

Siegfried Stohr

La guida sicura.

Tecnica, psicologia e filosofia della guida.

Fucina Editore

Premessa.

Chi è un buon guidatore?

Un buon guidatore è un guidatore sicuro?

Nel 1981 quando correvo in Formula Uno mi posi una domanda simile a proposito del coraggio che tutti ritenevano la dote fondamentale per correre in auto e risposi così:

“Per andare più forte non serve il coraggio: bisogna solo essere più bravi”.

Oggi affermo che *“La sicurezza è un equilibrio mentale”* perché 27 anni di attività nel campo della guida sicura mi hanno insegnato che il guidatore sicuro non è quello “bravo”, ma quello equilibrato.

Quindi serve prudenza e buon senso ma dato che il buon senso, parafrasando Don Abbondio, *“chi non ce l’ha, non se lo può dare”* ritengo che un’esperienza di guida sicura sviluppi più buon senso di mille prediche: infine permette di acquisire maggiore consapevolezza dei pericoli della strada.

La guida di un veicolo è spesso inquinata da esigenze irrazionali: fretta, competizione, scarso rispetto verso gli altri e infine il piacere della velocità, non un vero piacere ma la condanna moderna del nostro tempo alla velocità perenne.

Così l’automobile, strumento di libertà e di progresso, è sempre stata anche causa di lutti e tragedie. Ma i manuali di guida, quei pochi che esistono, sembrano spesso lontani dalla realtà della strada e dal vissuto di chi si siede al volante.

E’ in questo campo che si inserisce il mio contributo che cerca di non essere arido e freddamente tecnico ma legato alla vita quotidiana, al nostro vissuto personale, al nostro modo di pensare: ricordate che la parte sulla tecnica automobilistica e quella normativa sono aggiornate al maggio 2009, quindi destinate a essere superate rispetto all’attualità. Ma la guida e la fisica non cambiano. Mi auguro di raggiungere molti guidatori anche se inizialmente questo libro sarà più ricercato da chi ama guidare e dagli appassionati.

Così rivolgendomi a tutti coloro che amano la guida, che la ritengono una attività bella e fonte di soddisfazioni di per se, ho anche detto *“Non frenare le tue emozioni: guidale”.*

Perché le emozioni non sono solo una delle ragioni della bellezza della vita, ma anche uno stimolo potente per acquisire nuove abilità.

Allora concordo pienamente col filosofo tedesco che affermava: *“Un tempo avevi delle passioni e le consideravi cattive. Ora hai solo le tue virtù: esse sono nate dalle tue passioni”.*

Così parlò Zarathustra.

Introduzione.

Nel quinto secolo Vegezio inizia il suo manuale sull'arte militare dell'antica Roma dichiarando sinceramente il suo scarso sapere diretto; infatti lui non è mai stato un generale e cita le fonti a cui ha attinto, i maestri e i testi a cui fa riferimento.

E' onesto iniziare un manuale dichiarando cosa si sa, da chi lo si è imparato e come lo si è appreso. Io scrivo questo manuale perché ho una conoscenza diretta delle cose della guida. Le ho apprese dalla pratica perché sono stato un generale e sul campo di battaglia degli autodromi ho sentito puzza di gomme e di olio di ricino, visto il sangue dei colleghi caduti, udito il cozzo delle lamiere contro il ferro dei guardrail, vissuto il vento della velocità.

Nessuno mi ha insegnato l'arte della guida: da piccolo guardavo mio padre guidare ed è così che ho imparato.

Nelle corse invece ho avuto molti maestri, non di guida, ma di vita: meccanici, amici e ingegneri che mi consigliavano di usare la testa. Visti i miei numerosi errori e incidenti in gara devo dire che sono stato un pessimo allievo ma da loro ho imparato il rispetto per il lavoro.

La mia carriera però l'ho fatta comunque perché ero bravo: così sono infine arrivato a correre nell'Olimpo della Formula Uno.

E' stato dopo questa esperienza che ho avuto tanti maestri: sono stati i miei allievi ai corsi di guida sicura. Ho imparato dai loro errori, dalle loro insicurezze, dalle loro emozioni confuse, dalle loro incapacità e dalle loro domande.

Così come sono stato un autodidatta nella guida lo sono stato anche nell'insegnamento anche se la mia esperienza di psicologo mi ha aiutato: ho imparato sbagliando, correggendo, dubitando e facendo.

