

*Relazione del Dott. Pierangelo Sardi, Presidente Ordine Nazionale Psicologi Italiani: "Il ruolo della psicologia"*

Io vi farò lavorare, porterò un po' di statistiche, anzi direttamente comincerei con il farvi alcune domande:

- una prima domanda: quanti di voi hanno già avuto una multa per divieto di sosta? Se alzate la mano, per cortesia... vedo che sono proprio tutti.

- una seconda domanda: quanti di voi sono già stati multati invece per non aver indossato la cintura? Ne vedo pochi... mi risultano solo due mani alzate. Io comunque sono stato multato, molti anni fa, quindi siamo in tre;

- una terza domanda: quanti di voi sono stati controllati per alcoolemia? Nessuno.

Quello che ho notato io, dopo tante volte che faccio questo screening sommario, è che i pochissimi che in Italia hanno alzato la mano sono stati controllati all'estero. Si dà il caso, in realtà, che l'ordine dell'importanza delle tre infrazioni sia esattamente inverso all'ordine della repressione, perché la grande maggioranza degli incidenti è determinata dalla guida sotto influenza di alcool, farmaci o droghe; una metà di questa importanza vale per la seconda questione, cioè per il mancato uso dei trattenitori d'urto, delle cinture, in particolare in città. E a lontanissima distanza risulta causa d'incidenti la sosta vietata, anche in doppia o terza fila, che anzi in questo caso sostituisce le fioriere che nella mitteleuropa di solito ingombrano le strade per consentire una lentezza più sicura e direi anche più consona al piacere di visitare le nostre bellissime città.

Evidentemente, in Italia le cose non vanno come dovrebbero andare; in Francia vengono fatti nove milioni di controlli alcolemici all'anno, da noi vengono fatte poche decine di migliaia di controlli alcolemici, di cui gran parte nella provincia di Bolzano. In quella

provincia infatti si leggono i giornali tedeschi, che riferiscono le statistiche tedesche, spiegando l'importanza, la graduatoria, la gerarchia delle cause comportamentali degli incidenti. Insomma, introducono quella che è stata citata all'inizio di questo convegno varie volte, ma che io vorrei citare nuovamente: la cultura della sicurezza stradale. Questa cultura non dovrebbe essere una cosa difficile e rarissima come quella che è stata citata prima, di Firenze o di Atene: questa cultura deve essere una cosa popolare, una cosa che tutti dovrebbero sapere.

Secondo una ricerca di SIPSiVi-INRETS del 1997, il 98% dei francesi sa che sui sedili posteriori è obbligatorio indossare la cintura di sicurezza; ebbene, abbiamo trasportato la stessa ricerca nella nobile area di Milano, nella mitteleuropea area di Milano: un terzo degli interrogati ha risposto che è obbligatorio, un altro terzo ha risposto che non è obbligatorio e un altro terzo ha detto che non lo sapeva.

Praticamente, è come se la nostra legge non fosse assolutamente esistita, perché è una distribuzione perfettamente random.

In Italia, dunque, manca totalmente una cultura minimale e popolare della sicurezza stradale. Io credo che questo sia in gran parte colpa dell'assenza degli psicologi del traffico nel nostro Paese. Dal 1992 rappresento gli psicologi italiani in Europa, e solo lì ho scoperto, sin dal primo anno, che esisteva una psicologia del traffico. Nel '92 non sapevo cosa fosse, non riuscivo neppure ad immaginare che cosa fosse: poi ho visto che era una professionalità psicologica fra le meglio organizzate, e più efficaci, che impegna in Europa non meno del 4% dei colleghi psicologi. Poco alla volta siamo risaliti alle cause di questo disastro italiano: Come psicologi eravamo già nell'ENPI, nell'Ente Nazionale Prevenzione Infortuni, dove ci occupavamo degli infortuni; poi nel '78 l'ENPI è stato soppresso come ente inutile, e questa è stato un grave errore, perché praticamente tutti gli psicologi che si occupavano di infortuni sono passati nella sanità e sono diventati psicoterapeuti, ad occuparsi di cose strane, di cui tutti ci ritenete esperti, mentre è molto

meno richiesto quel lavoro che consiste nell'osservazione dei comportamenti stradali, uno dei più utili che gli psicologi possano fare.

