

Psicologi del traffico: ecco chi sono e come operano.





Abbiamo incontrato Maria Rita Ciceri, direttore scientifico del Corso di Perfezionamento presso l'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano, unico in Italia e giunto quest'anno alla terza edizione.

Anna Barbetta
[@annabarbetta](https://twitter.com/annabarbetta)

Il fattore umano è, oggi, una delle cause principali degli incidenti che avvengono sulle nostre strade, tanto da rendere ancora attuale la massima secondo cui la sicurezza stradale è una sfida di estrema attualità. Lo sa bene Maria Rita Ciceri, direttore scientifico del Corso di Perfezionamento istituito presso l'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano. Psicologia del traffico, detta in soldoni, per spiegare che per affrontare l'emergenza sui sinistri stradali del nostro Paese bisogna potenziare la mobilità sostenibile e puntare sulla formazione degli utenti. Insomma, posto che il fattore umano è centrale bisogna puntare sulle interazioni uomo-macchina. Ed è quello che da tre anni il corso di formazione dell'Università Cattolica si prefigge.

“Studiando la materia e confrontandoci con il panorama nazionale ed internazionale” spiega Maria Rita Ciceri “si capisce come sia vitale formare dei professionisti che siano in grado di interfacciarsi in maniera efficace e competente. Nonostante in Italia sia ancora sconosciuto, lo Psicologo del traffico lavora attivamente a livello internazionale: in Europa, infatti, questa figura è già presente, mentre da noi ci stiamo muovendo solo ora per recuperare il gap”.

A chi si rivolge il Corso e quali sono le figure coinvolte?

Lavorare nel sistema del traffico significa lavorare in sinergia interdisciplinare con tutti gli attori coinvolti. Ci rivolgiamo innanzitutto agli psicologi che abbiano come obiettivo diventare professionisti del settore, con una selezione a numero chiuso ampliata da 10 a 15 persone. Oltre ad essi, il Corso si rivolge anche a professionisti

del mondo del traffico, che nel primo modulo si confrontano tra loro: operatori di polizia, istruttori di scuole guida, periti che ricostruiscono incidenti e amministrazione pubblica. Grazie a questo scambio abbiamo compreso molti dei problemi presenti nel sistema del traffico e sono nati progetti e proposte per ambiti considerati vitali sul piano della sicurezza e della viabilità in cui è fondamentale intervenire, tenendo presente come elemento centrale il fattore umano.

Ci può spiegare come avviene in pratica la sperimentazione di una collaborazione tra le varie componenti e come possono effettivamente interagire tra loro?

I contenuti che vengono offerti sono una riflessione sulle competenze, le conoscenze di base e il bagaglio emotivo e percettivo del guidatore che

intervengono nel momento in cui il soggetto si interfaccia con la realtà della strada, non solo nella guida, ma anche nel trasporto e nella mobilità. Mai come oggi le persone trascorrono così tanto tempo sulla strada. La riflessione, quindi, riguarda da un lato il traffico, pensato appunto come Sistema a cui partecipano componenti diverse, dall'altro gli aspetti pratici che, ad esempio, possono essere utili durante la formazione nelle scuole guida. Il tentativo è di capire come il cosiddetto new driver, nuovo guidatore, percepisce la strada, i rischi, la guida di per sé, da un punto di vista psicologico e cognitivo.

Come possono intervenire gli operatori nella fase della formazione?

Abbiamo avuto modo di approfondire, spesso anche insieme ad istruttori guida, come alcuni errori (sulle stime di velocità, sulla capacità di monitorare in maniera complessiva il campo visivo fuori dal parabrezza) siano dovuti a vincoli del nostro sistema percettivo e non alla distrazione, come erroneamente spesso si pensa. Nel momento in cui si forma un driver è utile confrontarsi, ad esempio, su dove sia importante focalizzare l'attenzione e su quali siano gli errori più eclatanti che possono essere evitati proprio attraverso la formazione, per generare una maggiore capacità di guida sicura.

