

Ordine degli Psicologi del Lazio

# PSICOLOGIA VIARIA

Gli interventi dello psicologo  
per ottimizzare  
il rapporto uomo-veicolo-strada

A cura di Valerio Benincasa



Psicologia

**FrancoAngeli**





Ordine degli Psicologi del Lazio

# **PSICOLOGIA VIARIA**

Gli interventi dello psicologo  
per ottimizzare  
il rapporto uomo-veicolo-strada

A cura di Valerio Benincasa

**FrancoAngeli**

Copyright © 2005 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.  
*L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito [www.francoangeli.it](http://www.francoangeli.it)*

## *Indice*

**Prefazione**, di *Emanuele Morozzo della Rocca* pag. 9

**Introduzione**, di *Valerio Benincasa* » 11

**Parte I – La comprensione delle cause comportamentali,  
l’individuazione dei soggetti a rischio  
e le azioni di contrasto**

Vito Gamberale » 19

Emanuele Morozzo della Rocca » 23

Pierangelo Sardi » 28

Mario Tassone » 34

Claudio Gatti » 36

Maurizio Coppo » 45

Franco Taggi » 50

Guenter Kroj » 56

Walter Gerbino » 60

**Parte II – La psicologia della sicurezza stradale:  
l’intervento nella sanità**, a cura di *Beniamino Marchi*

1. Anticipazioni su Sartre 3, Social Attitudes to Road Traffic Risks in Europe, di *GianMarco Sardi* » 69

2. Approccio psicodinamico all’incidente in adolescenza: una ricerca-intervento, di *Paola Carbone* » 77

3. Il “driver improvement”: interventi terapeutico-riabilitativi nel caso di infrazioni, di *Max Dorfer e Thomas Wagenpfeil* » 86

4. Interventi di prevenzione primaria sulla sicurezza stradale rivolti ai giovani: la formazione dei formatori, di <i>Maria Cristina Florini</i>	pag. 95
5. Il ruolo del dipartimento di Sanità Pubblica nella prevenzione degli incidenti stradali a Cesena, di <i>Roberto Quadalti</i>	» 101
6. Trauma cranico: ruolo e intervento del neuropsicologo, di <i>Alessia Granà</i>	» 106

**Parte III – La psicologia della sicurezza stradale:  
l'intervento nelle scuole e autoscuole, a cura di Paola  
Marinelli**

1. Un modello di lavoro psicologico per l'educazione stradale dei bambini e degli adolescenti, di <i>Daniele Biondo e Rita Di Iorio</i>	» 115
2. Percezione e assunzione di rischio nei bambini, di <i>Maria D'Alessio e Stefano Trasei</i>	» 131
3. Le ricerche e gli interventi di educazione stradale nelle scuole secondarie, di <i>Sebastiana Bonaffini e Magda Perassi</i>	» 140
4. Il rischio di incidenti in motorino in adolescenza: una ricerca-intervento in gruppi classe, di <i>Franco Giori</i>	» 151
5. Un contributo di ricerca sui comportamenti a rischio negli adolescenti, di <i>Roberto Giorgi</i>	» 159
6. "Salotto Caserta": progetto di marketing per la mobilità sostenibile, di <i>Immacolata Ceparano</i>	» 162

**Parte IV – La psicologia della sicurezza stradale:  
l'intervento nelle concessionarie autostradali, a cura di Marco  
Magnanti**

1. Il dialogo fra gestore ed utente mediante i Pannelli a Messaggio Variabile, di <i>Pierangelo Sardi</i>	» 171
2. Autostrade S.p.A.: il miglioramento del processo informativo alla clientela, di <i>Mario Giuli</i>	» 177
3. Le ricerche di Autostrade S.p.A., di <i>Francesca Maniscalco</i>	» 179
4. Analisi Quantitativa sulla comprensione della segnaletica stradale all'interno dello spazio critico decisionale, di <i>Giuseppe Folcheri</i>	» 188

- |   |          |
|---|----------|
| 5. Autovie Venete S.p.A., di <i>Giampaolo Centrone</i>  | pag. 193 |
| 6. Prevenzione degli incidenti stradali del sabato sera; cornice informativa e processi decisionali in ambito di guida notturna, di <i>Fabio Lucidi</i> | » 199    |

**Parte V – La psicologia della sicurezza stradale:  
l'intervento con altri committenti**, a cura di *Valerio Benincasa*