E ora che so quanto c'è da sapere mi stupisco ancora di fronte alla complessità dell'animo umano al volante di un'automobile.

“Guido, ergo sum”.

L'automobile ha cambiato la nostra vita perché spostandoci velocemente possiamo lavorare lontano da casa e ritornarvi la sera; possiamo poi svolgere nel poco tempo libero che abbiamo attività piacevoli o utili, impensabili quando dovevamo spostarci solo sulle nostre gambe come accadeva solo 60 anni fa a Gemmano, il paesino in collina dove vivo.

Gemmano si trova in quella *“terra de mutor”*, la Romagna, che prende il nome da Roma, la grande costruttrice di strade che ha dato pure il nome di un suo Console all'altra parte della nostra regione, l'Emilia.

In EmiliaRomagna c'è la mia città natale, Rimini, che fin dall'antichità ha sempre rappresentato l'accesso alla grande pianura. Da qui parte dritta la via Emilia che quando non c'erano le autostrade ti portava fino a Milano collegando tutta una serie di paesi e città sorti sulla sua direttrice.

Mentre oggi l'aereo ti catapulta *“velocemente”* in realtà lontane ed esotiche, raggiungere a quei tempi i luoghi in auto *“lentamente”* era un modo per attraversare e vivere queste realtà: da viaggiatore, non da turista.

Ancor oggi per rivivere quel fascino dell'automobile basta seguire le strade che scavalcano il nostro Appennino come magistralmente ci suggerisce lo scrittore Paolo Rumiz. Guidare quindi ci porta incontro agli altri ed è in primo luogo un'attività estremamente sociale.

La tecnica di guida.

Anticamente "guidare" era reso da "*Gubernare*" e la parola riveste oggi una tale importanza da indicare il nostro "Governo" anche se in campagna continuiamo a dire "governare le bestie" e i cavalli.

La guida è l'intervento dell'uomo per determinare il moto e la direzione di un animale o di un mezzo meccanico, appunto di un'auto-mobile. Nella guida delle automobili il guidatore conduce ed è trasportato dal veicolo che sta guidando; questa distinzione è importante perché 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.

Questo manuale riguarda la guida dei veicoli a quattro ruote: la affronterò 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).

Parlare dell'auto è quindi parlare anche di noi e del nostro modo di vivere: per questo, oltre all'aspetto tecnico della guida, 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.

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, 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 bravi.

E poi la guida, come tutte le attività umane, offre sempre tante opportunità per continuare a imparare.

La guida come gioco.

Quando abbiamo l'occasione di osservare i bambini possiamo scoprire molte cose su di loro e quindi su di noi. Basta vederli giocare con le macchinine (oramai raro 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 di quella che proviamo quando ci sediamo al volante anche se, essendo adulti, noi non ce ne accorgiamo. Dobbiamo invece saperla riconoscere attraverso le nostre sensazioni e le nostre emozioni, e queste non devono mai falsare la percezione del movimento e i suoi pericoli. La guida infatti è anche gioco, ma questo non deve mai farci tornare "bambini", egoisti, irresponsabili e onnipotenti come spesso avviene.

Freud e l'automobile protesi.

Sigmund Freud riflettendo sul fatto che, nonostante il 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...” (Il disagio della civiltà. 1921).

Questa definizione 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 che scendeva dalla Ferrari 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. Invece l’uomo consapevole e felice della sua condizione appena sceso dall’auto ritrova il piacere di camminare con le proprie gambe: felice di ritrovarsi con le sole protesi che gli ha fornito la natura.

Psicologia del volante.

Non cercate un capitolo sulla psicologia della guida: non lo troverete.

Infatti tutto il libro ne è permeato. La Psicologia ci aiuta a capire come percepiamo il movimento attraverso gli organi di senso, le scelte più o meno razionali compiute da chi è al volante, gli atteggiamenti verso gli altri guidatori nel traffico, il rapporto con l’automobile, l’uso di determinate tecniche di guida e gli impacci alla guida: percezione, vissuto, coordinamento oculomotorio, elaborazione mentale, comportamento, scelte, motivazioni cosce e inconse. Tutta la nostra attività al volante va riletta in chiave psicologica e, perché no, psicoanalitica.