Alcuni test ad hoc possono aiutare gli istruttori di scuola guida a comprendere quali strategie adottare di volta in volta. Ad esempio, per quanto riguarda l'uso dello specchietto, utilizziamo frequentemente come strumento di ricerca l'Eye Tracker, che permette di verificare dove si rivolge lo sguardo del guidatore e quindi dove si rivolge il fuoco dell'attenzione visiva. Se si capisce dove viene indirizzato



Atrio dell'Università Cattolica del Sacro Cuore, Milano

lo sguardo, si possono mettere in atto strategie molto diverse, ma puntuali. I new driver sono incapaci di prevenire il rischio, perché non sono in grado di monitorare tutti gli stimoli che provengono dalla realtà.

La percezione del rischio è il tema di diverse tesi: quanto incide il fattore umano?

C'è da considerare innanzitutto la percezione del rischio reale: siamo bipedi, non siamo nati su un'auto! Serve, quindi, una conoscenza sui sistemi di velocità e di trasporto, che va anticipata e che va fatta prima di diventare autisti, e non acquisita dopo l'esperienza, magari di un incidente. L'Unità di Ricerca è stata coinvolta anche in una serie di ricostruzioni: per esempio il caso di un bambino che andava a scuola in bicicletta e che è deceduto perché si è fermato ad uno stop con la ruota oltre la linea bianca. Abbiamo compreso che il bambino si sentiva ragionevolmente sicuro, perché il corpo della bicicletta era nella parte corretta. Educare la percezione del ri-

schio fin da quando si è molto piccoli significa far capire perché andare oltre la linea bianca anche soltanto di un niente può mettere a repentaglio la propria vita. La strada ha tempi di reazione reali, immediati, ovvero diversi dalla propria percezione. Quindi occorre essere attrezzati.

Ci sono delle differenze nella percezione del rischio a seconda del tipo di utente, ad esempio in base all'età?

Si sa che i giovani hanno un senso del rischio minore rispetto a chi è maturo, ma tale percezione può essere educata per contenere la voglia di trasgressione che spesso è sinonimo di gioventù. Più che l'età, è l'esperienza a fornire il più delle volte una valutazione reale della percezione del rischio. Un altro aspetto è la dimensione culturale. Ad esempio: noi italiani trasgrediamo molto volentieri le regole sentendoci comunque sicuri nell'atto di farlo, ed è la nostra stessa cultura a spingerci ad un'interpretazione più libera della legge. Non ci sentiamo così deplorabili se non causiamo danni. In altre culture, invece,

c'è un un uso della strada come luogo pubblico, ovvero che vincola di più alcuni comportamenti e quindi, di fatto, potenzia la percezione del rischio. Un ultimo aspetto, come nel caso di persone con grande esperienza o di età più avanzata, è che ciascuno di noi si sente più o meno "gambler" – giocatore d'azzardo – o "conservative": quindi c'è anche una componente personale. Ci sono dei test che permettono di individuare i propri profili. Si può essere un rischio per gli altri sia quando si è eccessivamente prudenti, sia quando si è dei gambler. Si potrebbero dare dei feedback ai soggetti che hanno compreso quale sia il proprio profilo e che quindi sarebbero più disponibili a cambiare.

Parlate anche di efficacia comunicativa (un tema caro ai progetti di formazione del Metodo La Nuova Guida), di prevenzione e sostenibilità (affrontati anche dal progetto Unasca Ecopatente). Quanto incide un buon approccio psicologico?