- |  |       |
|--|-------|
| 1. Le indagini del “Centro Interuniversitario di ricerca sulla sicurezza stradale”, di <i>Fabio Ferlazzo</i>   | » 209 |
| 2. Sicurezza stradale e strategie di prevenzione e cambiamento: dalla ricerca all'intervento, di <i>Antonietta Albanese</i>  | » 215 |
| 3. Prevenzione e sicurezza stradale: linee d'intervento e strumenti derivati da una ricerca empirica svolta a livello nazionale, di <i>N. De Carlo e Alessandra Falco</i>                                    | » 220 |
| 4. Intervento dello psicologo ai sensi dell'art. 324 del Regolamento di esecuzione del Nuovo Codice della Strada in merito alla valutazione psicoattitudinale del personale di guida, di <i>Franco Amore</i> | » 226 |
| 5. L'intervento psicologico a supporto del ruolo della polizia municipale, di <i>Paolo Rossi</i>   | » 230 |
| 6. L'intervento dello psicologo nella Sicurezza: l'esperienza dell'educazione stradale nella Polizia Municipale di Roma, di <i>Gianmichele Bonarota</i>  | » 233 |
| <b>Postfazione</b> , di <i>Francesco Avallone</i>  | » 239 |





## *Prefazione*

L'Ordine dà alle stampe un altro volume per la casa editrice FrancoAngeli; altri sono in cantiere e vedranno la luce quanto prima.

È una scelta che si iscrive nella linea seguita dal nostro ordine regionale di dare forza e visibilità ai prodotti della psicologia, nella consapevolezza che i colleghi abbiano molte risorse da offrire alla società civile e alle organizzazioni produttive e sociali.

Il volume è espressione del convegno da noi organizzato nel giugno 2003 presso l'Auditorium del Gruppo Autostrade, dal titolo "Psicologia viaria e prevenzione degli incidenti stradali in Europa. Ricerche ed interventi" il cui comitato scientifico era composto dai colleghi Valerio Benincasa, Marco Magnanti e Pierangelo Sardi, esperti del settore oltre che impegnati sul fronte della professione come nel caso del presidente nazionale dell'ordine, Pierangelo Sardi.

Nel volume le relazioni sono state fortemente rimaneggiate e l'impianto complessivo rivisto per renderlo un prodotto autonomo dal convegno, pur volendone mantenere l'aggancio e una certa discorsività. Ringrazio per questo lavoro il collega Valerio Benincasa, consigliere e segretario dell'ordine.

Il volume può essere fruibile non solo dai nostri colleghi della regione ai quali verrà inviato (e dai colleghi delle altre regioni che potranno trovarlo in libreria), che possono trarne spunti e motivi di rispecchiamento ma direi ancor più da coloro che, collocati in aziende private e in enti ed istituzioni pubblici, si trovano con il difficile compito di affrontare questo nemico sottile e temibile che è l'incidente stradale che porta con sé l'insidia della morte o della menomazione. A loro va il nostro ringraziamento per il lavoro che svolgono e chissà che non possano trarre dalla lettura di questo volume che verrà loro inviato, qualche suggerimento per incrementare nei loro compiti istituzionali la risorsa "Psicologia" che, ritengo, possa davvero evidenziare nodi impensati tali da migliorare il "prodotto-sicurezza" sulle strade.

*Emanuele Morozzo della Rocca*  
*Presidente dell'Ordine degli Psicologi del Lazio*



## *Introduzione*

di Valerio Benincasa\*

È un dato ampiamente conosciuto che il numero di morti e feriti che si verificano ogni anno in Italia per incidenti stradali è nettamente superiore a quello che si ha in una guerra moderna: 225.141 sono stati i sinistri nel 2003 con 6.015 morti e 318.961 feriti (dati Istat). È inoltre risaputo che i costi economici degli incidenti sono molto elevati e che alcuni (Putignano e Pennini, Istat, 1998) li hanno stimati in oltre 40.000 miliardi l'anno di vecchie lire per mancata produzione, invalidità, costi amministrativi, sanitari ed assimilabili, danni materiali. È infine altrettanto noto che tra i tre fattori rilevanti nella genesi degli incidenti –uomo, veicolo, strada – i comportamenti non corretti del guidatore sono predominanti: circa il 95,5% degli incidenti, sempre dati Istat del 2003, sono riferibili a errati comportamenti di guida del conducente e dunque a responsabilità umane, l'1,8% allo stato psico-fisico alterato (improvviso malore, sonno, ingestione di sostanze stupefacenti o alcol), il 2,3% allo condizione delle infrastrutture e solo lo 0,4% a difetti o avarie del veicolo.

