



www.italy-ontheroad.it

Educazione stradale, step adolescenti e giovani, alcune considerazioni

In Italia la prima causa di morte per i giovani è l'incidente stradale, come tristemente riportano le cronache; inoltre gli incidenti rappresentano la principale causa d'inabilità nei giovani, non solo per la notevole incidenza di traumi cranici, ma anche per l'elevata frequenza di traumi midollari e di politraumatismi, che talvolta richiedono l'amputazione di uno o più arti.

Non va dimenticato che una lesione al midollo osseo è difficilmente sanabile e può portare alla paralisi.

Il trauma cranico encefalico rappresenta invece la principale causa di coma prolungato e di disabilità soprattutto tra i giovani; per questo finisce per avere pesanti ricadute, oltre che personali e familiari, anche socio-economiche.

In relazione a quanto sopra segnalato sono state realizzate alcune campagne di prevenzione, ma senza verificare se a ciò sia corrisposto un effettivo calo della sinistrosità.

In alcuni Paesi del nord Europa è stato verificato, ad esempio, come utilizzare carcasse d'auto incidentate poste davanti alle discoteche allo scopo di disincentivare comportamenti pericolosi come assumere alcolici e guidare a velocità eccessiva, abbia prodotto un effetto contrario a quello desiderato.

I giovani, in quel caso, hanno "sfidato" il pericolo anziché cercare di evitarlo con la prevenzione. Analizziamo brevemente le caratteristiche di ragazzi e adolescenti e poco più, che spesso pensano: "Capita a loro, agli altri, e non a me perché io sono più bravo, io sono migliore".

Va ricordato che l'adolescenza è caratterizzata da uno stato di disorganizzazione psicosomatica transitoria, che spinge il giovane a mettere alla prova le sue potenzialità.

Oggi, nella nostra cultura, il passaggio dall'infanzia alla maturità è molto protratto e ciò comporta un aumento dell'esposizione ai rischi; la finalità del comportamento rischioso spesso è compulsiva e autodistruttiva, non sempre è adattiva, cioè dall'esperienza si concretizza un apprendimento.

Va rammentato che ci sono vari tipi di rischio, per chi vuole rischiare, e che la differenza va ogni volta discriminata. Tra i comportamenti rischiosi giovanili si colloca in primo piano per frequenza e pericolosità, l'incidente stradale (dati ISTAT 2007 segnalano più di mille morti l'anno e più di 80.000 feriti nella fascia d'età 15-24 anni). Non dimentichiamo che vi sono giovani che sono stati protagonisti di ben fino a 3 incidenti con le stesse identiche modalità.

L'incidente stradale non viene quasi mai considerato come il segnale di un bisogno, ma come semplice espressione della normale "sventatezza" giovanile; diversamente da alcune azioni che invece suscitano preoccupazioni negli adulti come uso di sostanze, azioni autolesive o diete estreme, questo forse anche per l'etimologia della parola *incidente* che implica qualcosa di casuale, accidentale.

Negli ultimi 20 anni (stima ufficiale del 2000) la crescita dei suicidi dei ragazzi italiani ha sfiorato il 100%, il numero dei reati commessi da minori negli ultimi 15 anni è cresciuto del 150%.

E' significativo rilevare come le condotte autolesive rappresentino la seconda causa di morte dei giovani, precedute solo dagli incidenti stradali e alla pari con le morti per overdose di eroina; risulta che il numero dei giovani morti nelle stragi del sabato sera sia uguale al numero dei suicidi.

Negli ultimi anni si è poi registrato l'aumento del numero delle morti di giovani per cause violente (il numero dei giovani morti ammazzati ha raggiunto quello dei giovani suicidi, che da oltre un secolo era sempre stato superiore).

Nella maggior parte degli incidenti entrano in gioco anche fattori emozionali consci come la sfida,

la ricerca di sensazioni forti, il bisogno di esibirsi, o inconsci come la depressione, l'autolesionismo, che fa dell'incidente *l'agito* attraverso il quale possono esprimersi diverse problematiche adolescenziali.

Due parametri che spesso caratterizzano l'incidente stradale sono lo sfondo depressivo e il sentimento di fatalità.

Un'altra possibilità di lettura dell'incidente è quella della sua apparente casualità e, agli occhi dell'adolescente, della sua *fatalità*: può diventare un'occasione per esprimere i sensi di colpa che fino a quel momento erano stati repressi.

E' importante elaborare l'accaduto per evitare che i problemi psicologici che potrebbero averlo indotto siano cancellati, innescando una spirale di agiti e ripetizioni. Vi sono ragazzi che hanno realizzato diversi incidenti con le stesse modalità: è verosimile che vi sia alla base un problema psicologico.

Può esserci il coraggio inconsciente di sfidare il pericolo, il desiderio di fare cose per le quali la probabilità di farsi male cresca ed il piacere delle emozioni forti provate solo facendo attività rischiose.

Oltre a motivazioni psicologiche che spingono a rischiare certi comportamenti di guida, vi sono motivazioni di scarsa esperienza di guida che possono portare ad errori di valutazione e compiere incidenti, ma l'esperienza può essere insegnata.

