

**Inizia con l'inaugurazione del nuovo sito la pubblicazione di stralci del libro "Tecnica di guida e sicurezza stradale" di Siegfried Stohr, edizioni GuidarePilotare 2002.**

## **PREMESSA.**

Questo manuale di guida è frutto della mia esperienza di guidatore normale, della mia esperienza di pilota, ma soprattutto di quella che ho maturato come istruttore di guida sicura sulle piste e su strada a fianco di migliaia di allievi. Parte da un'esperienza di vita, quindi certi aspetti teorici saranno posti in secondo piano rispetto alle tecniche di guida pratiche e al vissuto del guidatore: questo perchè ritengo che sia importante, in un libro, dare indicazioni facilmente traducibili in comportamenti al volante, tecniche di guida e capacità valutative.

Rispetto al mio precedente libro scritto nel 1992, questo è molto cambiato: è ovviamente aggiornato rispetto all'evoluzione della tecnica automobilistica ma è soprattutto più completo tecnicamente e più attento a tutti gli aspetti che coinvolgono la sicurezza nel suo complesso. Mi auguro quindi che possa essere un valido aiuto, oltre che per i guidatori, anche per i tanti addetti ai lavori che si occupano di sicurezza stradale perchè, per capire le cause degli incidenti, bisogna mettersi nei panni di chi guida e guardare la strada dal suo punto di vista.

Essendo scritto da un ex pilota, comunque da uno che ama la guida e le automobili, sarà di più facile lettura per un appassionato, per una persona che guida l'automobile ricavando un certo piacere da questa attività. D'altra parte sappiamo da Nietzsche che le virtù, anche quelle più razionali, nascono dalle passioni: anche da quelle che un tempo erano considerate "cattive".

## **INTRODUZIONE.**

La guida è l'intervento dell'uomo per determinare il moto e la direzione di un mezzo meccanico, appunto di un'auto-mobile. Nel caso che prenderemo in esame, la guida delle automobili, il guidatore è anche trasportato dal veicolo che sta guidando. Questa distinzione è importante perchè il corpo del guidatore in questi casi è coinvolto e solidale al movimento. Vi sono, infatti, guide più virtuali e meno coinvolgenti (grandi aerei o navicelle spaziali), e guide telecomandate a distanza per dirigere un veicolo anche da terra come le gru o i modellini radiocomandati.

Dal punto di vista tecnico prenderemo in esame solo la guida dei veicoli a quattro ruote: le automobili. Lo faremo con la consapevolezza che guidare non è solo un fatto tecnico, ma è anche un'attività piacevole (muoversi senza fatica) e che può dare anche emozioni (ebbrezza, paura).

Spostare il nostro corpo nello spazio è oggi uno dei bisogni che più ci preme soddisfare: per lavoro, per svago, per vedere altri luoghi, per raggiungere altre persone, e l'automobile è il mezzo che più usiamo a questo scopo. Parlare dell'auto è quindi parlare anche di noi e del nostro modo di vivere. Per questo, oltre all'aspetto tecnico della guida, farò continui riferimenti alle problematiche personali e darò importanza al vissuto di chi guida. Perché se normalmente la guida è un fatto puramente tecnico, un'abilità, un agire pratico, in particolari situazioni le valenze psicologiche che ci motivano possono essere fondamentali nel determinare l'esito finale del nostro comportamento al volante, e quindi di un eventuale errore di guida. Questo vale sia per il pilota che con un sorpasso da brivido vince la gara, sia per il guidatore che sbaglia una curva e si ritrova contro un platano.

Nel testo, ho cercato di essere facilmente comprensibile, usando un linguaggio semplice ed evitando disquisizioni eccessivamente tecniche, inutili all'atto pratico. D'altronde, quando ho iniziato a correre in auto, non conoscevo la maggior parte dei concetti qui esposti. Quindi penso che si possa guidare bene anche istintivamente, ignorando la maggior parte delle cose qui elencate, per attitudine, per esperienza, per intelligenza: ma una maggiore e più completa consapevolezza di ciò che si fa al volante è fondamentale per aumentare il proprio controllo su quello che succede durante il moto e per togliere i tanti dubbi e le idee errate che albergano nella

testa di molti guidatori, anche esperti. E poi la guida, come tutte le attività umane, offre sempre tante opportunità per continuare a imparare.