Spesso non è necessario soltanto

avere chiaro cosa va detto, ma anche il come va detto. Più è elevata la percezione del rischio e meno il soggetto vi si espone. Ci siamo chiesti: come si potenzia in termini comunicativi la percezione del rischio in particolare di chi si sta formando all'uso dell'auto? Anche in questo caso l'attenzione è rivolta per lo più alla modalità con cui si possono far emergere delle capacità per la salvaguardia della sicurezza, al di là dei contenuti. Un altro tema assolutamente centrale e che porterà enormi cambiamenti nei sistemi di mobilità è quello della sostenibilità. L'Ecopatente è un esempio di come possano essere educate e vincolate alcune scelte di comportamento. L'altra grande sfida per la ricerca è capire quale sia il tema che potrà interessare il futuro delle auto e di quale tipo di auto. Anche in questo caso, guardando ad un futuro prossimo, è importante cominciare a ragionare e a fare ricerca su come saranno le auto del futuro, come dovranno essere utilizzate, quanta attenzione e consapevolezza sarà necessaria per guidare auto dotate di molti sistemi di guida intelligente. Anche questo aspetto, che sembra lontano ma non lo è, va monitorato.

Unasca sta sostenendo l'idea di istituire una formazione permanente per tutti i guidatori, che spesso non sono aggiornati sulle ultime norme in vigore e che comunque dopo l'es-

me tendono a dimenticare anche alcune nozioni di base. Cosa ne pensa?

Credo che il progetto di una formazione continua vada nella direzione di una maggiore sicurezza, ma anche di una maggiore consapevolezza del guidatore nei confronti della strada e del traffico. Ma sarebbe inutile farlo se non si capiscono prima i contenuti corretti perché la formazione sia davvero efficace. Sicuramente esiste un problema di norme che cambiano e di mezzi che si evolvono. Le automobili che guidiamo oggi non sono le stesse di dieci anni fa. È necessario, quindi, adeguare la propria esperienza. L'ambiente del traffico, poi, è in continua evoluzione. La formazione sarebbe utilissima e importante e, come avviene in alcuni Stati, potrebbe iniziare già in giovanissima età per proseguire con continui aggiornamenti, con il beneficio di ricevere continui feedback sulle proprie capacità e percezioni. Nel caso, ad esempio, di un autista con molta esperienza, ma che sa di aver violato costantemente determinate norme stradali, un aggiornamento potrebbe essere d'aiuto per superare alcuni suoi errori più comuni. Occorre un'azione permanente che formi davvero e che offra risposte ai problemi reali e quotidiani. Sarebbe opportuno che fossero i guidatori stessi a sentirne il bisogno: non tanto per essere controllati, quanto piuttosto per essere preparati meglio all'utilizzo della strada, correggendo i propri errori.



IL MANUALE PRATICO PER I FORMATORI.

Ti guida la testa.

Scritto e pensato dai docenti dell'Unità di ricerca in Psicologia del Traffico dell'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano, il manuale "Ti guida la testa" edito da EsseBi Italia è uno strumento pensato appositamente come "guida", prima nel suo genere in Italia, per offrire un approccio scientifico a un materia sempre più importante, la psicologia del traffico, e spunti di riflessione utile per i formatori dei conducenti. Come si legge nella prefazione del testo, a cura di Maurizio Vitelli, Direttore Generale per la Motorizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, "Accertato che il fattore umano incide in maniera preponderante nel verificarsi degli incidenti stradali, assume rilevante interesse lo studio dell'interazione conducente-veicolo e conducente-ambiente, per affinare le strategie ed affrontare, in maniera ancora più incisiva, la piaga dell'incidentalità stradale. La formazione dei conducenti e dei docenti di autoscuola è tra le 'mission' della Direzione generale per la Motorizzazione". Gli autori - Maria Rita Ciceri, direttore dell'Unità di Ricerca, e gli Psicologi del Traffico Federica Confalonieri, Debora Lombardi e Carlo Alberto Meinero - hanno voluto offrire uno strumento di lavoro e per questo hanno corredato gli otto capitoli che compongono il libro con otto filmati e una serie di esercitazioni e riflessioni sugli argomenti proposti, grazie ad un innovativo complemento multimediale reperibile sul sito www.tiguidalatesta.it, inserendo i codici presenti sul libro stesso.