I giovani non hanno esperienza di guida, spesso neo patentati, i corsi sono mirati unicamente al nozionismo riguardo alla conoscenza del motore e alla segnaletica stradale con varia cartellonistica.

Soprattutto per conseguire il certificato d'idoneità alla guida (CIG) ed anche per conseguire la patente A. Il ciclomotore è il simbolo dell'emancipazione: mezzo per accedere al mondo dei pari e, al tempo stesso, per separarsi dal legame con gli oggetti genitoriali.

Ai corsi non viene considerata la prevenzione degli incidenti, ad esempio: il perché ridurre e di quanto, la velocità in caso d'intemperie, non vengono fatte considerazioni sulla visione periferica (campo visivo laterale), sulla visione notturna, sugli effetti della stanchezza, sugli effetti dell'uso di sostanze sia alcol che droghe, di psicofarmaci, la percezione dei pericoli, la relatività visuale, ecc. Non va sottovalutato l'uso di medicinali antistaminici utilizzati per le comuni allergie, perché lasciano un senso d'affaticamento e lentezza nei riflessi.

Queste informazioni, il giovane driver le imparerà sulla sua pelle guidando, ma un errore o un'errata valutazione potrebbero essere fatali, specie guidando un motociclo dove le cause di morte sono 4 volte maggiori rispetto all'automobile.

E' probabile che anche in questo caso si possa riscontrare un effetto culturale: perché nelle cosiddette "stragi del sabato sera" i coinvolti sono sempre tutti maschi pur andando in discoteca anche le ragazze? Forse le ragazze sono più prudenti mentre i ragazzi sono educati alla dimostrazione della virilità e a dimostrarla con gli eccessi, snobbando il pericolo, soprattutto mediante il bere alcolici, l'esibire la forza fisica, guidare troppo velocemente, nella sottostima del pericolo e, soprattutto, nel ritenersi invincibili e onnipotenti.

Mentre invece le ragazze generalmente vengono educate a considerare i propri limiti. Ci sarebbe da interrogarsi sulla correttezza di certi valori educativi e culturali.

Gli adolescenti ed i giovani, spesso, hanno giocato con video giochi che, anche se in minima parte, un poco li hanno influenzati: i veicoli non si rompono mai, rimbalzano, la moto cade e si rialza, mentre nella realtà non c'è nulla di vero in tutto ciò. Vediamo alcuni consigli tecnici da fornire ai giovani per prevenire incidenti stradali.

Nell'insegnare la guida del ciclomotore e del motociclo è bene formare alla percezione e prevenzione del pericolo: non si parla degli errori ma solo delle imprese, anche quando a scuola si consegue il "patentino" (sappiamo essere il CIG, certificato di idoneità alla guida) per la guida del ciclomotore, non è insegnato nulla sui pericoli, ad esempio, che tutta la segnaletica orizzontale, in particolare le strisce pedonali, bagnata è molto viscosa e scivolosa, anche i tombini e le rotaie, e possono far perdere il controllo del veicolo. Non viene insegnato a tenere le due dita (indice e medio) sulla leva del freno per ridurre il tempo di reazione in caso di frenata d'emergenza.

Non vengono istruiti a frenare gradatamente e/o a scatti, principalmente con il freno anteriore e di usare il freno posteriore solo per un aiuto, perché se si frena bruscamente con il freno posteriore, il veicolo sdrucchiola e difficilmente si riesce a mantenere il controllo rovinando a terra o contro un ostacolo. Non viene detto nulla sulla balistica, cioè che un'azione, quando inizia, non può più

fermarsi. I dossi e le cunette dissuasori di velocità, molto frequenti nei centri abitati, vanno affrontati con il motociclo perpendicolare altrimenti si rischia di perdere il controllo.

Non viene insegnato a circolare con ciclomotori e motocicli incolonnati a zig zag, vale a dire in modo sfalsato e non affiancati, in modo tale che se quello davanti deve frenare, per quello a tergo vi è uno spazio sufficiente per non urtarlo. Occorre fare molta attenzione alla struttura viabile ed alle infrastrutture. Buche, carichi persi (anche modiche quantità), macchie d'olio, detriti, sabbia o altro materiale lasciato dai cantieri o da precedenti incidenti. Non viene detto che molti guard rail possono trasformarsi in una ghigliottina per un motociclista qualora perda il controllo del veicolo e vi rovini contro. Anche in estate, è consigliato circolare con guanti e collo di camicia ben allacciati, anche se fa caldo, onde prevenire intrusioni e punture di insetti che possono far perdere il controllo del veicolo (immaginate cosa può accadere se entra un'ape nella camicia).

Non va dimenticato che a volte i cartelli sono coperti dalla vegetazione, al buio non sono illuminati, presentano una scarsa manutenzione, obsoleti e che la caratteristica della strada al buio si percepisce solo con la luce dei fari del veicolo; i fari provenienti in senso contrario spesso abbagliano e questo fenomeno può causare la non visione di un ciclista, magari che circola al buio senza fanale acceso come spesso capita, complice la tolleranza di molti operatori di polizia locale. Spesso tutto ciò, inerente alla percezione, vale anche per chi guida un'autovettura.