### **Il Gioco e la gioia della guida.**

Quando abbiamo l'occasione di guardare i bambini giocare, possiamo scoprire molte cose su di loro e quindi su di noi. Basta vederli giocare con le macchinine (oramai non succede più data la diffusione della realtà virtuale) o esaltarsi sull'automobilina a pedali, sul triciclo, sulla prima bicicletta, imitando il rombo del motore con la bocca. La loro gioia si basa sugli stessi presupposti della nostra quando ci sediamo al volante, anche se siamo adulti e non ce ne accorgiamo. Dobbiamo saperla riconoscere attraverso le nostre sensazioni e le nostre emozioni, e questa non deve mai falsare la percezione del movimento e i suoi pericoli. La guida infatti è anche gioco, ma questo non deve mai farci tornare "bambini".

### **Freud e l'automobile protesì.**

Freud, ne "Il disagio della civiltà", riflettendo sul progresso e sul fatto che, nonostante questo progresso, l'uomo non fosse più felice di prima, ha definito come "protesi" i molti strumenti tecnologici prodotti dall'uomo, dal telefono all'automobile:

*"Con ogni utensile, l'uomo perfeziona i suoi organi – motori e sensori – oppure sposta le frontiere della loro azione. I motori gli mettono a disposizione forze gigantesche le quali, come i suoi muscoli, possono essere impiegate in qualsiasi direzione; navi e aeroplani fanno sì che né l'acqua né l'aria possano ostacolare i suoi movimenti. ... L'uomo è per così dire diventato un dio-protesi, veramente magnifico quando è equipaggiato di tutti i suoi organi accessori..."*

Questa definizione di Freud diventa importante per capire i risvolti psicologici della guida, del movimento, della velocità. Un altro psicoanalista, Franco Fornari, raccontava che, a forza di esaltarsi al volante delle sue auto-protesi, l'uomo scendeva dalla Ferrari e si sentiva, camminando sulle sue gambe, come un paralitico.

In effetti, a bordo di un'auto, specie se sportiva e potente, si entra in un'altra dimensione e facilmente si confondono le qualità e la potenza dell'auto con le nostre: ci si esalta per poi ritrovarsi piccoli e nudi appena scesi dal bolide. L'uomo consapevole e felice invece, appena sceso dall'auto, ritrova il piacere di camminare con le proprie gambe: felice di ritrovarsi con quelle protesi che gli ha fornito la natura.

### **Il principio della velocità.**

Per capire le automobili di oggi, o meglio cosa esse rappresentano per alcuni guidatori e forse anche per l'inconscio collettivo, bisogna ricordare cosa erano le automobili nel secolo passato, anche solo nell'Italia contadina del primo dopoguerra: un po' di storia fa sempre bene. Mettiamoci allora nei panni del ragazzino di campagna, che si fermava ai bordi di una strada polverosa e vedeva sfrecciare questi cavalli d'acciaio e li sognava. Già Marinetti, nel manifesto del futurismo, descriveva l'automobile ruggente paragonandone gli scarichi a serpenti dall'alito esplosivo. E il pittore Fortunato Depero nel visitare a Berlino un salone automobilistico così descriveva le automobili esposte:

*"Mi sembra un pugnale per uccidere lo spazio...agli eroi del volante dono questo bolide di lusso per i loro brividi ed amori motoristici...un mostro completo e risolto uscito dalle infernali officine della meccanica d'oggi...un autentico monumento sintetico alla modernità, è un emblema della velocità...un regalo stupendo da offrire ad un principe della velocità."*

Questo linguaggio intriso di retorica del ventennio ci appare oggi ridicolo e distante, eppure la velocità continua ad attrarre e parallelamente, a mietere le sue vittime, nonostante le idee stravaganti in merito di qualche ministro. Quindi, per parlare di tecnica di guida, come pure di sicurezza, sarà proprio dalla velocità che dovrà partire il nostro viaggio.

La guida presuppone il movimento e la misura del movimento è l'espressione di uno spazio percorso in un certo tempo (chilometri/ora o metri/secondo): questa è la "velocità". Questo quindi è

il primo e più importante parametro da considerare. L'uomo si muove a una velocità che varia fra i 4 e i 30 Km/h a seconda che cammini o che corra. Ma già il bambino sperimenta attraverso il triciclo una velocità diversa da quella del proprio corpo, e prima di capirne bene le regole, dovrà, se si muove in un appartamento, urtare spigoli e danneggiare mobili per la disperazione dei genitori: così il giovane neopatentato si muove nel traffico, e lo sanno bene le compagnie di assicurazione.

