

# Mente vagante, stress e comportamento aggressivo

Pericoli per la guida da non dimenticare

*Barbara Riva*

Negli ultimi mesi è stato più volte lanciato l'allarme distrazioni alla guida. A determinarlo un aumento rispetto agli ultimi anni degli incidenti dovuti a distrazione e un correlato aumento delle sanzioni per utilizzo di Smartphone e cellulari alla guida senza auricolare o vivavoce.

Una preoccupazione che va oltre l'utilizzo con o senza auricolari e vivavoce degli smartphone ma che ha giustamente preso in considerazione la complessa distrazione che deriva anche dal tipo di utilizzo dei nuovi sistemi elettronici, quindi delle loro diverse app, quali ad esempio l'utilizzo di snap chat, l'invio di selfie alla guida con la foto del contachilometri che registra la velocità di andatura alla quale il conducente è riuscito a farsi e ad inviare un selfie, e tanto altro di cui si è trattato anche in precedenti articoli di questa rubrica.

Ci sono però altre complesse forme di distrazioni che non devono essere dimenticate e che incidono sulla guida in modo molto negativo. Sono forme dovute a **fattori distraenti nei quali molto probabilmente ci imbattiamo anche come conducenti tutti i giorni, senza riconoscerne la pericolosità.**

Mi riferisco ad altre condizioni psicofisiche del conducente ed altri fattori distraenti dovute a condizioni particolari di chi guida e non ad ausili, optional, o strumenti quali appunto cellulari, smartphone, ecc., e neppure a forme di distrazione connesse all'assunzione di sostanze psicotrope, di alcol o di determinati farmaci, bensì, tra i possibili esempi, alla condizione di "mente vagante", di stress, di aggressività.

Chi ha pensieri, siano essi belli o brutti, sa bene cosa questi comportino nella quotidianità. Si tratta di una distrazione di tipo cognitivo ed emotivo, costituita dall'esternazione temporanea (*zoning out*) della mente dall'oggetto principale su cui deve ricadere, in realtà, l'attenzione in quel momento (nel caso di specie dell'oggetto strada), a favore di una concentrazione sui propri pensieri, ricordi, preoccupazioni.

In gergo si definisce **mind wandering** (mente vagante) ed è un tipo di distrazione che abbiamo sperimentato tutti, soprattutto durante



attività di tipo ripetitivo a bassa richiesta di emotività.

Vi sono interessanti indagini che sono riuscite anche a testare questo tipo di distrazione (mente vagante). In questa sede ne richiamo alcune di particolare interesse anche per tutti coloro che quotidianamente rilevano incidenti stradali o effettuano attività di repressione relative al codice della strada. Ne riprendo degli aspetti, così come trattati nel volume *“I giovani e la guida”*, che ho redatto assieme ad altri autori per l’Istituto Superiore di Sanità.

L’indagine è stata fatta in Francia e si è basata su 955 interviste effettuate a conducenti feriti in un incidente automobilistico, che si sono rivolti al pronto soccorso per adulti di un ospedale universitario francese, dall’aprile 2010 ad agosto 2011.

In estrema sintesi, lo studio ha tenuto in considerazione una serie di fattori che a titolo diverso, potevano aver inciso sui sinistri stradali in questione. Ha fatto un confronto tra conducenti “responsabili” e conducenti “non responsabili” dei sinistri stradali ed ha testato quanto i fattori considerati incidessero nella determinazione degli eventi.

Agli intervistati fu chiesto di descrivere il contenuto del loro pensiero poco prima dell’incidente e di valutarne l’intensità rispondendo ad un test con scala di tipo Likert (0-10).

Agli stessi è stato chiesto anche del loro stato d’animo (“contento”, “non contento”) e sono stati presi in considerazione diversi fattori distraenti codificandoli con la variabile binaria: “con qualsiasi distrazione esterna” o “senza distrazioni esterne”.

