



www.italy- ontheroad.it

La disattenzione mentre si guida un'auto causa 16 morti al giorno.

Nelle strade tutti transitano in vario modo: da pedoni, da ciclisti, da motociclisti, da automobilisti, da autotrasportatori, ecc. e tutti sono coinvolti. Il sistema traffico assorbe il 10% della nostra vita.

Nel 2006, secondo i dati ACI-ISTAT, gli incidenti stradali rilevati sono stati 238.124 i quali hanno provocato circa 5.700 morti e circa 330.000 feriti, di cui circa 15.000 invalidi gravi, 120.000 ricoveri e più di un milione di accessi al pronto soccorso, con costi umani e sociali altissimi. Gli incidenti stradale sono la maggior causa di morte per i giovani dai 15 ai 29 anni.

Ogni giorno si realizzano, in media, 652 incidenti stradali, con la presenza di 16 morti e 912 feriti. L'80% degli incidenti sono causati dal fattore umano.

Vi è una rilevanza di certe problematiche sulla strada causate dall'enfasi dei mass media, in base alla statistica, cui danno molta importanza.

Occorre dare un quadro oggettivo e realistico delle problematiche che si riscontrano.

La principale causa degli incidenti stradali è il comportamento scorretto del conducente alla guida del veicolo, particolarmente: guida distratta, l'andamento indeciso, eccesso di velocità e il mancato rispetto della distanza di sicurezza, oltre al non uso dei sistemi di ritenuta.

Le condizioni psico-fisiche alterate non rappresentano una percentuale elevata di incidenti stradali, e sono caratterizzate principalmente da: ebbrezza alcolica, malore improvviso e colpo di sonno.

Bisogna intervenire in modo tale da prevenire i problemi, perfezionare la metodologia (non solo dare informazioni) per incidere sulle credenze e comportamenti; è necessario inoltre sviluppare la ricerca e la progettazione.

Di questo si occupa la psicologia del traffico: presente in Europa occidentale da alcuni decenni, mentre in Italia il 1° convegno si è realizzato a Milano nell'aprile 2008. Va ricordato che il Trattato di Roma escluse dalla sintonia europea la repressione dei comportamenti illegali e pericolosi, tra cui anche quelli stradali. Questa esclusione ha portato ad una diversa differenziazione delle politiche nazionali riguardo alla sicurezza stradale; in alcuni Paesi, il permanere di differenze comportamentali macroscopiche; in altri, il permanere di picchi anomali sebbene abbattibili secondo esperienze altrui.

Nell'80% dei casi il fattore umano è la causa degli incidenti stradali: occorre potenziare le risposte strutturali (strade e veicoli più sicuri) ed intervenire su come addestrare e facilitare il comportamento di tutti gli utenti della strada.

Dagli anni '80 si ha un approccio ingegneristico: infrastrutture e veicoli più sicuri (sicurezza passiva). Poi, dopo un picco di incidenti stradali, si è riscontrato che non basta più un approccio ingegneristico, ma occorre anche l'intervento della medicina d'urgenza.

Si inizia a considerare l'incidenza degli incidenti, ma non la frequenza degli incidenti: viene così considerato il *comportamento* del conducente. Nei comportamenti vi sono molte infrazioni, spesso violate consapevolmente, ma non vengono ridotte le recidive. Spesso alla base vi sono comportamenti disadattivi.

Nella guida bisogna sviluppare *automatismi* che permettono di svolgere più cose bene e contemporaneamente (si chiama *attenzione divisa*).

Questi automatismi nei conducenti neo patentati ancora non sono presenti, di conseguenza hanno un alto rischio di incidenti nella fase iniziale di guida (primi 7-9 mesi), ma la loro causa non è solo il fattore età.

Quando il conducente è inesperto (19-24 anni) aumenta la percentuale di rilevanza del fattore disattenzione: il conducente occupa molte risorse su una ridotta porzione di ambiente e con lo sguardo raramente perlustra l'orizzonte.

Bisogna agire sull'attenzione e sulla percezione del rischio: potenziare ed educare alla corretta percezione del pericolo. Spesso i giovani sottovalutano il fatto che sia sufficiente superare di poco i limiti di alcool consentito per abbassare la soglia di attenzione e inibire la necessaria concentrazione per guidare.

Come cambiare il comportamento alla guida?

La nostra cronaca presenta l'alta velocità e l'abuso di sostanze alcoliche tra le cause principali di incidenti stradali, imputabili al fattore umano.

Ricerche internazionali dimostrano, invece, che la causa principale è la DISATTENZIONE durante la guida: ad esempio l'uso del telefonino, discussioni con il passeggero, accensione della sigaretta, cambiare frequenza radio o CD, ecc.

In Italia c'è il fenomeno delle "stragi del sabato sera", perché? In Europa pensano che sia difficile convincere i giovani ad andare piano, è vero, è controproducente.

Nel Regno Unito hanno fallito quando hanno tentato di far andare piano i giovani: unico fallimento di un progetto di quel tipo.

In Italia non si obbligano le persone (conducenti e passeggeri) ad indossare le cinture di sicurezza. In Europa sì. In Svezia il 95% della popolazione indossa le cinture di sicurezza, mentre solo il 5% non le indossa. In Germania e Francia oltre il 95% della popolazione indossai sistemi di ritenuta.

La guida sotto influenza di sostanze (alcool e droghe) è facile da prevenire.

I giovani vanno educati da bambini, solo così si può realizzare un buon investimento per il futuro.