Relativamente alla circolazione con autovetture, una cosa che stupisce non poco è che molti giovani non indossano i sistemi di ritenuta pur avendo da poco terminato il training per conseguire la patente di guida, probabilmente è un comportamento ravvisabile nella "sfida" e nell'*onnipotenza* poco prima accennati.

La cintura di sicurezza non viene consapevolmente indossata con le scuse più disparate: tratto di strada da percorrere molto breve, andatura non veloce, propria attenzione e la presunzione di un incidente come se sulla strada non ci fossero altri utenti che possano creare pericoli. Forse non è previsto nelle didattiche, ma aiuterebbe ad evidenziare i pericoli, la visione di filmati di crash test di incidenti a piccole velocità in centro abitato a solo 50 Km/h e le loro conseguenze sul corpo umano, lesioni fisiche e colpo di frusta.

Un grave errore che spesso commettono i giovani è quello di incentrare tutto su se stessi, probabilmente causa l'età goliardica e spensierata, e non considerare i pericoli causati dagli altri utenti della strada e dalle infrastrutture.

E' utile la conoscenza di quanto spazio serve per frenare un veicolo e quanto tempo serve per iniziare l'azione di frenata in circa 0,7 decimi di secondo e quanta strada viene percorsa dalla rispettiva velocità, ad esempio ai 50 Km/h prima di iniziare a frenare il veicolo, in base alla velocità di percorrenza; cioè dell'intervallo psicotecnico di percezione del pericolo e di attivazione della reazione al pericolo. La reazione, cioè la frenata, varia in base alla velocità del veicolo, all'esperienza del driver ed alle sue condizioni psico-fisiche; ma va rammentato che dipende anche dalle condizioni delle gomme e dell'impianto frenante, dal peso del veicolo, dal tipo di strada e dalle condizioni del manto, oltre che dalle condizioni atmosferiche generali.

E' bene spiegarli che un piccolo eccesso di alcol provoca una riduzione del campo visivo laterale, provoca una sotto stima della percezione della propria velocità, inoltre si percepisce in modo alterato la distanza e la velocità degli altri veicoli, con tutte le conseguenze annesse e connesse che portano, inevitabilmente, prima o poi, a non evitare un incidente stradale.

Un problema è la guida sotto effetto di sostanze alcoliche e stupefacenti, da poco in vigore il tasso zero per i minori di 21 anni.

L'alcol ha un primo effetto vasodilatatore che crea euforia e disinibisce, poi porta ad una fase depressiva, comunque crea dipendenza. E' in aumento, in Italia, la fascia di giovani che abitualmente abusano di sostanze alcoliche e si sta abbassando l'età di inizio dell'assunzione in modo abituale di alcol

Correlata all'alcol vi è la stanchezza e la mancanza di sonno: molte ore senza dormire generano un effetto analogo all'assunzione di sostanze alcoliche.

COSA PROPORRE QUINDI?

Intanto è bene rendere edotti i giovani della realtà, degli effetti e che tutto ciò **capita anche a loro** e non solo agli altri; non nascondere le conseguenze in nome di un pudore verso la crudezza di immagini: la verità fa male ma rende liberi.

Può essere utile usare un apparecchio virtuale che simuli la realtà per capire le conseguenze effettive di un incidente; simulare la guida alterata sotto effetto di sostanze alcoliche e/o

stupefacenti. Fare vedere filmati di avvenimenti realmente accaduti.

Spesso i neo patentati (cioè chi ha conseguito la patente da meno di tre anni) guardano sovente in tutte le regioni del campo visivo e non tengono monitorata la base orizzontale di fronte a se, scandendola in continuazione senza disperdere lo sguardo ad osservare cose inutili per la guida.

Spesso i neo patentati guardano solo davanti al loro naso, oppure ovunque, raramente tengono lo sguardo all'altezza della strada e dei pericoli eventuali che essa può mostrare.

Difficilmente riescono a concentrare l'attenzione su più cose contemporaneamente (ad esempio guidare e fare attenzione agli altri utenti della strada) cioè attenzione divisa, prendere decisioni importanti in breve tempo.

Potrebbe essere utile simulare situazioni complicate in cui necessita una decisione rapida, anche per un imprevisto, ad esempio auto che non si ferma allo stop.

Mentre si guida avere uno sguardo d'insieme e mai distrarsi, anche con i trasportati e/o con strumenti del veicolo (navigatore, accendino, radio, ecc.).

Guardare nello specchio retrovisore e immaginare una reazione all'imprevisto di un tamponamento subito (sedile e poggiatesta ben regolati): irrigidirsi e sprofondare nello schienale, un collo forte riduce la lesione del colpo di frusta.

Infine occorre anche volersi bene, per prendersi cura di se stessi e degli altri; anche questo va insegnato agli adolescenti.

Manuela Bellelli

Novembre 2010

Bibliografia:

Feldman "Psicologia generale" McGraw-Hill

P. Crepet "le dimensioni del vuoto" Feltrinelli

Psicologia contemporanea, 2010

www.upi.ch

www.asaps.it