Infatti conosco molti più psicologi del traffico all'estero che non in Italia; per esempio conosco diversi colleghi di ciascun istituto estero, che lavorano con l'ACI a migliorare le statistiche stradali e in Italia invece siamo pochissimi.

Il lavoro che l'ACI fa sui dati che vengono forniti dalla polizia è preziosissimo, il vero problema però è la fonte. Se non si cambia radicalmente la sorgente di questi dati, si rimane ad analizzare accuratamente le bugie che gli Italiani raccontano alla polizia; lo stesso vale per i dati ISVAP, che sono le bugie che si raccontano all'assicuratore. Per cui noi non abbiamo la benché minima idea di quali siano le cause comportamentali degli incidenti stradali italiani.

Restiamo condizionati, inoltre, dalla facilità di rilevazione: grazie agli autovelox automatici e redditizi, la velocità risulta essere la prima delle cause. Ma la velocità pura non è la prima delle cause, non lo è assolutamente. La velocità di una persona sobria, con indossata la cintura, non lo è. E' solo da noi che risulta così. Per esempio, l'incidente che tutti conoscono, che è stato studiato più di ogni altro al mondo, quello della principessa Diana, in Italia sarebbe sicuramente classificato come eccesso di velocità; in effetti era una macchina che andava ai 180 nel centro di Parigi, è chiaramente un eccesso di velocità, non c'è dubbio; ma l'incidente non sarebbe iniziato se il conducente non avesse avuto 1,8 di alcoolemia, un'enormità, sommata a psicofarmaci. Io non sarei neppure capace di accendere il motorino di avviamento con addosso queste due cose sostanze in tali quantità.

A parte che nessuno di voi saprà cosa vuol dire davvero 1,8: non c'è motivo di saperlo qui in Italia, vista l'esiguità dei controlli. All'estero, oltre ai molti controlli, i nostri colleghi, che non sono così noiosi come sembro adesso con tutte queste statistiche, s'ingegnano a far periodicamente ubriacare le persone come quelle qua dentro, tutti i decisori, i competenti, perché si sappia come funziona l'alcoolemia, a

cosa corrisponde ad esempio questo numerino 1,8. I nostri giudici di pace vanno fatti ubriacare, altrimenti non assolverebbero la gente che ha 1,8 nel sangue. Infatti, nelle feste che vengono fatte annualmente all'estero con i giudici, con i poliziotti, con i decisori, e con i nostri colleghi del traffico all'estero, nonostante si cominci verso le quattro del pomeriggio, e si prosegua ad oltranza, sempre scrivendo come uno si sente e quanto ha bevuto, pare che mai si sia arrivati a uno e mezzo, nonostante che i giudici bevano – mi dicono i colleghi – parecchio, insomma è difficile arrivare a 1,8.

E' chiaro che a quel punto lì, il giudice quando si trova 1,8 o 2 o 3, perché davvero in Italia si trovano delle persone con 3 che vengono mandate assolte dai giudici di pace, non le manderebbero assolte se quei giudici di pace per primi sapessero cosa vuol dire avere 3 di alcool addosso.

Mancano da noi i rudimenti della cultura della sicurezza stradale. Noi psicologi per primi non abbiamo fatto il nostro lavoro. Io insisto moltissimo perché ACI, che ha in mano tutta la rete per il miglioramento delle statistiche si avvalga non soltanto dei dati che gli vengono inviati solo dai poliziotti italiani di buon cuore, perché il poliziotto è disponibile già mal volentieri a fare una multa, però nel momento in cui vede un grave incidente, difficilmente infierisce nell'indicare la causa, spesso suggerisce lui stesso di dichiarare che si era bucata una gomma. Vede lì il padre morto, i figli orfani... non si rende conto che in realtà bisognerebbe consentire a questo morto di dire ai suoi figli come è morto, e perché è morto, e perché questo modo di morire vada evitato. Questa compassione mal riposta è essa stessa una causa grave degli incidenti italiani.

Quali sono le cose davvero da dire oggi? In questo convegno stiamo parlando di formazione e di informazione, ma è inutile che tentiamo di trasmettere una disciplina che non ha i suoi fondamenti, non ha i suoi rudimenti qui in Italia. Il prof. Franco Taggi che pubblica dati sugli incidenti stradali, deve pubblicare le statistiche estere, perché in

Italia non ci sono statistiche corrette. E non si tratta di piccole differenze, ci sono proprio capovolgimenti radicali.

