



[www.italy-ontheroad.it](http://www.italy-ontheroad.it)

## Educazione alla sicurezza stradale e interdisciplinarietà.

La materia dell'incidentalità stradale sta vivendo un periodo critico, essendo la prima causa di morte per i giovani, ed oltre a produrre un numero elevato di invalidi permanenti, determina ingenti costi umani e sociali.

Al fine di ottimizzare un'educazione alla sicurezza stradale, sarebbe opportuno adottare momenti di convergenza di competenze diverse, creando di poter ottimizzare e raggiungere un livello d'interdisciplinarietà che consenta di unificare le convergenze tra esperti con competenze diverse sfruttando l'interdisciplinarietà che caratterizza la tematica. Non solo è utile unificare le convergenze di competenze diverse per arrivare a soluzioni e possibilità d'intervento efficaci, ma sarebbe auspicabile la nascita di un simile percorso con varie aree tematiche.

Un concetto basilare è quello del **sistema traffico**, che richiede, per essere indagato, la presenza di conoscenze e competenze diversificate. E' importante introdurre i contenuti della psicologia del traffico perché comporta lo studio dell'attenzione, della percezione, della memoria, delle emozioni, è importante creare una base di competenze comuni condivise e avere come obiettivo quello di favorire sinergie ottimali ed utili pratiche tra professionisti di discipline diverse, al fine di realizzare interventi ottimali ed efficaci.

Occorre iniziare ad approfondire le dinamiche e i contenuti d'intervento specifici di ogni settore, e di creare un coordinamento tra le competenze d'intervento. Vedere dove queste diverse competenze tra di loro diventano reciprocamente utili. Approfondire i contenuti della psicologia del traffico, cioè di sperimentare e approfondire degli strumenti teorico pratici utilizzati del sistema traffico, tecniche pratiche della psicologia e iniziare a sperimentare altri strumenti dello psicologo. L'utilizzazione dello psicologo del traffico in Italia è ancora davvero una sperimentazione perché le figure presenti sono poche, poco coordinate e con finalità spesso un po' disperse; sarebbe auspicabile iniziare a sperimentare degli interventi anche in Italia, visto che all'estero, nei Paesi più sviluppati, è pratica ormai consolidata, anche con l'esistenza di cattedre universitarie di psicologia del traffico. Vi sono alcune aree tematiche trasversali che toccano le problematiche dell'individuo in modo trasversale: sono temi di ambiti che vanno approfonditi e devono trovare al loro interno declinazioni e attenzioni differenziate.

Un tema importante è l'**incidente stradale**: l'attenzione deriva da tutto l'apparato che c'è intorno all'incidente a partire dal momento in cui avviene, e successivamente con la ricostruzione, le perizie, le controversie assicurative, ecc..

E' altrettanto importante rivolgere particolare attenzione all'individuazione delle modalità di prevenzione. Analizzare l'incidente stradale ai fini della prevenzione, significa esaminare delle dinamiche e individuare gli errori che vengono ripetuti e le modalità in cui si commette l'errore. Una ricostruzione tecnica di un incidente, accompagnata da una visione di un ruolo tecnico-psicologico, possa davvero mettere a fuoco, individuare quali siano le dinamiche di errore che possono essere insegnate, ovviamente nel senso di educare ad evitare l'errore.

Il concetto di **esperienza** viene pensato non semplicemente come necessario per acquisire una certa sperimentazione all'incidente, altrimenti significherebbe che ciascuno dovrebbe fare un certo numero di incidenti, prima di arrivare alla competenza effettiva ed ottimale quanto piuttosto pensare come uno studio attento possa mettere a fuoco strumenti e procedure in grado di essere simulate e viste a priori, definite in maniera tale che si possa ovviare agli errori. La competenza dell'una e dell'altra disciplina diventano essenziali per ricostruire il profilo.

