

di Giancarlo Signorini

Articolo pubblicato su *il Centauro*, rivista ufficiale dell'ASAPS (Associazione Sostenitori Amici Polizia Stradale), n. 5, Settembre 1999. (www.asaps.it)

Un articolo apparso su "Il Centauro" di Aprile/Maggio 1999 porta per titolo: Un paese moderno e civile non può prescindere da un sistema stradale efficiente e sicuro. Vero, anzi verissimo! Quante volte ci capita di vedere strade con buche, incroci mal segnalati, alberi pericolosi situati ai bordi delle strade, segnaletica orizzontale pressoché inesistente ecc.; a tutti questi elementi, considerati comunemente causa di incidenti stradali, bisogna aggiungere fenomeni atmosferici come la nebbia, la pioggia, il ghiaccio e così via. Tutti questi fattori vengono comunemente considerati gli elementi cruciali nella dinamica dell'incidente stradale. Basta leggere i titoli che appaiono normalmente sui giornali: La nebbia uccide ancora... Tragico incidente a causa della pioggia... Platani killer continuano a stroncare vite umane... C'è poi da tenere presente l'incoscienza giovanile, lo sballo del sabato sera, l'alcool e così via.

Bene, questi fattori esistono indiscutibilmente, ma siamo sicuri che costituiscano la dimensione centrale del problema?

Proviamo a fare alcune riflessioni in proposito. Partiamo da uno dei tanti titoli che appaiono spesso sui quotidiani: La nebbia uccide ancora (ricordo, tra l'altro, che anche Lilli Gruber l'ha utilizzato come uno dei titoli del telegiornale della sera, qualche mese fa). Ebbene, siamo sicuri che la nebbia possa uccidere qualcuno? Voi mi risponderete, probabilmente, che è evidente che la nebbia, di per sé, non può uccidere nessuno e che la formulazione del titolo deriva da una sorta di linguaggio giornalistico ormai ampiamente e normalmente utilizzato. Ampiamente, normalmente, concretamente utilizzato, certo, ma anche sconsideratamente utilizzato. L'attribuzione di causalità ad un evento atmosferico è quantomeno impropria: non è la nebbia in se stessa la causa dell'incidente, non è la nebbia che ha spinto un'auto contro un'altra, non è la nebbia che premeva il piede sull'acceleratore di quell'auto o che impediva di mantenere la distanza di sicurezza... Semmai la nebbia può essere considerata una condizione che ha agevolato il prodursi del sinistro a causa della scarsa visibilità che essa comporta, ma non la causa dell'evento stesso. Differenza di poco conto, qualcuno di voi potrebbe pensare, e invece la differenza è enorme, gigantesca, fondamentale. Cerchiamo di scoprire il perché.

Nel nostro linguaggio comune, linguaggio poi ripreso ampiamente dai giornalisti, tendiamo ad attribuire la causa di eventi tristi e drammatici a tutto e a tutti meno che a noi stessi. In modo particolare tendiamo a non attribuire cause a chi era al volante (e magari ha subito conseguenze gravi in seguito ad un sinistro) ma più semplicemente scarichiamo la responsabilità dell'evento sulle condizioni della strada, sugli eventi atmosferici, sulle carenze di segnaletica e così via. Spesso e volentieri chiamiamo in causa il fato, il destino: "in quella curva il destino lo aspettava!". Ma, attenzione, anche coinvolgere il destino significa scaricare le responsabilità lontano, significa non guardare il problema dal verso più adeguato e produttivo. Ma torniamo al titolo "La nebbia uccide ancora". Questo titolo dovrebbe diventare "La mancata osservanza delle prescrizioni del codice della strada in condizioni di scarsa visibilità ha

comportato un incidente stradale mortale”. Forse suona male da un punto di vista giornalistico, però si avvicina molto di più alla reale dimensione di causalità del problema. Stesso discorso vale, ad esempio, per la pioggia. Un titolo come “A causa della pioggia tragico incidente con tre morti” è improprio da un punto di vista semantico, falso da un punto di vista logico e, aggiungerei, assurdo dal mio punto di vista: la pioggia, tutto quello che può fare è rendere viscido l’asfalto, non uccidere qualcuno. E c’è una bella differenza! Un titolo più indicato sarebbe “A causa dell’eccessiva velocità e del mancato rispetto della distanza di sicurezza in condizioni di strada viscida un’auto è finita contro un’altra causando un incidente con tre morti”. Ci dimentichiamo sempre della responsabilità di chi guida, di chi è al volante di chi pone in essere un comportamento che risulta poi altamente pericoloso.

