



www.italy- ontheroad.it

Cenni di psicologia cognitiva riguardo alla prevenzione degli incidenti stradali.

Informazioni generali e consigli.

In Italia si studiano molto gli effetti degli incidenti stradali, più raramente le loro cause e, di conseguenza, limitando lo studio alle conseguenze del sinistro e poco alla ricerca dei motivi, la prevenzione è poco esaminata.

Nella maggior parte dei casi, l'incidente è provocato da un *errore umano* che accade nell'ambito della non adeguata percezione di un pericolo e nella erronea o ritardata reazione ad esso.

Una modalità di conoscenza della realtà circostante *non adeguata*, genera un comportamento che espone al rischio di un incidente; riconoscere il rischio e saper reagire ad esso è un'ottima prevenzione agli incidenti che, ricordiamo, per i giovani sotto ai 30 anni è la prima causa di morte e di gravi invalidità.

Citiamo il peso sociale, umano ed economico degli incidenti stradali in Italia che ogni anno è di circa 8.000 morti e 170.000 feriti. Nel 2003 l'introduzione della patente a punti ha provocato una drastica diminuzione di morti e feriti ma solamente nei mesi successivi all'introduzione della norma; mentre successivamente vi è stata una nuova tendenza all'aumento.

Gli utenti della strada devono immettere nella propria memoria molte conoscenze al fine di riconoscere il rischio e, modificare adeguatamente il proprio comportamento.

Il fattore umano è la principale causa di incidente stradale, segue di poi l'elemento strada, indi, la causa veicolo; non dimentichiamo che i confort di sicurezza attiva e passiva, i sistemi di ritenuta obbligatori negli ultimi 10 anni ed il miglioramento delle infrastrutture hanno dato un grosso contributo a ridurre ed evitare lesioni.

Tra i fattori umani sono prevalenti quelli psicologici (ad esempio assunzione di sostanze alcoliche e stupefacenti), rispetto a quelli fisici (ad esempio malore).

Le più importanti cause psicologiche riguardano la psicologia della conoscenza e sono:

l'attenzione, l'automatismo, la capacità di percepire la velocità e il movimento ed una delle conseguenze più importanti è la capacità di percepire il pericolo e il rischio, interessando la percezione, l'attenzione e la memoria.

Vi sono altri motivi implicanti il comportamento di guida, ad esempio: tendenza del conducente ad identificarsi col veicolo, l'euforia della velocità (tipica nella guida delle motociclette), tendenza a trasgredire le regole in certe fasce di età, tendenza ad obbedire alle regole.

In ogni incidente stradale si può rilevare una violazione al C.d.S. e spesso la velocità è concausa dell'incidente. Da dati nazionali emerge che gli incidenti di chi "viaggia regolarmente" sono il triplo rispetto agli incidenti causati da velocità, violazioni di norma al C.d.S., abuso di alcool e difetti del veicolo. Circa metà degli incidenti accadono mentre il conducente *procedeva in modo regolare*, aveva una guida distratta o indecisa, si è trovato davanti un ostacolo improvviso (ad esempio perdita di carico).

Va precisato che sono estremamente frequenti incidenti che accadono a persone “normali” negli orari in cui si recano al lavoro (o ritornano a casa dal lavoro), in strade dentro al centro abitato, dove non possono raggiungere alte velocità.

Da non dimenticare un elemento molto importante è l'assoluta prevalenza di persone giovani coinvolte.

Dai dati nazionali (dal 2000 ad oggi) si rileva che riguardo ai **motociclisti** nei primi anni di guida il rischio di mortalità è oltre 10 volte superiore rispetto a quando superano i 30 anni. Questa tendenza si riscontra alla guida di tutti i veicoli: dai 18 ai 30 anni il rischio di essere coinvolti in incidenti stradali è 3 volte superiore rispetto al resto della vita.

Si è riscontrato che il conducente impara a percepire i rischi ed evitare gli incidenti stradali da solo e a proprio rischio e pericolo perché la tradizionale educazione stradale riguarda l'insegnamento di norme del C.d.S. e non la percezione del rischio che ogni conducente conseguirà con la propria esperienza.

Da statistiche su un campione di incidenti mortali, si evidenzia che nella maggioranza dei casi dove le cause sono le più diffuse violazioni al C.d.S. (eccessiva velocità, mancata precedenza e guida contromano), il trasgressore stava percorrendo una strada abituale dove si riscontra frequentemente il fenomeno dell'automatismo di guida. La maggioranza degli investigatori di pedoni e ciclisti dichiara di non aver visto la vittima, anche se si trovava all'interno del campo visivo e l'illuminazione era ottima.

Si deduce che l'incidente stradale è un fenomeno che accade in modo repentino, in pochi secondi e che l'attuale educazione stradale, basata sull'insegnamento solo di leggi e regole di comportamento, non è sufficiente perché non insegna a percepire il rischio; chi ha una maggiore capacità di percepire il pericolo, in quei pochi attimi in cui si deve reagire evitandolo, di fatto riesce ad evitarlo.