Capire, ad esempio, se si tratta di un problema di visuale, ed esaminare conseguentemente fenomeni percettivi e visivi; se è un problema di attenzione, e si sa che l'attenzione non coincide con la visione, capire se è un problema di cattiva gestione del controllo e di regolazione emotiva, per cui il soggetto perde il controllo delle azioni che sta compiendo. Se questi sono concetti che nascono all'interno dell'area psicologica, occorre capire come questi fenomeni intervengano ed entrano in campo all'interno di una dinamica di un incidente; richiede una ricostruzione che va fatta da tecnici differenti e necessita di rivedere in maniera adeguata la dinamica: tutto questo richiede collaborazione. Vi sono aspetti tecnici di ricostruzione ed aspetti giuridici rilevanti per ricostruire la scena. Lavorare sul concetto di *intervallo psicotecnico* è un momento focale, momento in cui il conducente mette in atto quelle azioni che di fatto determineranno poi l'errore, o al contrario se fosse corretta, la buona riuscita della manovra. In questo intervallo, che tutti sanno costituito da una manciata di secondi, in realtà oggetto di discussione. Capire, ad esempio, quali sono le componenti dell'intervallo psicotecnico, tenendo conto che la funzione del perito ricostruttore è una e la funzione del consulente psicologico è un'altra e non si possono basare esattamente sulle stesse fonti, anche se condividono sicuramente alcuni elementi. Capire, dentro a questa manciata di secondi così vitali, quali sono gli elementi che entrano a far parte della dinamica: se sono misurabili, in che misura sono misurabili, o possono essere ricostruibili, ipotizzati. Caratteristica del laboratorio, la finalità non sarà mai solo la ricostruzione della dinamica, ma avrà sempre come obiettivo quello di mettere a fuoco in maniera fondamentale l'intervallo psicotecnico, quindi quegli elementi di tipo psico-tecnici che poi modificano il comportamento. I laboratori scambieranno temi diversi: percezione visiva, attenzione, regolazione emotiva, ecc. Altra tematica di notevole importanza nella psicologia del traffico è la tematica del rischio- sicurezza.

La psicologia sa che **rischio e sicurezza** non sono opposti, perché una corretta percezione del rischio è indispensabile a un comportamento sicuro. Riguardo al rischio e alla sicurezza ci sono alcuni aspetti legati al fattore umano, così come provare a capire quanto hanno a che fare con l'ambiente, sia con le strutture, sia con i provvedimenti che vengono messi in atto per modificare e creare regole di sicurezza, rendere l'ambiente sicuro e quindi di fatto dare ai soggetti una buona percezione del rischio. Il rischio richiede una componente di decisione e cioè nel momento in cui il soggetto decide di procedere o di frenare, di svoltare o di non svoltare, sta valutando la situazione di rischio ottimale. Intervento realizzato a seguito di fattori personali, di prese di posizione allocate piuttosto che al ritirarsi. Entrambi possono essere comportamenti scorretti, non sempre la prudenza in senso assoluto sia il comportamento più sicuro. Così come intervengono fattori legati alla capacità di controllare l'effetto cognitivo, ciò che sta accadendo, per cui io posso cessare di mettere in atto un controllo cognitivo, per cui intervengono fattori emotivi che sostengono la mia capacità di valutazione. Così come all'opposto è possibile che una corretta educazione al rischio faccia sì che a livello emotivo scatti in automatico un sistema che segnala la rischiosità dell'operazione: sarebbe l'ottimo di un'educazione alla sicurezza. In automatico, si sente nella pancia e nella testa (sistema emotivo) che l'operazione che si sta compiendo, sta mettendoci a rischio o mette a rischio altre persone.

Un'altra importante area tematica è l'**educazione**. Sono due le componenti che mettiamo all'interno in questo grande settore: come in Italia oggi si educa alla strada, all'uso del sistema traffico? Ci sono i percorsi di guida, le scuole guida, percorsi successivi come i corsi di guida

sicura, ci sono percorsi condotti a livello solo informativo, percorsi all'interno delle scuole di ogni ordine e grado (dalle scuole dell'infanzia fino alle scuole superiori) che portano invece all'educazione stradale in senso più largo. Due contenuti diversi: da un lato si educa a usare la strada, dall'altro si educa a usare un mezzo con cui ci si muove sulla strada. Si può ritenere che sia necessaria la scuola guida solo nel momento in cui diamo in mano un mezzo al cittadino, ciclomotore, automobile, ecc., oppure si può ritenere che toccare la strada si faccia molto prima. Quali sono i percorsi più efficaci? Quelli tali in cui effettivamente non solo s'informa ma si fa fare un percorso in cui si educa effettivamente a essere un utente soddisfatto della strada, del sistema del traffico italiano. Dentro l'area dell'educazione c'è tutto il mondo delle scuole guida, con i percorsi di formazione che vengono utilizzati. Un mondo non semplice, con i percorsi di formazione che vengono utilizzati, c'è il mondo dell'educazione stradale che passa oggi in Italia attraverso le scuole, il sistema di educazione scolastica.