Di fronte a questi numeri e a questi eventi in Italia siamo sempre stati troppo tolleranti e rassegnati: li abbiamo considerati come un'inevitabile conseguenza del progresso e della modernità; talvolta sono stati ritenuti connessi con il nostro carattere latino portato alla sfida del pericolo; altre volte ancora sono stati equiparati a fenomeni naturali catastrofici frutto dell'avverso destino e di fronte ai quali pensiamo che le responsabilità umane siano nulle: erroneamente, perché anche in presenza di un'alluvione o di un terremoto molti possono essere gli interventi umani per prevenire e attenuare le conseguenze di tali eventi.

È però da notare nel nostro paese che negli ultimi mesi si è finalmente registrata una maggiore volontà nel contenere e ridurre questi fenomeni introducendo più severe normative volte a reprimere i comportamenti a rischio: que-

\* Segretario dell'Ordine degli Psicologi del Lazio.

sta attenzione, anche su indicazioni della Unione europea, si è concretizzata con l'introduzione della "patente a punti", in vigore dal 1 luglio 2003. La maggiore attività repressiva ha sicuramente avuto un'efficacia se i dati presentati dall'Istat in merito al 2003, mostrano che gli incidenti sono diminuiti del 5,9%, i deceduti del 10,7% e i feriti del 6,6% rispetto al 2002.

Un'attività repressiva è sicuramente indispensabile soprattutto se la sanzione è immediata e certa: sappiamo che la visibilità dei controlli diminuisce le infrazioni.

Punizioni e sanzioni non sono però esaustive visto che le azioni a rischio possono, nel comportamento umano, essere ricondotte a tre diversi fattori:

- la non conoscenza di norme e di idonei comportamenti sulla strada;
- la volontà consapevole;
- la volontà inconsapevole.

Ciò induce a delle riflessioni critiche sugli attuali corsi volti al recupero dei punti persi della patente. La strategia pedagogica che li sottende è analoga a quella del sistema scolastico: è dominante l'elemento punitivo e quello cognitivo; manca un'ottica volta a far acquisire all'automobilista "ripetente" la consapevolezza dei propri comportamenti devianti e aggressivi, ad analizzare le dinamiche psichiche, il contesto affettivo, valoriale, culturale – micro e macro sociale – che hanno condotto all'infrazione e al sinistro.

Eppure già dagli anni '60 nel nostro paese le scienze psicologiche si sono interessate alla lettura dei fenomeni connessi alla guida e all'incidentalità. Si è visto che varie sono le caratteristiche psichiche che possano favorire possibili comportamenti non corretti e devianti quando si è alla guida: accentuati tratti narcisistici, esibizionistici, maniaco-depressivi; eccessiva insicurezza/sicurezza, incapacità nel tollerare le frustrazioni; forti sentimenti di inferiorità e un alto grado di insoddisfazione di sé stessi. Sono determinanti le tendenze autopunitive, volte al suicidio e aggressive verso gli altri; l'elevato desiderio di contrapporsi all'autorità e di infrangere le norme sociali, la mancanza di rispetto e di tolleranza. Predispongono inoltre all'incidentalità la scarsa conoscenza dei propri limiti, la tendenza a sopravvalutare le proprie capacità e la resistenza fisica, la mancanza di responsabilità e l'addebitare le cause degli eventi a fattori esterni, assumendo atteggiamenti vittimistici. Altri autori hanno sottolineato l'importanza delle spinte volte a procurarsi un danno che impedisca di portare a termine propositi che si percepiscono riprovevoli, l'utilizzo di un sinistro per esprimere inconsapevoli richieste di aiuto e soccorso.

In definitiva è stata descritta una costellazione di tratti caratteriali e di dinamiche che hanno come comune denominatore lo scarso equilibrio psichico, l'im maturità affettiva e l'alta propensione all'acting out.

Le riflessioni e le analisi, soprattutto in questi ultimi anni, sono state accompagnate dalla realizzazione di diversi interventi e ricerche.

Gli articoli che seguono sono le relazioni presentate ad un convegno organizzato a Roma dall'Ordine degli Psicologi del Lazio, presso l'Auditorium del Gruppo Autostrade, il 27 e 28 giugno 2003 dal titolo "Psicologia viaria e prevenzione degli incidenti stradali in Europa. Ricerche ed interventi". Con questo evento ci eravamo posti l'obiettivo di censire alcune delle esperienze più significative di psicologia del traffico che sono state realizzate negli ultimi anni nel nostro paese e di pubblicizzarle. Inoltre, poiché all'estero sono più sviluppate le applicazioni della psicologia al contesto viario, sono stati invitati alcuni esponenti di prestigio per confrontarci con la realtà nord europea e trarre utili insegnamenti da applicare a quella nazionale.