La cultura della sicurezza stradale

Credo che quello che manca oggi in Italia è una cultura della sicurezza stradale. Cultura, in questo contesto, significa avere cognizione di causa riguardo al problema degli incidenti stradali. Il problema è estremamente complesso ed estremamente semplice al contempo. Estremamente complesso se noi andiamo ad individuare tutte le variabili che fanno da corollario al problema e cioè le concause, vedi condizioni di visibilità, segnaletica, condizioni atmosferiche ecc.. Estremamente semplice se andiamo al nocciolo del problema e cioè al comportamento normalmente irrispettoso del codice della strada. Chi di noi segue le prescrizioni del codice della strada? Chi rispetta i limiti di velocità, il divieto di sorpasso, le precedenza? Credo di non sbagliare rispondendo: nessuno. Ognuno di noi, seppure in misura diversa, crede di non aver bisogno di seguire le indicazioni e le prescrizioni del codice della strada. Probabilmente perché riteniamo queste prescrizioni inutili. La maggior parte di noi è convinta di avere le doti indispensabili ad un buon guidatore come riflessi, vista, colpo d’occhio ecc. per cui non è indispensabile rispettare il limite di velocità come non è necessario evitare il sorpasso in condizioni di scarsa visibilità, come è perfettamente inutile mantenere la distanza di sicurezza e così via. Sono tutte perdite di tempo!

Quante volte sentiamo dire la frase “quando deve succedere succede!”, come dire “noi non possiamo farci niente!”. Niente di più falso e dannoso perché queste idee entrano nella testa delle persone e diventano convinzioni radicate. E le convinzioni sono dure da sradicare e sono poi quelle che portano ad avere un comportamento a rischio sulla strada. Sì, perché se io sono convinto che gli incidenti accadano indipendentemente dalla mia volontà (cioè sono “causati” da pioggia, segnaletica insufficiente o dal destino) è perfettamente inutile che io rispetti il codice della strada, tanto se deve succedere succede e io non posso farci niente...E invece noi potremmo fare tantissimo se solo affrontassimo il problema dal verso giusto e cominciasimo a pensare che il destino ce lo costruiamo da soli!

Abitudine e induzione

Non è importante seguire le prescrizioni del codice stradale, è più importante seguire il

nostro buon senso, le nostre idee, le nostre convinzioni, le nostre abitudini. Noi, di fatto, seguiamo molto le nostre abitudini che costituiscono ormai una prassi consolidata. Consolidata al punto da divenire "normale". Quante volte sentiamo dire: "io in autostrada viaggio sempre ai 180 orari e non mi è mai successo niente". Attenzione al significato di questa frase: se io viaggio "normalmente" ai 180 e non mi è mai capitato niente – sottolineo che manca l'avverbio finora – significa che non è pericoloso il mio comportamento! Ricordo la risposta che mi diede una signora, mia vicina di casa di alcuni anni fa, alla quale facevo presente il comportamento imprudente del figlio il quale si immetteva velocemente con l'auto nella strada principale senza avere una adeguata visibilità; la signora mi disse in maniera chiara ed esplicita: "caro signore, mio figlio da diversi anni guida così e non gli è mai successo niente, la smetta di importunarci!" E' tipico tirare in ballo l'abitudine per giustificare un comportamento rischioso, perché sembra meno rischioso: se da tanto tempo mi comporto così e non mi è mai successo niente vuol dire che il mio comportamento non è pericoloso! Ma le discipline statistiche ci insegnano che la casualità è una cosa, la regolarità è un'altra. In altri termini voglio dire che se io passo cento volte col semaforo rosso e non accade nessun incidente ciò non significa che io posso passare regolarmente col rosso e non mi accadrà mai niente. E' possibile che la centounesima, la centoduesima, la centotreesima volta io provochi incidenti!