Oggi ci si abitua a valutare il movimento attraverso la realtà virtuale dei giochi, che è diversa dalla realtà del mondo esterno e, soprattutto, quando si commette un errore di guida virtuale non si hanno mai conseguenze drammatiche: quindi questa abilità maturata ai videogiochi, può creare una illusoria sensazione psicologica di facilità del movimento. Dobbiamo invece avere sempre dei riferimenti certi e una percezione precisa del moto e delle sue possibili conseguenze; tutti abbiamo l'idea di cosa voglia dire viaggiare a 50 Km/h ma pochi sanno cosa vuol dire muoversi a 14 metri al secondo: è la stessa velocità.

La velocità, come espressione del moto, deve essere valutata in diversi modi: come velocità costante in Km/h (ad esempio in un viaggio in autostrada), come capacità di accelerazione (nella valutazione preventiva di un sorpasso), come capacità di decelerazione (nella previsione della frenata e della relativa distanza di sicurezza da tenere).

Oltre alla velocità che può essere misurata con precisione, ci sono però le nostre valutazioni soggettive sulla velocità. C'è infatti la nostra "percezione della velocità" che non sempre corrisponde alla velocità reale: in una strada stretta fiancheggiata da alberi ci sembrerà di andare forte anche a 90 Km/h, in autostrada ci sembra sempre di andare piano. Inoltre anche il rumore influenza la nostra percezione della velocità e, se a bordo di un'auto silenziosa ci sembra di andare piano, a bordo di un'utilitaria smarmittata ci sentiamo Montoya.

C'è infine il nostro "vissuto della velocità": una data velocità in certi momenti ci sembra lenta o eccessiva secondo il nostro stato d'animo (se abbiamo fretta ci sembra sempre di non andare mai abbastanza veloci).

Da ultimo dobbiamo considerare oltre alla "quantità" della velocità, anche la "qualità" della velocità: se la quantità è misurabile in Km/h, la "qualità" esprime il controllo che abbiamo ad una certa velocità sull'automobile, la nostra capacità di reagire in eventuali situazioni di emergenza, la pulizia e la correttezza della guida, la sua armonia, la sua eleganza. Due guidatori che hanno la stessa quantità di velocità, possono avere una "qualità della velocità" molto diversa fra loro e di conseguenza sarà anche diversa la sicurezza del loro viaggio.

## **1.1. EBBREZZA E PAURA.**

Parlare della guida equivale a parlare della velocità. Demone e mito, la velocità ci affascina, ci spaventa, ci entusiasma. Perciò, prima di girare la chiave dell'accensione, chiediamoci cosa rappresenti per noi il movimento in auto e la velocità.

La velocità, infatti, può dare sensazioni contrastanti. Da una parte l'euforia, senso di forza, di potenza. Dall'altra paura, insicurezza nel sentire il proprio corpo in movimento e la spiacevole impressione di non poter controllare questo movimento. Sono due sensazioni opposte ed entrambe patologiche.

La prima sensazione è tipica di chi è gratificato dall'andare molto veloce e ciò nonostante, se ha questo vissuto, si sente sempre sicuro, crede che nulla possa succedergli, che tutto gli sia concesso. Questo guidatore si sente "fuso" con l'auto e la potenza del motore diventa la "sua" potenza. Lui e l'auto diventano una cosa sola.

La seconda sensazione è tipica di chi guida poco e nasce da un vissuto psicologico di ansia nel sentire il proprio corpo in movimento; ansia eccessiva che spesso è tipica proprio di chi va lentissimo perché ha sempre paura del movimento. Questo guidatore si sente completamente estraniato dall'auto, quasi che non ne sentisse affatto i movimenti o la percepisse come infida e difficilmente controllabile.

Entrambi questi guidatori sono incapaci di "sentire" correttamente l'auto, di capirne le reazioni, di essere guidatori sicuri. La guida può essere un'attività emozionante, specie quando si viaggia veloci (questo lo diceva anche Giacomo Leopardi), ma la nostra lucidità al volante è fondamentale se si vuole essere guidatori sicuri. Per questo capire e controllare il nostro approccio personale con l'automobile è importante per avere con lei un rapporto che ci permetta di conoscerla

veramente, e non di sentirci “bravi guidatori” senza esserlo. Solo conoscendo perfettamente il mezzo che guidiamo possiamo infatti sfruttarne correttamente le caratteristiche. Questo vale sia per il pilota che per il guidatore normale: non esistono infatti tecniche di guida sicura, tecniche di guida sportiva e tecniche di guida agonistica, ma il modo corretto di guidare l'auto è unico, indipendentemente dalla velocità. Le tecniche che consiglio in questo libro sono quindi valide per ogni tipo di guida.