Un'occasione grandissima adesso è data dal fatto che vengono fatti i centri di monitoraggio, con i tre anni di attuazione del piano nazionale della sicurezza stradale. Adesso si stanno accavallando praticamente il primo e il secondo anno di attuazione; noi abbiamo presentato come psicologi del traffico vari progetti in varie Regioni, proprio per raccogliere interviste confidenziali, con il segreto professionale che noi possiamo assicurare. Una versione completamente diversa da quella che finisce all'ISTAT, che consentirà di sapere esattamente che cosa è successo subito prima, sapere qual era lo stile di guida che precedeva ancora l'incidente e possibilmente anche in qualche modo lo stile di vita che era il presupposto di questo incidente.

All'estero a questo ci sono arrivati con un metodo un pochino più brutale di quello che noi vorremmo usare ed un po' ricattatorio, un metodo chiamato driver improvement. Esso veniva imposto, prima ancora che con la patente a punti, con la libertà che hanno gli assicuratori negli altri paesi, di non riassicurare chi non li convince, senza dover spiegare il perché; ovviamente, rimanendo obbligatorio il fatto di dover aver l'assicurazione per guidare. Grazie a questa discrezionalità dell'assicuratore, intanto il conducente diventa più sincero, non si azzarda a mentire sistematicamente come gli italiani fanno con il proprio assicuratore, perché il conducente estero ha paura che se mente questo assicuratore non stia a rinnovargli l'assicurazione. E soprattutto poi si comporta meglio sulla strada, e se ha fatto un incidente od un'infrazione, cerca di dimostrare che ha intenzione di mettersi in discussione e di cambiare i propri comportamenti.

In Italia questo non accade. Io credo che gli italiani abbiano capito troppo presto, anche con la restituzione attuale dei punti, che questa è una restituzione sostanzialmente automatica. Uno può andare al corso con l'alito vinoso al mattino presto a frequentare le sue nove ore

di lezione e gli ridanno i sei punti o quanti sono, nove se è un guidatore professionale.

Gli italiani hanno capito questo automatismo, e lo hanno capito molto rapidamente, perché gli italiani non sono refrattari, nel bene e nel male. Guardiamo le statistiche degli incidenti con morti, che sono le più importanti (quelle dei feriti non sono attendibili, perché c'è la dinamica assicurativa delle denunce). quanti sono gli incidenti gravi, con morti, dopo la patente a punti? Noi vediamo che la patente a punti ha abbattuto quella statistica del 31% rispetto al 2002 a luglio, del 29 % ad agosto, quando già usciva Quattroruote dicendo in copertina: vi spieghiamo perché nessuno rimarrà a piedi... e a settembre abbiamo il 14% di miglioramento, a ottobre il 6% di miglioramento.

E' deprimente. La restituzione dei punti non può essere automatica: è un'occasione formidabile per chiedere ai conducenti di cambiare il loro stile di guida e di vita. E' importantissimo. E' quello il momento di riflettere, di farsi una cultura della sicurezza stradale e questo banalmente è quello che fa anche ACI all'estero, insieme agli psicologi del traffico, approfittando del momento in cui è possibile restituire o trattenere la patente, che viene ovviamente sollecitata da chi l'ha perduta.

Lì è il momento di massima motivazione del conducente, è un momento che va sfruttato. Noi avevamo avviato nel '92 un tentativo di una visita psicologica preliminare, e questo non funziona perché è un momento in cui l'esame non può essere molto pesante, perché la guida è un diritto, la mobilità è un diritto. Ma al momento in cui le infrazioni sono state fatte, una serie di punti sono stati persi, la restituzione è un momento in cui si può imporre anche al nostro paese di riflettere un attimo non solo sulla saggezza dell'andare più lenti, di cui ha parlato il Relatore precedente, ma anche sul dovere di andare più lenti.