In Italia c'è la legge ma non viene applicata: art. 208 Codice della Strada e art. 230 CdS riguardano l'educazione stradale a scuola in ogni ordine e grado, anche da parte di Enti.

Questo fenomeno, importantissimo per investire nel futuro, è lasciato spesso alla sensibilità individuale ed all'improvvisazione di qualche persona volenterosa alla quale sta a cuore il problema.

In Germania viene svolta educazione stradale fin dall'asilo, un'ora alla settimana ed anche durante tutte le classi delle elementari.

Iniziare da bambini a persuadere, non da adolescenti, trasformarli in alleati contro gli adulti, ad esempio: criticano i genitori perché non mettono le cinture, non li lasciano andare a scuola da soli, guidano troppo velocemente, ecc.

Consideriamo che gli studenti di tutte le età vanno a scuola accompagnati in automobile, spesso sono insicuri, maldestri ed esitanti nell'andare in bicicletta, poi gli comprano lo scooter: uno dei veicoli più pericolosi in assoluto.

Nessuno in Italia si occupa di prevenire gli incidenti stradali.

L'Italia è uno dei pochi Paesi in cui gli incidenti hanno un leggero decremento, anziché una drastica diminuzione.

Vanno individuati i conducenti a rischio, va rilevata correttamente la causa comportamentale degli incidenti, infine bisogna predisporre ed attuare azioni di contrasto.

All'estero si lavora molto nel campo della restituzione dei punti, E' risaputo che le regole le conoscono tutti ma non le vogliono rispettare, cioè le norme sono consapevolmente violate. Lavorando sulla restituzione dei punti e con la dimostrazione che si è cambiato comportamento di guida, si abbattano le recidive.

Una tecnica è quella del DRIVER IMPOVERMENT. Il principio è: "se hai perso i punti, per riceverli, ci devi convincere che stai cambiando le abitudini di guida e stile di vita (ad esempio il fatto di bere)".

E' un modello accreditativo, non autorizzativo: non viene autorizzato a guidare, ma è un conducente "difettoso" che deve convincere di aver cambiato comportamento di guida.

Lo psicologo ha la responsabilità della prognosi sulla recidiva, statisticamente deve avere diminuzione delle recidive, altrimenti le assicurazioni non lo ripagano più. Deve dimostrare ad un esperto un cambiamento nel comportamento di guida, spesso si tratta di equipe, con anche ex poliziotti, e svolgono un lavoro di gruppo. Queste figure, all'estero, sono pagate da assicurazioni, le

quali sono libere di scegliere i propri motorizzati da assicurare (finanziano la ricerca sui comportamenti degli utenti), mentre in Italia (insieme a pochi Paesi come Giappone e Madagascar) vi è l'obbligo di assicurare chiunque, anche se ha realizzato 20 incidenti.

Si è constatato che chi frequenta i corsi di "guida sicura" si sente più sicuro e comincia a guidare in maniera più disinvolta. Accade che nei conducenti aumenta la sicurezza oggettiva ed effettuano un 30-40% in più di incidenti, perché hanno più sicurezza ed abbassano le attenzioni.

Nella guida difensiva si ha paura della situazione, ma non tale da uscirne.

E' auspicabile un equilibrio tra l'identificare situazioni rischiose e la reale valutazione delle proprie capacità da non sopravvalutare.

In Italia non si punta su una scelta modale diversa, cioè bicicletta e mezzo pubblico. Non vi è una pianificazione. (Non va dimenticato, inoltre, che in Italia molte persone sono etiliste).

Nelle statistiche italiane viene attribuita la causa dei feriti ed invalidi a "mancata precedenza", senza considerare che, ad esempio, manca l'utilizzo della cintura. L'uso dei dispositivi di sicurezza passiva (cintura di sicurezza e casco) è fondamentale.

Il 30% degli italiani non allaccia la cintura di sicurezza in auto. I dati del 2007 attestano che solo il 64,6% allaccia la cintura di sicurezza, con un grosso divario tra nord e sud (circa 70% e 30%). Bisogna lavorare anche riguardo alla prevenzione: anche sull'uso dei sistemi di ritenuta. Spesso ci si preoccupa della velocità in verticale e non in orizzontale: la caduta dal 3° piano di un palazzo equivale a sbattere ai 50 Km/h contro ad un muro e l'utilizzo della cintura di sicurezza è fondamentale, spesso sottovalutata dai passeggeri che, in caso di incidente, rischiano l'eiezione, cioè l'essere sbalzato fuori dal veicolo, a volte schiacciato dal veicolo stesso.

Se la percentuale dell'utilizzo delle cinture fosse del 95% (invece del 65% attuale) eviteremmo un enorme costo socio-sanitario, pari ad un MILIARDO di euro all'anno.

Al nord 9 motociclisti su 10 indossa il casco. Percentuale minore nel sud del Paese. Nelle lesioni permanenti dei feriti in motocicletta, spesso, non si tratta del 1° incidente, ma del 2° o 3°: significa che c'è alla base un comportamento di guida pericoloso. Diffuso l'uso del telefonino senza auricolare o viva voce: dal 2,2% al 4,4%.

Ricordiamo l'obiettivo UE per il 2010 di riduzione del 50% della mortalità per incidente stradale ed adoperiamoci per raggiungere questo obiettivo.

E' auspicabile, come vi è stata la realizzazione di una moneta unica, anche la realizzazione di un Codice della Strada europeo, unico per tutti i Paesi.

Settembre 2008

Manuela Bellelli