Prima di pensare alle tecniche è importante quindi, quando vi sedete al volante di un'auto, controllare il vostro stato d'animo. Prima di fare un check con la consolle dei comandi, fatene sempre uno interiore e sappiate che più vi sentite emozionati, ad esempio salendo per la prima volta al volante di un'automobile sportiva, più dovete aumentare le vostre precauzioni.

I piaceri e le sensazioni che offre la guida non sono soltanto collegati alla velocità, che da questo punto di vista potrebbe non essere mai abbastanza: sono originati dal fatto di muoversi bene, con armonia nello spazio che ci compete sulla strada, avendo un dialogo felice con la nostra auto. E un dialogo è felice quando felici sono entrambi gli interlocutori. Ma come far felice la nostra auto? E' molto semplice: guidando bene!

### **Box.** Regole per un rapporto felice con l'auto.

Prima di dare delle regole per un rapporto efficace e tecnicamente corretto con l'auto, ne voglio indicare alcune per un rapporto "felice".

1. Non è importante che tu sia lepre o tartaruga: ma che tu arrivi a destinazione.
2. Chi va piano, “va sano e va lontano” solo se non si distrae, altrimenti sottovalutando le difficoltà può correre rischi più degli altri.
3. Chi va forte deve farsi più domande: come vanno gli altri, dove vado, chi mi sento, ho veramente fretta, perché corro, il mio cervello riesce a seguire la velocità dell'auto?
4. La velocità è quindi il primo elemento da considerare e dobbiamo averne un'idea chiara: la nostra percezione della velocità deve essere uguale alla velocità reale.
5. Attenzione al “vissuto della velocità”: a volte una certa velocità “ci sembra” adeguata per assuefazione e abitudine, non per corretta analisi.
6. La velocità dà anche sensazioni psicologiche: ansia del movimento e insicurezza, oppure ebbrezza per la velocità. Sono entrambe pericolose.
7. L'ebbrezza è doppiamente pericolosa perché porta a sottovalutare tutti i pericoli, a sentirsi invincibili.
8. Quando ci sediamo al volante di un'auto non dobbiamo mai sentirci “diversi”. Noi siamo gli stessi sia al volante della Ferrari che della Fiat Panda.
9. La “Tecnica”, figlia dell'uomo, diventa a sua volta “padre” dell'uomo perché nell'interagire con le “macchine” ci trasformiamo. Cerchiamo di mantenere i piedi per terra.
10. Questo è stato il secolo dell'automobile; l'auto ha cambiato radicalmente le nostre vite, dobbiamo portarle un po' più di rispetto, a lei e anche al nostro ambiente che in ogni caso inquiniamo.
11. Il nostro futuro di automobilisti dipende anche dalle nostre scelte. Le nostre abitudini devono far convivere l'automobile con l'ambiente; non pretendiamo sempre di posteggiare “davanti” alla nostra meta. Riscopriamo anche il piacere di fare a meno dell'auto e, posteggiate le nostre protesi, di camminare con le nostre gambe.

## **1.2. LA VELOCITA' .**

*“La velocità...è piacevolissima di per se sola, cioè per la vivacità, la forza, la vita di tal sensazione. Essa desta realmente una quasi idea dell'infinito, sublima l'anima, la fortifica”.*  
*Giacomo Leopardi. Zibaldone.*

Noi percepiamo la velocità attraverso l'elaborazione nel cervello delle immagini inviateci dagli occhi. E' importante però che la nostra percezione si avvicini per quanto possibile, alla velocità reale. E' quindi importante non fidarsi troppo della nostra sensazione di velocità specie se questa si discosta molto dalla velocità reale.

