

1.4. LA SICUREZZA AL VOLANTE.

“La sicurezza non è evitare gli errori: è un equilibrio mentale”.

Io sostengo che la sicurezza è innanzitutto equilibrio, un equilibrio fatto di consapevolezza e autocontrollo. Consapevolezza vuol dire essere coscienti che durante i nostri spostamenti in automobile si pone sempre un continuo problema di valutazione: valutazione delle distanze, delle velocità, dei comportamenti degli altri veicoli, delle condizioni del traffico e della strada, oltre che della nostra automobile. La guida responsabile non deve mai essere automatica.

Oltre all'equilibrio è sempre necessaria una buona dose di autocontrollo. Autocontrollo che significa, in senso Freudiano, anteporre il principio di realtà a quello del piacere e dei desideri: vuol dire essere consapevoli che raramente le nostre esigenze di mobilità possono essere soddisfatte e che quindi i tempi dei nostri spostamenti e la loro velocità e durata, sono determinati più da condizioni esterne (traffico, strada) che da esigenze interne (fretta, orari da rispettare).

Tre sono gli elementi principali che concorrono a determinare il grado di sicurezza di un guidatore: comportamento, vissuto e tecnica.

Comportamento.

E' il modo di interagire con gli altri nel traffico. Un guidatore che vive sempre gli altri automobilisti come ostacoli, fastidio, nemici, veicoli da superare, assume comportamenti che facilmente lo portano a un'interazione pericolosa con loro: sarà aggressivo, competitivo, prepotente, insofferente, impaziente. Parimenti vi sono atteggiamenti che allontanano le situazioni di pericolo: pazienza, tolleranza, rispetto, considerare gli altri automobilisti come utenti della strada pari a noi, ospiti della strada (hospes) e non stranieri nemici (hostis). Possiamo ad esempio, arrischiare un sorpasso per impazienza e insofferenza verso un guidatore più lento, oppure arrabbiarci oltre misura con l'altro per una nostra errata valutazione di un suo comportamento (mi ostacola, lo fa apposta, si prende la precedenza che spetta a me) spesso dovuto invece ad un errore visivo (non mi aveva visto).

Vissuto.

E' ciò che l'automobile rappresenta per noi. Non per tutti è un mezzo di trasporto, magari anche bello, elegante, comodo, scattante. Per alcuni è un elemento caratterizzante la propria identità: questi guidatori al volante della loro auto si sentono diversi, realizzati, belli, forti e potenti. L'auto diventa così un accessorio della propria personalità: un'offesa a essa diventerà quindi facilmente un'offesa recata alla persona. Investire l'automobile di tali valori e tali aspettative può a volte portare ad assumere atteggiamenti e comportamenti pericolosi. Ma anche un vissuto eccessivamente distaccato dell'automobile porta ad atteggiamenti pericolosi: la guida con sufficienza, senza problemi né difficoltà, senza amore, senza attenzione, sfocia facilmente nella più pericolosa distrazione.

Tecnica.

E' la capacità di guida, l'abilità, la conoscenza; chi usa l'auto correttamente è più sicuro, chi ha maggiori capacità alla guida e maggiore esperienza ha più probabilità di uscire indenne da situazioni difficili e scabrose. Ma non contate troppo sulla tecnica: non c'è abilità che vi possa salvare da situazioni critiche nelle quali vi siete cacciati per sopravvalutazione delle vostre capacità e sottovalutazione delle difficoltà.

1.5. GLI INCIDENTI.

Due sono i comportamenti principali che determinano l'incidente: distrazione e velocità. Non ci si può spostare senza dedicare all'attività della guida la massima attenzione ma questo raramente succede e ultimamente, anche l'uso e abuso dei cellulari ha aumentato i sinistri, alcuni dei quali di grande gravità. La velocità dello spostamento poi, sarà uno degli elementi determinanti nel produrre un sinistro per la sua intrinseca pericolosità o anche solo per il fatto che altri veicoli possono non valutare correttamente la nostra velocità se questa è inusuale rispetto ai flussi; oppure sarà una concausa dell'incidente, ma avrà comunque un peso nell'aggravare le conseguenze. Ma se la velocità è un elemento psicologicamente importante nel dare una

sensazione di sicurezza o di pericolo, ridurla non basta: andare piano dedicando meno attenzione alla guida (tanto vado piano...) o andare piano senza rispettare la distanza di sicurezza sono comportamenti altrettanto pericolosi.