Altra rilevante area tematica è quella della **comunicazione**. Oggi molto spesso l'attenzione, la sensibilizzazione verso alcuni temi legati ad alcuni fattori come il rischio, l'uso corretto della strada, ecc., passa attraverso le campagne pubblicitarie: come si comunica? Vengono dati alcuni messaggi. Come vengono condotte oggi le campagne pubblicitarie e con quale efficacia? Esistono dei criteri di misurazione? Ci sono dei feedback? E' possibile studiare delle strategie specifiche? Va ricordato che in realtà lo studio degli spot, e sono solo degli spot, spesso le campagne sono strutture più complesse, progetti più complessi, per capire quali sono gli elementi di comunicazione su cui si basa di fatto la capacità di sensibilizzare l'utenza della strada.

Altro aspetto importante legato all'area della comunicazione è **come si utilizzano linguaggi nella formazione**. Ad esempio, in maniera privilegiata si usano testi, test, una serie di quiz, cartaceo, ci si prepara su libri. E' possibile utilizzare, come nei corsi di guida sicura, dei simulatori per fare esperienza? E' possibile pensare che anche la scomposizione di una dinamica, non solo per la perizia dell'incidente, ma per fare informazione, la scomposizione della dinamica di guida possa aiutare a diventare più competenti in termini di *expertise* di guida e non soltanto di conoscenza.

Un'altra area tematica è quella dell'**ergonomia** e della **sostenibilità**. Sono molti i temi che si applicano oggi alla sostenibilità del nostro sistema traffico, non si risparmiano le battute umoristiche di scene che vengono esplicate su come si rende l'utente della strada una sorta di "animale progressivamente sempre più aggressivo". Spesso sono gli ostacoli che il sistema pone al soggetto che si mette sulla strada, a renderlo progressivamente più aggressivo, per cui l'ergonomia delle conoscenze dei mezzi, non solo dei veicoli, ma anche delle strutture, dei mezzi che possono utilizzare sulla strada e la sostenibilità, cioè l'attenzione al fatto che il traffico sia qualche cosa di fruibile, senza un carico di stress altissimo, oggi al centro dell'attenzione e le soluzioni non sono semplici. Ci sono temi forse più vicini agli psicologi: sappiamo che gli esseri umani hanno un rapporto particolare con l'automobile, che non è il rapporto che si ha con un frullatore: tutti e due sono mezzi, ma il frullatore è ridotto a strumento, l'automobile è anche una passione: lo sa bene il mondo della pubblicità che gioca solo su quel tasto, molto meno sulla tecnica. Significa che ci si accomoda dentro questo abitacolo e si diventa l'abitante di questo abitacolo, ci si trasforma, ci si modifica, e tutta una serie di elementi.

Significa, da un punto di vista ergonomico, che la macchina ci accompagnerà sempre di più, e renderla sempre più capace di segnalare difficoltà, imprevisti, ecc. dall'altro è anche vero che essere dentro un motore potente, modifica il nostro modello di spostamento, ci cambia, ci modifica, quindi il rapporto uomo –macchina, tutta l'area e cioè di come si può gestire e migliorare la mobilità.

Un'altra area tematica è **stress e coping**, ovvero la capacità di rispondere efficacemente alle situazioni stressanti: i soggetti vivono dentro il sistema traffico con un rapporto tra benessere e

ambiente che spesso è in deficit, non è una situazione di benessere ma una situazione di malessere. Si stanno ormai coniando all'interno dell'area psicologica forme di stress specifiche da traffico. Anche perché i soggetti vivono nel traffico quasi un quinto della loro giornata. Capire se esistono delle modalità che possano rendere più potenti e capaci, i soggetti di rispondere ai loro stress, quelli che in termini psicologici si chiamano le strategie di coping. Così come invece laddove all'interno dell'ambiente traffico ciò che si è sperimentato il trauma, come sia possibile riabilitare ai percorsi di riabilitazione e recupero del dramma, così come a volte è mediato alla necessità spesso di comunicare "cattive notizie" a familiari e parenti della vittima. Ci si rende conto della complessità del sistema. E' fondamentale affrontarlo da vari punti di vista, unificando sinergie ed ottimizzando strategie di intervento per rendere la fruizione delle strade più sicura.

*Manuela Bellelli*

*15 luglio 2011*