Dal punto di vista tecnico, la velocità va considerata sotto due aspetti: lo spazio necessario per annullare la velocità stessa (per fermarsi) e i trasferimenti di carico che si creano a una certa velocità in caso di frenata o di sterzata. Infatti, questi spostamenti di peso da un lato all'altro del veicolo, crescono in funzione della velocità. Questo si traduce nella constatazione che tra le velocità di 70 e 91 km/h c'è una differenza in termini velocistici del 30%, ma dal punto di vista degli spostamenti di peso la differenza è del 100% perché si raddoppiano i Kg. che vengono spostati. In

considerazione di ciò, dato che l'assetto e l'aderenza di un'auto dipendono proprio dalla distribuzione dei pesi e dai loro trasferimenti, noi dovremo sempre adeguare le nostre tecniche di guida, sia nel percorrere le curve che nel reagire a situazioni di emergenza, alla velocità di marcia: potremo ad esempio, evitare con una brusca manovra di sterzo un oggetto al centro della strada a 50 Km/h, ma se ripetessimo la stessa manovra a 130 Km/h in autostrada finiremmo fuori strada.

Dal punto di vista delle curve poi, non esiste un'unica tecnica di guida per percorrerle tutte, ma almeno tre diverse tecniche da adottare a seconda della velocità, delle caratteristiche della curva e dell'auto. Con un'auto stabile o con assetto sportivo, ad esempio, potremo usare tecniche da lento (entrare in curva frenando) anche in curve che, con un'auto più morbida, con un fuoristrada o con un'auto con ammortizzatori poco efficienti, dovremo percorrere con più cautela e usando tecniche da veloce (entrare a gas costante). Comunque la nostra tecnica di guida può privilegiare la maneggevolezza portando più peso sulle ruote anteriori sterzanti, o la stabilità portando peso sull'asse posteriore (vedi capitolo 2).

Quindi la possibilità di reagire a una situazione di emergenza, ad esempio frenando in curva, dipenderà soprattutto dalla velocità (ma anche dall'assetto della nostra auto). In questo senso ho sempre sostenuto che assetti sportivi o più rigidi rendono l'auto più sicura sacrificando però qualcosa al confort. Questo vale anche per la scelta del tipo di automobile, che deve essere effettuata tenendo conto dell'uso.

Tornando alla velocità, ho notato che, durante gli esercizi che svolgiamo ai nostri corsi di guida sicura, gli allievi spesso si stupiscono di quanto cambi la difficoltà di un esercizio aumentando la velocità di soli 5 km/h. Spesso non siamo consapevoli della differenza fra viaggiare a 130 Km/h o viaggiare a 150 Km/h, ma per la sicurezza è invece fondamentale esserlo sempre. Quando siete alla guida, ricordate che la velocità è sempre il parametro più importante da considerare. Abbiate quindi rispetto della velocità e non cercate di piegare le sue regole alle vostre esigenze del momento.

Infine uno degli aspetti di pericolo della velocità è determinato dalla "differenza di velocità" fra il vostro e gli altri veicoli, specie in autostrada. Chi sorraggiunge velocemente alle spalle di un veicolo molto più lento, farà infatti molta fatica a fermarsi in tempo se questo improvvisamente si sposta in corsia di sorpasso.

#### **Box.** Regole sulla velocità.

1. Adequate sempre la vostra velocità più alle condizioni della strada che ai vostri desideri e alle vostre personali esigenze.
2. Andate particolarmente adagio nei centri abitati dove, per la presenza di svariati imprevisti, anche i 50 km/h a volte possono essere eccessivi.
3. Man mano che la velocità aumenta, gli occhi devono guardare più lontano.
4. Dovete avere sempre un'idea precisa sugli spazi necessari per fermarvi ad ogni velocità. In assenza di traffico fate qualche prova di frenata di emergenza.
5. Valutate sempre la velocità dei veicoli che vi apprestate a superare in autostrada: in caso di emergenza, il pericolo è tanto maggiore quanto lo è la differenza di velocità fra i vostri veicoli.
6. I curvoni veloci vanno affrontati a velocità e a gas costanti. Se togliete gas o se frenate, sbilanciate l'auto alleggerendo il posteriore.
7. Ad alta velocità siate dolci con lo sterzo: ne basta poco per percorrere un curvone, quindi non spostate mai le mani dal volante e sterzate meno possibile.
8. La guida ad alta velocità richiede molta concentrazione: in un attimo di distrazione, infatti, si percorrono molti metri...
9. Ad alta velocità evitate assolutamente ogni manovra brusca con l'auto in appoggio (in curva). Se dovete frenare in curva, raddrizzate un po' lo sterzo (compensazione di sterzo).
10. Diffidate dell'ebbrezza della velocità. Una guida sicura e professionale non da ebbrezza ma sensazione di controllo sull'auto e piacere di guidare.