Noi riteniamo che se adottiamo molte volte lo stesso comportamento senza che ad esso siano associate conseguenze negative, allora il comportamento non è pericoloso. Falsa induzione!

Rendiamo le auto più sicure: revisioni, air-bag, ABS...

Il parco macchine in circolazione è costituito da auto vecchie, non più affidabili. Ed ecco che con l'entrata in vigore delle nuove disposizioni relative alle revisioni queste ultime verranno effettuate, se non vado errato, dopo quattro anni dalla immatricolazione e poi, successivamente, ogni due anni. Ben venga! Ogni passo in più per rendere le auto più affidabili può diminuire il rischio di incidenti. Ma, quanti sono i sinistri imputabili a difetti meccanici e/o a malfunzionamento dovuto all'età della autovettura? Temo che siano ben pochi!

Le auto di nuova immatricolazione sono oramai ampiamente dotate di dispositivi di sicurezza come l'air-bag e l'ABS, il dispositivo anti-bloccaggio delle ruote che entra in funzione in caso di brusca frenata e permette di evitare lo slittamento delle ruote e quindi di mantenere l'assetto corretto della vettura e, contemporaneamente, di avere una frenata più efficiente. Ben vengano tutti questi accorgimenti e tutto ciò che può essere di ausilio al guidatore nel gestire situazioni rischiose e imprevedibili. Ma siamo sicuri che questi dispositivi siano accompagnati da un comportamento adeguato da parte del guidatore? Voglio dire, non è che il guidatore, rassicurato dall'aver tali marchingegni adotterà un comportamento ancora più spericolato... tanto ABS e airbag mi proteggono.

Ricordo una battuta che fece Beppe Grillo ad una trasmissione televisiva parlando proprio di air-bag. Disse che invece dell'air-bag bisognerebbe fissare una baionetta al volante puntata contro al guidatore in modo tale che al più piccolo urto questa rischi di "infilzare" il guidatore: in questo modo i conducenti sarebbero molto più prudenti, manterrebbero le distanze di sicurezza e rispetterebbero i limiti di velocità! Rendiamo le auto più pericolose - è il sarcastico messaggio del comico - per rendere più prudenti i guidatori. Paradossalmente c'è del vero. C'è del vero

perché la nostra tendenza alla sicurezza, bisogno psicologico fondamentale, ci porta a costruire auto sempre più “sicure” ma, contemporaneamente, ad avere un comportamento sempre più spericolato. Comportamento giustificato dal fatto che “tanto la mia auto è sicura e io sono più protetto quindi posso rischiare di più”.

Ricordo un episodio significativo avvenuto ad un seminario da me tenuto all’Università di Urbino. Il seminario aveva per oggetto “i meccanismi persuasivi nelle tecniche pubblicitarie” e verteva a sottolineare come i dispositivi di sicurezza installati nelle auto e tanto propagandati avessero come scopo principale, anche se non esplicito, quello di vendere più auto e/o di alzare il prezzo delle medesime. Ebbene, durante lo svolgimento del seminario ebbi da parte di alcuni studenti una sorta di “sollevazione”. Si ribellavano a questa tesi, probabilmente feriti nell’orgoglio di giovani guidatori che si vedevano contestare la sicurezza delle loro auto che così disinvoltamente, e alle volte spavalidamente, conducono!