Da un punto di vista organizzativo, il convegno si è svolto nell'arco delle due giornate: il venerdì mattina è stato maggiormente dedicato agli interventi politici-istituzionali mentre nel pomeriggio sono state presentate una trentina di relazioni divise in quattro sessioni parallele e contemporanee. La prima sessione ha raccolto gli interventi che gli psicologi effettuano nelle Asl e negli ospedali; la seconda le iniziative attuate nelle scuole primarie e secondarie e nelle autoscuole; la terza ha visto gli interventi che i colleghi hanno effettuato nelle concessionarie autostradali. Infine nella quarta sessione sono state espone le esperienze condotte dalla nostra categoria professionale in diversi contesti: centri di ricerca, università, aziende, enti locali. I contenuti di tutti gli interventi, presentati il venerdì nelle sezioni parallele del pomeriggio e introdotti e coordinati dai quattro chairmen, sono stati riferiti all'assemblea plenaria il sabato mattina dagli stessi, seguiti da una relazione conclusiva e da un dibattito.

Vari organi di informazione, durante e dopo l'incontro, hanno dato buona rilevanza all'evento con dispacci, articoli e interviste radiotelevisive.

La struttura del convegno si riflette nella disposizione degli articoli in questo volume, divisi per le stesse aree tematiche; malgrado molti di essi siano stati revisionati dagli autori prima della pubblicazione, permane l'impostazione legata alle finalità per le quali sono stati creati: comunicazione orale, possibile oggetto di dibattito, più descrizione di esperienze/interventi che approfondimento speculativo. Abbiamo lasciato le qualifiche che gli autori ricoprivano al momento del convegno in quanto i contenuti sono anche da contestualizzare alla posizione ricoperta: essendo passato più di un anno dall'incontro, naturalmente molte trasformazioni sono avvenute nelle persone e nelle problematiche sociali.

Per quanto riguarda gli argomenti, talvolta gli articoli/relazioni dei colleghi hanno riguardato i temi della prevenzione: la prevenzione primaria (iniziative

rivolte a tutta la popolazione); ma anche quella secondaria (sui soggetti a rischio) e terziaria (su coloro che sono già incorsi in incidenti). Gli interventi hanno trattato attività di diagnosi, cura/riabilitazione – sia a livello psicoterapeutico, che neuropsicologico – formazione, informazione, verifica degli interventi, studi-ricerche, ecc. Dalle relazioni emergono anche i vari modelli metodologici a cui fanno riferimento gli autori e che sottendono gli interventi/ricerche attuati, in tal senso oltre che gli aspetti aggressivi e devianti sono state approfondite tematiche riguardanti il “benessere” e il suo incremento: gli interventi ergonomici volti a migliorare il rapporto uomo-veicolo, quelli sulla percezione della segnaletica verticale e orizzontale, le prestazioni dello psicologo volte e modificare i comportamenti delle cittadinanze riguardo all’uso di parcheggi e/o mezzi di trasporto pubblici, ecc.

Le esperienze professionali presentate evidenziano una molteplicità di committenti dello psicologo che opera nel contesto viario: Asl, ospedali, enti locali, scuole, autoscuole, concessionarie autostradali, aziende produttive di autoveicoli e di strumenti segnaletici, centri di ricerca, ministeri, società di assicurazioni, polizie municipali e forze dell’ordine, ecc. Ampia e diversificata, come vediamo, è anche l’utenza che può giovare dell’intervento dello psicologo: bambini, adolescenti, cittadinanze, infortunati, portatori di handicap, aziende, ecc. L’incidentalità, oltre che alle specifiche dinamiche psicologiche del soggetto, è strettamente legata all’età degli attori coinvolti in quanto diversi nelle età sono gli interessi, le aspirazioni, la percezione della vita e del pericolo, le paure, il rapporto con i propri limiti e la necessità di scoprirli, il bisogno di mettersi alla prova. Queste considerazioni devono essere tenute presente per le campagne informative: ad esempio gli adolescenti non hanno paura di morire, ma hanno in genere una forte paura dell’invalidità permanente, della deformità estetica, degli inestetismi. Più in generale le campagne informative per la sicurezza stradale devono e possono giovare di quanto già acquisito a livello di ricerca e intervento in altre iniziative di prevenzione più consolidate: fumo, Aids, alcol, sicurezza sul lavoro, ecc.