Devo anche dire che questo può essere utile per capire anche altre cose, perché sono soprattutto i ragazzi giovani quelli che muoiono, e dalle nostre ricerche noi vediamo che, fra questi giovani, a morire di più

sono quelli che in generale hanno più paura di tante altre cose. A loro può servire veramente riflettere un attimo, quelli che hanno più paura delle ragazze, quelli che hanno più paura del lavoro o hanno più paura del loro futuro, della scuola: sono quelli che propongono il modello negativo ai compagni: ho paura di tutto, stranamente sono coraggioso mentre guido. Non gli sembra vero, allora si aggrappano a questa unica situazione di cui tutti dicono che è pericolosa, eppure non si prova questa paura. Ed è vero, non c'è la paura di andare forte, anzi la sensazione che si prova andando forte è un senso di sicurezza, un senso di essere a cavallo, e la provano tanto più quelli che sono più pavidi in generale. Un esempio che io cito sovente andando nelle scuole è Giacomo Leopardi, che è molto snobbato dai ragazzi, era gobbetto, era rachitico, pare non abbia mai avuto una donna, non è dunque considerato coraggioso dai ragazzi, eppure una delle sue pagine più belle è dedicata all'elogio della velocità, nello Zibaldone. Non era uno sportivo, allora come si spiega questa sua infatuazione per la velocità? E' una domanda su cui serve lavorare con loro: è importante che i nostri ragazzi riflettano su questo loro istinto così pericoloso, così che alla fine entri nella cultura dei nostri ragazzi che la voglia di correre non implica affatto il coraggio.

Bisogna poi destreggiarsi meglio nelle statistiche. Questa è una cosa che tutti debbono conoscere, innanzitutto correttamente, e poi non solo sommariamente. Aver visto la mole antonelliana sui panettoni torinesi non vuol dire conoscere Torino: basta un minimo di visita e si sa che ci sono le montagne, c'è il Po, c'è la collina, le strade sono squadrate; insomma, almeno cinque o sei cose della cultura della sicurezza stradale tutti le debbono conoscere. E questi non le conoscono, qui nessuno è stato a Torino, e qualcuno confonde pure la Mole con la tour Eiffel. Siamo ignoranti, nessuno sa descrivere che cosa succede nelle strade, questo è inconcepibile, è assolutamente incivile. Ci vuole così poco a sapere queste cose: quanto si può bere, cosa vuol dire bere troppo, cosa vuol dire e che impatto c'è dal terzo piano cadendo, che

tutti ne hanno paura, e andare a 50, che è la stessa cosa, ma nessuno lo sa, e per questo crede che non serve la cintura, dato che può fermarsi mettendo le mani avanti. Di questa ignoranza dovremmo vergognarci molto più che a scambiare la Mole con la Tour Eiffel.

Sono cose rudimentali. Che i vigili debbano mettere la cintura, per esempio, non lo sa quasi nessuno, invece le città cambierebbero radicalmente se la gente imponesse ai vigili di mettere loro la cintura, perché a quel punto lì i vigili la farebbero mettere ai cittadini. Sono delle sciocchezze, delle cose facilissime da sbloccare, utilissime. Piuttosto sarebbe meglio esentare i vigili, come si fa con i tassisti, perché se fossero esentati avrebbero il coraggio di fare le multe a chi non mette la cintura, ma dato che loro non la portano e sanno che la debbono mettere, non osano fare la multa.

Questo è un disastro, una cosa che assolutamente deve cambiare. Ci sono delle città come Napoli che dichiarano di avere la metà dei morti degli inglesi, che hanno il meglio delle statistiche del mondo. Non è concepibile che mentre l'Inghilterra ha cinque e mezzo morti su 100.000 abitanti, Napoli ne avrebbe 3, cioè non segna affatto i suoi morti: questa è una cosa gravissima. Dovrebbe essere un fatto di cultura popolare: quanti ne sono morti quest'anno a Napoli? Nessuno prova a chiederlo, perché è chiaro che è una cosa demenziale il fatto che siano 3 su centomila abitanti, una cosa assolutamente improponibile, una cosa che sarebbe studiata da tutto il mondo, perché tutti studiano giustamente l'Inghilterra, la Svezia e l'Olanda per i loro 5 o 6 morti su 100.000 abitanti, per capire come ci sono arrivati. Ma nessuno viene a chiederci come abbiamo fatto a Napoli.

Semplicemente non ci stiamo occupando del problema, nessuno si interessa di conoscere le statistiche. La Provincia di Milano, che ha provato un attimo a controllare quante delle statistiche che spediscono all'Istat, almeno arrivavano e rimanevano lì, ha trovato che se ne perde un terzo nel tragitto. Un terzo di questi morti sono morti senza nemmeno poter dire che sono morti, altro che il perché.

Evidentemente è una situazione che non può continuare, io spero che questo cambi rapidamente, grazie sicuramente alle iniziative come questa di oggi dell'ACI.