Così la psicologia, Insieme alla filosofia, ci svela i modelli di vita che stanno dietro alla guida e al modo in cui viviamo il nostro viaggiare.

Dalla prudenza alla saggezza.

Quanti appelli alla prudenza sentiamo su radio e tv: essi cadono nel vuoto perché in fondo la prudenza è una cosa troppo generica per avere valore, diventa una parola che nel senso comune è il più delle volte svuotata di un vero significato che non sia un generico “stare attenti ai pericoli”. Scontato, quindi banale.

Per i Romani invece “*prudētia*” era la saggezza, la conoscenza, la perizia, l’esperienza, il senno, l’avvedutezza: sia nelle cose militari che in quelle politiche.

Quindi la prudenza era direttamente collegata al sapere e al saper fare.

L’uomo prudente era uno che sapeva: essere prudenti non era una cosa da vecchietti esitanti ma da grandi capi militari che vincevano le battaglie versando meno sangue possibile dei propri soldati.

Così la intendeva anche il Nicolò Machiavelli autore de “Il Principe”.

Il principe della velocità.

Per capire le automobili di oggi, o meglio cosa esse rappresentino per alcuni guidatori e forse anche per l’inconscio collettivo, bisogna ricordare cosa erano le automobili nel secolo passato, 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.

Nel 1935 il pittore Fortunato Depero nel visitare nella Berlino hitleriana 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 ma è il padre dell'immaginario di tanti comportamenti che appartengono al nostro modo di vivere l'auto e alla nostra cultura dell'automobile.

Così la velocità, come gli scarponi chiodati che percorrevano l'Europa a quei tempi, continua ad attrarre e parallelamente a mietere le sue vittime, nonostante le idee stravaganti in merito di qualche ministro della nostra Repubblica.

Allora per parlare di tecnica di guida e di sicurezza, sarà proprio dalla velocità che dovrà partire il nostro viaggio.

La corsa della volpe: riflessioni sulla velocità.

Guardo una volpe che scappa inseguita da una muta di cani da caccia: corre veloce con la forza della disperazione e penso a quanto, in questo momento, la velocità sia importante per la sua salvezza.

Da noi in Romagna i vecchi dicono "veloce come la polvere". Renato, un mio vicino di casa anziano lo ripeteva spesso ma io non capivo il perché di questa definizione: pensavo alla polvere che si deposita sugli oggetti immobili per lungo tempo e la polvere a me sembrava "lenta".

Poi Renato mi ha spiegato che la "polvere veloce" è la polvere da sparo.

Allora ho capito che questo detto viene da lontano, che risale allo stupore provocato dalla comparsa delle armi da fuoco più di cinquecento anni fa.

Abbiamo allora una velocità che salva la vita e una velocità che dà la morte.

La velocità ha sempre a che con il suo contrario: la lentezza.

Ma lentezza e velocità sono solo due percezioni soggettive del moto di un veicolo.

Michael Schumacher appena scende dalla sua Ferrari dice: "Sono uscito *troppo lentamente* dalla curva e Montoya mi ha superato", mentre la signora che portava il figlio a scuola appena scende dalla Panda incidentata singhiozza: "Sono arrivata *troppo velocemente* all'incrocio e non ho visto lo Stop".

"Lentezza e velocità" sono due generalizzazioni ma sono anche le due facce di una stessa medaglia. Giacomo Leopardi le ha cantate entrambe: la lentezza quando seduto su di un erto colle si immaginava oltre a quella siepe interminati spazi e sovrumani silenzi; la velocità quando sporgendo la testa fuori dal finestrino della sua carrozza si lasciava spettinare i capelli dal vento e la descriveva come "...*piacevolissima*".

Ma quando siamo al volante la velocità più importante è quella della nostra mente che deve sempre essere più veloce della nostra automobile e mai viceversa: velocemente, ovvero "veloce-mente".

Così nel definire le caratteristiche di quella che deve essere una guida sicura dobbiamo mettere la velocità in rapporto all'intelligenza di chi guida e per questo aspetto mi rimetto alla definizione di un esperto, l'assessore di un Comune dell'entroterra romagnolo Paolo Cevoli, che definisce la velocità mettendola correttamente in relazione all'intelligenza:

*"A balus: unità di misura che rileva la quantità di energia di un macchinario
fratto il quoziente di intelligenza della persona che lo adopera".*