1.6. LA GUIDA E GLI ORGANI DI SENSO.

I nostri organi di senso sono gli strumenti che ci ha fornito la natura per orientarci e valutare il movimento. Possiamo certo affermare che la stragrande maggioranza degli incidenti dipendono da un cattivo dei nostri organi di senso, da inganni sensoriali, errate percezioni o una errata valutazione delle informazioni raccolte attraverso di essi: per questo la loro importanza è fondamentale per la guida.

Vista.

La guida di un'auto non presuppone caratteristiche psicofisiche particolari o riflessi eccezionali; ma la vista, e il suo uso, è sicuramente la caratteristica percettiva più importante.

La posizione, i movimenti delle mani sul volante, le tecniche di guida, hanno come risultato un certo movimento dell'automobile, una sua posizione nello spazio, una sua direzione di marcia, una sua velocità. Questo risultato dovrebbe coincidere con gli obiettivi di movimento: "voglio andare da qui a lì". E' quindi evidente che queste intenzioni di spostamento del veicolo nello spazio sono di tipo "visivo", e che gli occhi sono il nostro radar di bordo. Gli occhi però, sono solo lo strumento che vede; chi li comanda e chi legge le loro informazioni è il cervello che poi, a sua volta, comanda il corpo che deve eseguire certi movimenti. La prima cosa da capire quindi è come usare i propri occhi, dove indirizzarli nelle varie fasi del movimento, per essere in grado di leggere correttamente la direzione che stiamo imprimendo all'auto.

Possiamo distinguere l'aspetto visivo in quattro aspetti differenti: la valutazione della posizione nello spazio (dove sono), l'intenzione relativa al movimento (dove voglio andare), la valutazione della quantità del movimento (quanto velocemente mi sto muovendo), la predizione del movimento (dove sto andando, dove sarò prossimamente). Ovviamente una buona vista aiuta la guida, ma parimenti importante è la capacità di avere un campo visivo ampio e chiaro anche ai margini (capacità affidata ai bastoncelli della retina). Infine è di grande importanza "l'acuità stereoscopica" che attraverso la visione binoculare permette una più corretta valutazione della profondità, quindi delle distanze. Ma resta fondamentale per la guida, l'uso che si fa delle capacità visive.

Io so valutare bene velocità e distanze quando sono lanciato a 200 Km/h, ma entro in crisi quando, riprendendo a giocare a tennis dopo 30 anni, devo valutare la velocità con cui una pallina mi viene incontro e mi devo rapportare alla sua distanza. Nuovamente ribadisco che il pilota non ha occhi eccezionali, ma ha sviluppato delle capacità complesse nell'usare i propri sensi e rapportarli alla situazione della guida.

Udito.

L'udito è importantissimo specie quando si è immersi nel traffico, come ausilio alla vista per percepire la presenza di altri veicoli: la percezione di un rumore alle nostre spalle ci induce ad un controllo visivo e spesso ci aiuta a individuare la presenza di un altro veicolo. Ecco perchè nei centri urbani sono pericolose le auto elettriche, specie per i pedoni che, nelle isole pedonali, si basano molto sull'udito per percepire la presenza di altri veicoli. Ecco perchè, specie in città, è pericoloso diminuire le capacità dell'udito ascoltando la radio. La sua peculiarità alla guida, è proprio in ausilio e, in qualche caso in sostituzione, agli occhi: affidiamo a lui la percezione della presenza di altri veicoli o spesso è proprio l'udito che ce ne segnala la presenza che, visivamente, ci era sfuggita.

A volte l'udito ci inganna, ad esempio nella valutazione della velocità: con un'auto silenziosa ci sembra di andare piano, mentre con una Fiat 500 smarmittata ci sembra di volare. In questi casi l'udito, collaborando con la vista a valutare la velocità, la inganna. Nuovamente possiamo verificare come la valutazione della velocità sia un fatto complesso.