Il convegno, in definitiva, ha voluto non solo tracciare un quadro sufficientemente rappresentativo di ciò che gli psicologi stanno elaborando e sperimentando nel nostro paese, ma anche costituire momento di confronto e di scambio di informazioni, sia tra i diversi committenti, sia tra gli psicologi che operano in questo contesto come professionisti, sia soprattutto tra committenti e professionisti, che in Italia poco ancora si collegano. Successivamente all’evento abbiamo avuto l’invito, da parte della Provincia di Roma, a partecipare con alcuni nostri rappresentanti ai lavori della Consulta per la Sicurezza Stradale attivata nella primavera del 2004. Riunisce Provincia di Roma, Prefettura, Comuni, imprese e associazioni per attività di prevenzione e di sen-

sibilizzazione alla guida sicura, in special modo indirizzate a giovani. Promuove inoltre strutture di assistenza psicologica e legale per chi perde un parente sulla strada, la repressione e il controllo del rispetto del codice della strada, il miglioramento delle infrastrutture e la messa in sicurezza delle strade.

Ringraziamo tutti gli autori che hanno dato il loro contributo alla riuscita di questa pubblicazione: ci mostra un quadro generale, anche se non esaustivo, di cosa è oggi la psicologia applicata al contesto viario. I vari interventi fanno emergere ancora una volta le trasformazioni che si stanno verificando nella professione: sempre più lo psicologo, oltre che del “malessere”, si occupa del “benessere” e che la psicologia viaria è una risorsa all’interno del sistema professionale e va incontro alle esigenze di salute dell’intera collettività. Esprimiamo inoltre la nostra gratitudine alle colleghe Vincenza Guancia e Federica Mazzeo per il lavoro svolto nella revisione degli articoli, per la pubblicazione di questo volume e per l’organizzazione del convegno dal quale esso scaturisce.

Un sentito ringraziamento, infine, ci è gradito rivolgere ai vertici di Autostrade per l’Italia S.p.A. e al Centro Studi 3M Sicurezza Stradale per la sensibilità e l’interessamento che hanno avuto per l’iniziativa con la presenza di alcuni loro relatori al convegno e con il generoso contributo in risorse finanziarie e logistiche.





*Parte I*

*La comprensione delle cause comportamentali,  
l'individuazione dei soggetti a rischio  
e le azioni di contrasto*

a cura di Marco Magnanti

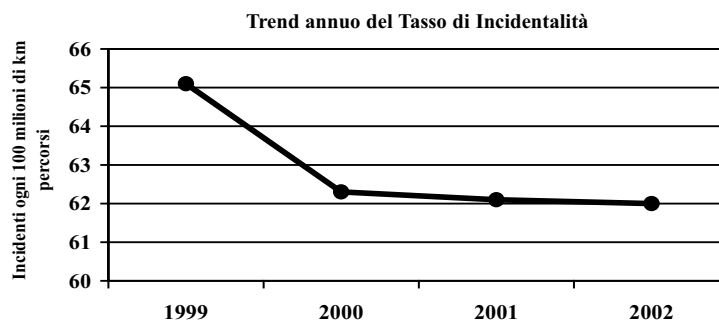


Vito Gamberale\*

Il nostro obiettivo è ridurre drasticamente l'incidentalità e la mortalità. Tanto per fornire dei numeri, i morti sulla nostra rete sono grosso modo 350 l'anno, quindi – siamo soliti far sempre dei parametri – uno al giorno.

Se poi vediamo quanta è la mole di traffico e quant'è purtroppo la mortalità che comporta il traffico, di sicuro non è una cifra di per sé enorme. È bassissima rispetto alla mole di traffico che si sviluppa sulla nostra rete. Però per noi è sempre sconvolgente perché una media di un morto al giorno su strade che hanno una monodirezionalità – dunque lo scontro frontale, che è una delle cause principali di mortalità, non è previsto – ci fa capire quanto per noi quel numero sia drammatico.

La Società Autostrade è nata pubblica ed è stata privatizzata a fine '99. Ci fa piacere sintetizzare in questo diagramma ciò che stiamo facendo per la sicurezza. Ci siamo impegnati immediatamente. È una curva che ha avuto un rapido calo nel 1° anno e che sta continuando a decrescere. Matematicamente viene chiamata “derivata negativa”. Ci piacerebbe che si azzerasse ma, non essendo possibile, lavoriamo per ridurla continuamente.



Fonte: Società Autostrade.

\* Amministratore delegato di Autostrade per l'Italia.