loro, la messa in atto di comportamenti di guida sicura è sostanzialmente inutile perché non abbassa la probabilità di incidenti. È interessante notare che questo profilo di variabili non solo si associa ad un maggior numero di multe e di incidenti stradali diurni, ma anche a una maggiore frequenza nella guida notturna, a una maggiore frequenza di episodi di guida in condizioni di ebbrezza e a una maggiore frequenza di episodi di sonnolenza alla guida.

I focus group Nell'ottica di valutare gli aspetti salienti dell'impatto del progetto Icaro 7 sono stati condotti alcuni focus group con studenti ed insegnanti, durante i quali è stata rilevata la forte necessità

di incrementare la consapevolezza di rischio proprio a livello della scuola. Porre l'accento sul problema, sostengono in molti, serve proprio a non allentare l'attenzione e non favorire la distrazione da ciò che può diventare "un tragico epilogo della vita". Alcuni ragazzi dedicherebbero un tempo costante a scuola, con insegnanti ma anche con esperti, per discutere gli aspetti relativi al rischio, ma anche per richiamare le norme. Parlare delle proprie esperienze di rischio serve ad informare gli altri; sono dunque utili le proprie storie e di personaggi pubblici. Ma il tutto non deve essere realizzato in modo noioso, bensì basarsi su racconti, simulazioni, visione di video, commenti di gare, impiego di musica, film su temi della sicurezza. Tali strumenti, secondo i ragazzi, dovrebbero anche essere affiancati da discussioni con esperti e psicologi ma anche con poliziotti della Stradale, medici del pronto soccorso, campioni sportivi e attori appassionati di auto e moto; una convergenza di molteplici fattori che spinge a riflettere e avvicina al " porsi il problema". Spunti di riflessione interessanti vengono dai giovani che sottolineano come le campagne non devono spaventare o terrorizzare "tanto al momento ti spaventi ma poi non ci pensi più e corri lo stesso". Sembra che l'efficacia di una campagna in queste fasce di età sia molto legata al contatto diretto e all'uso di mezzi che coinvolgano e che siano utili a restare nella mente dei destinatari. "Quando vai in discoteca con la tua ragazza e con gli amici – afferma qualcuno – bevi, pensi a divertirti, balli, vuoi allentare i freni e certo non ti viene in mente che poi devi guidare per tornare a casa e tanto meno pensi all'incidente, che è qualcosa che succede sempre a qualcuno che non conosci, che è distante da te; ma poi vieni a sapere che è successo al compagno della classe accanto e ti dici che potevi essere tu, che quel ragazzo non lo vedrai più e ti viene rabbia, paura, ma quanto dura?". Gli insegnanti, da parte loro, esprimono il forte bisogno di "accompagnare i ragazzi a fare proprio il comportamento di prudenza; prudenza non come noia o cose da vecchietti, ma come maturità e rispetto della propria vita e di quella degli altri. Rischiare non deve essere un atteggiamento di superiorità, ma da immaturi". "È interessante come – fa notare un'insegnante di una scuola romana – quando chiediamo ai ragazzi di parlare della sicurezza, siano tutti maturi e riflessivi, poi gli stessi li troviamo a fare le gare di moto al Laurentino...". Questo commento evidenzia un aspetto rilevante connesso alla problematica dell'ambivalenza adolescenziale: da una parte gli aspetti adulti, riflessivi, indicatori di interiorizzazione delle norme e della loro completa integrazione negli aspetti comportamentali, dall'altra invece riemerge la parte infantile che intende il rischio come valore, che vive al presente senza prospettarsi le conseguenze, che identifica la velocità senza limiti con il coraggio o con il cercare la sensazione forte che scuote e restituisce il senso della propria capacità. Sono aspetti scissi in queste fasce di età e la cosa da fare è quella di trovare il contatto con il problema da una parte e la possibilità di affrontarlo nell'ottica giusta dall'altra, favorendo nei ragazzi il lento processo di integrazione della parte matura con quella infantile.

**Professore associato della facoltà di Psicologia 2 presso l'università di Roma "La Sapienza"*

Il giovane guidatore "a rischio" - Ricerca in ciò che fa sensazioni ed emozioni forti. - Non rispetta le norme di convivenza comune ed è anche una persona poco altruista. - Ritiene che gli incidenti accadano più per colpa di altri o della cattiva sorte che per la propria responsabilità. - Spesso, durante la guida, si innervosisce con gli altri guidatori e ha reazioni aggressive di fronte ai piccoli inconvenienti nel traffico. - Pensa che le norme del codice stradale non siano una garanzia per la propria sicurezza, ma un vincolo che ostacola la scorrevolezza del traffico. - È, nella maggior parte dei casi, un ragazzo. - Queste caratteristiche si traducono anche in comportamenti rischiosi. Egli infatti: - Commette più violazioni del codice stradale ed errori alla guida rispetto ad altri. - Riceve spesso multe. - Usa molto la macchina e percorre molti chilometri. - Guida dopo aver bevuto alcolici più frequentemente di altri guidatori. - Guida spesso durante le ore notturne e ha sperimentato più degli altri la sonnolenza alla guida. - È stato coinvolto di più in incidenti stradali che, in media, risultano più gravi. *Questo profilo di guidatore "a rischio" si rileva nel 34,33% dei ragazzi intervistati.* **Il giovane guidatore "prudente"** - È un tipo altruista e rispetta le norme di convivenza civile. - Non prova rabbia nei confronti degli altri ed è un tipo piuttosto socievole. - Pensa che gli incidenti siano causati da proprie responsabilità e che un guidatore attento e responsabile possa fare molto per evitarli. - Pensa che le norme del codice stradale debbono essere rispettate perché esse servono per garantire la propria e altrui sicurezza. - Queste caratteristiche si traducono anche in comportamenti prudenti. Egli infatti: - Usa di meno la macchina e percorre meno chilometri rispetto ad altri guidatori. - Guida raramente durante le ore notturne e, per questo, evita la sonnolenza alla guida. - Evita di guidare dopo aver bevuto. - Ha ricevuto meno multe. - È stato coinvolto di meno in incidenti stradali. - Commette meno violazioni del codice stradale, errori e disattenzioni alla guida rispetto al guidatore "a rischio". *Questo profilo di guidatore "prudente" si rileva nel 37,8% dei ragazzi intervistati.* **Il giovane guidatore "preoccupato/controllato"** - Non è un tipo altruista ma pensa che le regole di convivenza vadano comunque rispettate. - È un tipo un po' ostile con gli altri e gli capita di arrabbiarsi alla guida e di prendersela con gli altri guidatori. - È piuttosto ansioso e pensa di avere poco controllo sugli incidenti. - Teme di essere più esposto al rischio di incidenti rispetto agli altri. Le caratteristiche "negative" di questo profilo (rabbia-ostilità-scarso altruismo) non si traducono in violazioni del codice stradale, che vengono limitate dall'ansia e dal timore di avere un incidente. Il giovane guidatore "preoccupato/controllato" ha, infatti, un comportamento molto simile a quello del guidatore "prudente". Questo però non lo protegge dal rischio di disattenzioni alla guida. *Questo profilo di guidatore "preoccupato/controllato" si rileva nel 27,88% dei ragazzi intervistati.*