L'udito è inoltre un senso prezioso per i collaudatori di automobili, ed era il senso che un tempo faceva di un meccanico un artista della carburazione. Chi comunque percepisce qualche fastidioso "rumorino" nella propria automobile è già un guidatore attento e scrupoloso!

La percezione del movimento.

Vista e udito sono organi sensoriali chiamati "esterocettori": ci danno cioè informazioni su ciò che avviene esternamente al corpo. Vi sono poi organi "enterocettori" e infine dei ricettori che sono stimolati dalle azioni del corpo stesso definiti "proprioceettori". Questi comprendono anche lo speciale sistema di ricezione situato all'interno del labirinto non uditivo dell'orecchio interno che, generando un insieme di riflessi di postura, è responsabile dell'equilibrio del corpo e della percezione delle forze che agiscono su di esso. La principale funzione del labirinto è di aiutare la vista: i nostri occhi infatti non hanno necessità di rimanere fermi per vedere distintamente e a fuoco gli oggetti e manteniamo questa capacità anche camminando e muovendo il capo. Questo proprio grazie ai sensori del movimento del capo che si trovano nella struttura vestibolare e che generano segnali compensatori. Se invece, camminando, muoviamo la mano davanti agli occhi su e giù rapidamente la vedremo sfuocata proprio per questa assenza di compensazione.

L'insieme di queste funzioni cinestesiche viene definito genericamente come equilibrio che, insieme alla vista, governa e valuta la percezione del movimento e delle forze, quindi la percezione del movimento del nostro corpo e della nostra auto e delle forze che vi si applicano (cinestesi deriva dal greco Kinèma, movimento).

Il fatto che l'auto appoggi su quattro ruote, invece che su due come la bicicletta o la moto, non diminuisce affatto l'importanza dell'equilibrio perchè l'auto ha dei movimenti (rollio, beccheggio, imbardata) la cui percezione è fondamentale per la comprensione della manovrabilità e della stabilità del veicolo. Spesso osservo che alcune persone confondono i movimenti dell'auto nell'andare in appoggio e nei cambi di direzione (rollio) con quelli della sbandata (imbardata): questi guidatori non hanno una corretta percezione dell'equilibrio dinamico della vettura, che presuppone il movimento del corpo macchina (scocca) attraverso le sospensioni. Parimenti, durante un testa coda o una sbandata del posteriore, alcuni guidatori perdono ogni riferimento percettivo e i loro sensi vengono disturbati dalla percezione di questo movimento anomalo rispetto alla direzione di marcia.

La percezione del movimento e le sensazioni che ne derivano sono molto complesse. Prendiamo ad esempio la sensazione di vertigine che si prova quando ci si siede su una sedia girevole e si fa ruotare vorticosamente: viene coinvolta la vista, ma abbiamo anche sensazioni di pressione al petto, alla testa, allo stomaco e sensazioni di pulsazione che derivano dai cambiamenti vascolari. Ma la sensazione di vertigine dipende in ultima analisi dall'orecchio interno e coinvolge la nostra percezione dell'equilibrio del corpo.

Da questo punto di vista è interessante studiare la percezione del movimento senza l'ausilio della vista, come quella che avviene ad occhi bendati o in assenza o scarsità di stimoli visivi: essa si dimostra quasi sempre inaffidabile e ricca di errori percettivi. E' stata studiata in particolare per i piloti di aeroplano, specie per il volo notturno: fenomeni autocinetici (percezione illusoria di movimento), l'effetto di Corniolis (illusione di movimento), inganni percettivi durante gli "avvitamenti" (spirale del camposanto), gli studi sulla diminuzione della forza di gravità o sulla sua assenza (per gli astronauti), non fanno che confermare quanto la nostra percezione del movimento possa essere ingannata. Riportano così la vista al primo posto nella percezione del movimento, come il senso che deve confermare le altre sensazioni cinestesiche rispetto ai nostri piani di riferimento.