Vi sono alcuni fattori cognitivi coinvolti molto frequentemente negli incidenti stradali, i quali sono: l'attenzione durante la guida, l'automatismo durante la guida e la percezione del rischio all'interno dell'automatismo di guida.

Alcuni test hanno dimostrato che quando nel proprio campo visivo sono presenti più veicoli in movimento, l'attenzione del conducente se si concentra su uno di essi, perde di vista i movimenti degli altri; questo fattore è molto diffuso negli investimenti di pedoni, infatti pur essendo davanti al conducente vengono non visti ed investiti perché l'attenzione è distolta da loro e concentrata su altro. Si precisa che la stessa momentanea distrazione può essere causata da un cartello stradale o un oggetto o qualcosa all'interno del veicolo ad esempio: accendisigari, programmare navigatore o radio, ecc. Non viene mai insegnato ad avere “la coda dell'occhio” in direzione della guida mentre si utilizzano gli strumenti dell'automobile.

Anche riguardo all'attraversamento pedonale, ai pedoni, non viene insegnato ad “incontrare lo sguardo del conducente” per verificare di essere stati visti, prima di attraversare la strada, al fine di assicurarsi che l'automobilista non abbia una momentanea distrazione che potrebbe essere causa di un investimento. Non vedere un pedone o un ciclista può essere causato anche dalla prospettiva del montante, ma in questo caso non è disattenzione.

E' possibile durante la guida, non vedere per alcuni secondi un veicolo che ci precede, a causa del fenomeno dell'automatismo, cioè il conducente del veicolo vede ciò che ha davanti a sé ma non concentra la propria attenzione su di esso.

Può capitare che in una scena quando non sia più richiesta un'attenzione concentrata, l'attenzione si diriga verso altri elementi ed anche ai pensieri, come se si attivasse un “pilota automatico”; di poi si ritorna alla guida concentrata appena uno stimolo risveglia la sua attenzione (ad esempio un movimento anomalo all'interno di una scena statica).

Va ricordato che nella fase di minor concentrazione attentiva durante la guida, si manifesta una maggiore tendenza a commettere errori.

In caso di attraversamento di pedoni e loro investimento, va ricordato che gli interessi e l'orientamento attentivo del soggetto (pedone) non si indirizzano solo all'ambiente attiguo, come sarebbe logico per una maggiore sicurezza nell'attraversamento della strada, ma anche ad altro perché i pensieri non dedicano l'attenzione solo all'ambiente circostante ma anche alle motivazioni cosce ed inconscie di ogni persona. Analogamente per i conducenti di veicoli: possono avere un pedone davanti a loro nel proprio campo visivo ma, per una scarsa attenzione di quel momento non lo vedono, dedicando l'attenzione e concentrazione ad altro, e non vedendolo, lo investono.

Ne consegue che vi è una continua correlazione tra attenzione ed automatismo.

Guidando in automatismo, qualora accada un imprevisto occorre richiamare l'attenzione del conducente. E' determinato che solo dalla memoria è possibile una conoscenza adeguata dell'ambiente limitrofo, la quale permette al conducente di riconoscere una situazione di rischio e, di conseguenza, assumere automaticamente un comportamento adeguato.

Nelle velocissime percezioni di rischio che precedono un incidente stradale, solamente chi ha riconosciuto il pericolo prontamente può fronteggiarlo con un'adeguata reazione, riuscendo così a reagire adeguatamente ad esso, evitando l'incidente stradale.

Mentre, invece, un segnale percepito dal conducente in modo troppo ritardato, ad esempio 1 secondo, non è sufficiente per reagire adeguatamente e l'incidente avverrà perché 1 secondo (1 secondo di percezione e reazione) non è un tempo sufficiente per attivare una reazione ed eludere un incidente stradale.

Se il conducente che guida in automatismo, riconosce e percepisce il pericolo al primo impercettibile segnale, in 3 secondi può riportare l'attenzione alla massima concentrazione e reagire in modo adeguato; mentre invece avvertire il pericolo quando è troppo imminente è inutile.

Il principale motivo per cui tra i 18 e i 28 anni di età vi è una percentuale di coinvolgimento in incidenti stradali 5 volte superiore al rimanente periodo di guida, è la scarsa memorizzazione dei rischi. In quegli anni i conducenti accumuleranno a proprio rischio e pericolo e nei propri frangenti, esperienze di guida che li renderanno più attenti ad evitare incidenti stradali.

Sarebbe importante ed utile trasferire l'esperienza di guida di un automobilista che conosce molti rischi, ai giovani conducenti e ciò potrebbe servire a diminuire gli incidenti nella fascia di età più giovane perché l'inesperienza tende a non accorgersi dei pericoli.

Sarebbe vantaggioso educare, fin dalla giovane età, inserendo nella memoria comportamentale gli schemi necessari per rendere più agevole il riconoscimento dei rischi e pericoli; questo si può concretizzare con programmi di educazione stradale mirati anche a tale compito fin dalle scuole elementari.

Proviamoci!

Manuela Bellelli

8 December 2008

Riproduzione gradita con indicazione della fonte