□□□□ **L’illusione di controllo**

Noi usiamo dei parametri diversi per valutare gli altri rispetto a quelli che utilizziamo per valutare noi stessi. Si tratta di un meccanismo psicologico conosciuto molto bene in psicologia sociale, ed è chiamato distorsione attribuzionale: consiste nell’alterare a nostro favore il giudizio su di una situazione, un episodio, un evento. Facciamo un esempio. Se io, guidando la mia auto, finisco contro un albero, darò la colpa alla strada viscida o ad una scarsa efficienza del mio impianto frenante; se, invece, osservo un’auto mentre finisce contro un albero, tenderò ad attribuire la causa alla imprudenza del guidatore. Nel primo caso si chiama in causa un fattore situazionale, nel secondo un fattore disposizionale. Nel primo caso è colpa della situazione, nel secondo della persona. Si tratta di una forma di auto-protezione che utilizziamo inconsciamente ed è diffusissima. In pratica noi ci riteniamo più bravi, più meritevoli e meno colpevoli degli altri.

Un’indagine riportata sulla rivista “Psicologia contemporanea” n.141 del 1997 è molto indicativa al proposito. In questo studio si chiedeva ad un certo numero di soggetti di dare una valutazione della propria abilità di guida. La valutazione era espressa su di una scala che andava da 1) sono un guidatore per nulla abile a 9) sono un guidatore di estrema abilità. I risultati ci dicono che pochissimi degli intervistati si considerano guidatori di media abilità, mentre la stragrande maggioranza si attribuisce un grado di abilità superiore alla media.

Pare che l’inguaribile ottimismo dell’uomo riguardo alle proprie capacità emerga in maniera – in questo contesto – preoccupante. E’ preoccupante perché questo ottimismo si scontra con i dati sconcertanti relativi al numero degli incidenti stradali ed alle loro conseguenze. Pare che l’uomo viva, quando è sulla strada, come circondato da una atmosfera irrealistica, all’interno di una illusione di controllo: io ho il potere di controllare gli eventi, gli imprevisti, le difficoltà che incontro percorrendo la strada, e sono così bravo che posso rischiare...sempre di più!

□□□□ Rendiamo più sicuri i guidatori

Secondo le statistiche ufficiali il 74% degli incidenti è causato da uno stile di guida scorretto, caratterizzato da sistematiche infrazioni tra cui, in particolare l'alta velocità, il mancato rispetto della precedenza e della distanza di sicurezza. Io credo che questa percentuale sia in realtà ancora più alta. Il primo week-end di luglio '99 ha fatto registrare circa 60 morti sulle strade. I media hanno enfatizzato l'evento, il Parlamento varerà misure eccezionali dovute all'urgenza del problema (si parla di patente a punti, contravvenzioni più pesanti ecc.). Ma vorrei fermarmi un attimo a riflettere. In Italia vi sono mediamente 20 morti al giorno sulle strade e questo da diversi anni; di questi morti non si parla mai, come mai? Sono forse ammissibili, in un paese che si definisce civile, 20 morti al giorno?, sono un numero accettabile? O sono forse una emergenza che ci portiamo dietro da diversi anni nel disinteresse più totale per ricordarcene solo in occasione dei week-end estivi quando il numero sale, anche se di poco?

A proposito delle misure urgenti ed eccezionali che stanno per essere varate vorrei dire ancora due parole: io credo che le leggi ci siano e siano più che sufficienti. Bisogna fare in modo, però, che vengano rispettate. Sanzionare in maniera ancora più pesante le infrazioni serve a poco: non è un deterrente forte, efficace. E questo per il fatto che la infrazione è la consuetudine, la normalità: chi prende una multa è solo sfortunato!

L'alternativa che io propongo, credo, è l'unica che possa dare - non nell'immediato, beninteso, bensì in un lungo periodo - dei risultati concreti: studiamo il comportamento dei guidatori sulle strade, indaghiamo su come si rappresentano il pericolo, su quale è la loro percezione del pericolo, sull'importanza che danno alle prescrizioni del codice della strada. Fatto questo attiviamo degli interventi formativi volti a far sì che i guidatori, in modo particolare i giovani, percepiscano in maniera corretta la loro responsabilità quando sono al volante e agiscano di conseguenza. Bisogna fare in modo che le norme siano interiorizzate e non imposte, solo così saranno efficaci!