Infatti, dobbiamo considerare che la nostra percezione del movimento è sempre relativa ad uno schema di riferimento: il nostro corpo o meglio la percezione che abbiamo di esso detta schema corporeo. Questa è la situazione per noi naturale e nella quale siamo cresciuti e viviamo la maggioranza del nostro tempo. Quando invece il nostro corpo è a sua volta in movimento, come avviene in automobile o su altri mezzi di trasporto, cambiano i suoi riferimenti visivi e occorre rielaborare i riferimenti percettivi. Ecco perchè l'esperienza maturata nel tempo alla guida è importante; ecco perchè la valutazione corretta del movimento (della velocità) richiede una reale esperienza della velocità stessa.

Questo è quello che avviene ad un corso di guida sicura quando, ad esempio, si confronta la percezione della velocità con la propria aspettativa della possibilità di arrestare il veicolo (frenata di emergenza), con la propria valutazione della possibilità di manovra (evitamento di ostacolo), con la propria percezione dei raggi di curva (cambio di una determinata traiettoria).

Concentrazione.

Tutti i nostri sensi però, sono attivi e efficienti solo quando c'è un ottimale grado di attenzione mentale alla guida. L'attenzione è una disposizione mentale, presuppone che tutti i nostri sensi e la nostra attività cerebrale siano dedicati all'attività della guida. Raramente questo succede e anche il guidatore più attento a volte pensa ai cavoli suoi quando guida: questa è già la prima diminuzione del grado di attenzione!

La parola "concentrazione" poi è fuorviante: concentrare vuol dire "far convergere in un punto" e questa disposizione mal si adatta alla guida dove tutti i nostri sensi devono stare vigili e non in un'unica direzione. Questo ben lo fanno gli animali che devono sopravvivere, viene insegnato con cura nelle scuole di Polizia, e lo fanno anche gli sportivi più evoluti che, anche quando convergono verso la porta dell'area avversaria, riescono con la coda dell'occhio a intravedere il compagno che si è smarcato. La parola più idonea, per definire lo stato mentale ideale alla guida, è "attenzione" oppure "stare all'erta" (deriva dal linguaggio militare e vuol dire stare su un luogo alto per sorvegliare). In effetti, nel traffico come in tutte le situazioni di potenziale pericolo, dobbiamo essere "vigili" in tutte le direzioni e non solo guardare davanti al nostro naso.

I meccanismi fisiologici dell'attenzione sono strettamente correlati alla motivazione: per questo sostengo sempre che, chi ama guidare e ha la passione per la meccanica, grazie a questa motivazione sarà sempre più attento a quello che fa al volante.

Automatismi.

Mentre il neopatentato deve dedicare la massima attenzione ad ogni movimento alla guida, il guidatore più esperto ha "automatizzato" una serie di manovre di guida che diventano automatiche come, ad esempio, sollevare il piede dal gas quando spinge la frizione. Queste manovre istintive, che chiameremo "automatismi", sono importantissime perché, rendendo automatici certi movimenti di guida, lasciano al cervello la possibilità di dedicare maggiore attenzione ad altre situazioni esterne o interne al veicolo. Tipico esempio della mancanza di adeguati automatismi alla guida è il neo guidatore impacciato che, quando cambia marcia, guarda la leva del cambio invece della strada. Il problema nella guida, come possiamo verificare ai nostri corsi di guida sicura, è che spesso abbiamo memorizzato automatismi sbagliati, come certi movimenti delle mani sul volante o l'abitudine di scalare marcia prima di frenare.

Inoltre, da questo punto di vista, sarebbe molto bello e utile che certi comportamenti alla guida fossero automatici in tutti i guidatori, come mettere la freccia per sorpassare o per cambiare direzione (deve essere un automatismo, una manovra che compiamo anche se non abbiamo nessun veicolo che ci segue!).

Infine dobbiamo considerare che vi sono anche riflessi automatici errati o pericolosi, come ad esempio frenare sulla sbandata del posteriore, una tipica reazione istintiva che spesso pregiudica ulteriormente la stabilità del veicolo e la possibilità, per il guidatore, di mantenerne il controllo.