#### **Box.** L'ebbrezza della velocità.

Giacomo Leopardi ci parla con straordinaria attualità delle sensazioni che la velocità può dare: "La velocità è piacevolissima di per se sola... sublima l'anima, la fortifica". Ma il poeta del '800 si riferiva certo a quella che si prova a bordo di una carrozza. E' una velocità questa, alla quale è piacevole abbandonarsi: ci da sensazioni, favorisce immagini e pensieri, ma è una velocità vissuta e non agita. Le stesse sensazioni diventano pericolose se le proviamo stando al volante, indipendentemente dalla nostra velocità, perché ci

deconcentrano e ci tolgono lucidità. Uno stato d'animo in particolare è da temere: quello in cui la velocità ci provoca euforia.

Il linguaggio popolare ha coniato un termine per esprimerlo: "ebbrezza della velocità", paragonando così questo stato di esaltazione a quello di chi è alterato dall'alcol. In questa condizione psicologica diminuiscono le capacità di valutare le reali difficoltà della guida e della strada, la paura di fronte ai pericoli, le inibizioni verso le leggi e le regole della circolazione. Questo avviene perché il guidatore ha perso la coscienza della distinzione fra se stesso e l'auto e si sente perfettamente fuso con essa: le prestazioni dell'auto diventano le sue, e ora si sente diverso, più forte, più potente. Se il motore è potente, lui si sente potente, se l'auto è capace di grandi velocità, lui si sente capace: confonde così le caratteristiche dell'auto con le proprie. In questo modo esce illusoriamente dai limiti del suo corpo e diventa onnipotente e invulnerabile: nulla in questo stato di grazia gli può accadere e tutto gli riesce con facilità estrema. Inutile sottolineare la pericolosità di tale stato d'animo.

La velocità però può anche darci sensazioni completamente diverse quali l'ansia, la paura, il nervosismo. In questi casi una parte di noi avverte che la velocità che stiamo tenendo è eccessiva o per le condizioni della strada o per le nostre condizioni psicofisiche. E' bene allora ascoltare questi segnali piuttosto che seguire le imperiose esigenze dell'arrivare a ogni costo.

La guida può essere un'attività piacevole: spostarsi comodamente su un'auto che reagisce positivamente ai nostri comandi è fonte di soddisfazione e di piacere. Questo è il piacere che dobbiamo ricavare dalla guida, basato sulla padronanza dell'auto e sul suo corretto funzionamento e non sull'esaltazione di nostre presunte capacità.

### **1.3. LA LENTEZZA.**

La lentezza non è solo una prerogativa degli indecisi o dei timorosi: essa, infatti, contiene il segreto della velocità. Una delle doti principali del pilota alle alte velocità, sta nel riuscire a vedere la situazione della curva, il suo scorrere davanti agli occhi, come al rallentatore: in questo modo, nulla sfugge al suo controllo. Il guidatore normale, invece, quando si trova ad elevate velocità, spesso vede che tutto scorre davanti a lui molto in fretta ma non ha il pieno controllo (percettivo, visivo e quindi mentale) della situazione. Ovviamente questa è una situazione di grande pericolo perché quando la velocità non è sotto controllo visivo, un errore di valutazione si trasforma facilmente in una situazione difficilmente governabile.

La lentezza, in realtà, non esiste, così come non esiste la velocità: esiste solo il moto. Noi diamo giudizi di valore psicologico al movimento e quello che per alcuni è lentezza per altri può essere la normalità o la velocità.

Dal punto di vista della sicurezza la lentezza può essere un pericolo quando il veicolo è molto più lento del normale flusso del traffico, non per il veicolo stesso, ma per quello che succede dietro di lui: rallentamenti improvvisi, scarti e sorpassi azzardati. Abbiamo la condizione di maggior sicurezza nel traffico quando tutti i veicoli circolano alla stessa velocità, senza rallentamenti, senza sorpassi. Inoltre, il fatto di andare piano, non deve autorizzare nessuno a guidare più distrattamente e parallelamente non deve creare insofferenza in chi viaggia più veloce: anche chi ha meno fretta di noi ha diritto di esistere!

In un mondo che impone la velocità come un valore assoluto, l'elogio della lentezza deve essere un richiamo ai valori della vita, spesso oscurati in tutti i campi, dalle pretese della velocità.