Dai risultati si può ben vedere che su 453 incidenti in cui il conducente è stato giudicato responsabile dell’evento, ben 78, pari al 17% dei casi, sono stati attribuiti all’“intenso vagare della mente” (a contenuto altamente distraente e/o disturbante) contro il 9% dei casi in cui il conducente non è stato ritenuto responsabile (43 di 502 incidenti). Va detto che la tipologia dei conducenti (responsabili e non responsabili dell’evento) non era nota agli intervistatori.

L’analisi è stata approfondita effettuando anche un confronto per oltre 170 incidenti di quelli citati con i verbali di polizia. Addirittura questo confronto ha dato un esito eclatante: il tutto coincideva nel 75%

dei casi (indice di rilevanza tra dati rilevati dalla polizia e autoanalisi del conducente).

È interessante notare che molti degli intervistati (n. 121 soggetti) erano consapevoli dell’effetto “mind wandering” subentrato prima dell’incidente e che questo stato aveva inciso in modo eclatante sulla determinazione dell’evento.

Un risultato importante se si pensa che i ricordi ed emozioni del conducente coinvolto nel sinistro stradale (e nel caso dell’indagine conducente appena coinvolto), possono essere in parte falsati. E ancora di più possono essere falsati dalla prevalenza del “mind wandering” durante la guida, a causa di un ricordo incompleto della distrazione o per via del timore di essere giudicati da parte dell’intervistatore.

Lo studio ha dimostrato che un contenuto altamente disturbante/distraente, incide in modo consistente nell’ipotesi di responsabilità per l’incidente.

Un altro fattore di distrazione alla guida particolarmente sottovalutato è lo **stress**.

Si tratta di una forma di distrazione complessa perché lo stress può dipendere da vari fattori e assumere molteplici sembianze. Esso può portare addirittura a comportamenti differenti tra loro, tutti comunque rischiosi per la guida. La distrazione da stress associata ad altri stati di alterazione dell’individuo o ad altri comportamenti inidonei alla guida è causa anche di significativi aumenti del rischio.

Questo tipo di distrazione è dovuta alla compromissione della cosiddetta *working memory* (memoria di lavoro), fondamentale anche per i compiti che richiedono elevati livelli di vigilanza. Quando questa viene compromessa, anche perché appunto insorge una situazione stressante, il nostro cervello non sarebbe più in grado di affrontare simultaneamente più attività.

Tra le distrazioni da stress si ricordano lo stato di stress o di privazione o alterazione della qualità del sonno, lo stress da lavoro correlato, da eventi della vita, da congestione del traffico, lo stress causato da propria od altrui aggressività, ecc., lo stress cronico. In questo ultimo caso, ad esempio, un soggetto che ne è affetto presenta ridotte capacità di apprendimento, mnesiche e decisionali associate ad aumentati livelli d’ansia e di aggressività.

Prima di passare alle riflessioni sulla citata distrazione da aggressività, che come abbiamo appena visto, tra l'altro può essere strettamente correlata anche a quella da stress, va sottolineato che **sia la mente vagante che lo stress sono fattori distrattivi che interessano anche i pedoni**. Nel caso dei pedoni tali distrazioni non vengono proprio tenute in considerazione, basti pensare a quanti di loro camminano ed attraversano di fretta, senza curarsi del traffico: anche solo a guardarli si vede bene che spesso hanno “la testa per aria!”.

Anche l'ultimo fattore a cui dedichiamo attenzione in questo articolo, appunto l'**aggressività**, è particolarmente complesso. Si riferisce, in gran parte, al temperamento di una persona e si può manifestare in diverse forme. Può dipendere da molteplici fattori, sia di tipo strumentale che emozionale, o essere la conseguenza di pericolose correlazioni con sostanze alcoliche, stupefacenti e, in alcuni particolari casi, anche con anabolizzanti (AAS – Androgen Anabolic Steroids).

Addirittura si possono verificare “eccessi di rabbia alla guida”, persino in individui che normalmente non adottano comportamenti di tipo aggressivo.

In generale, il comportamento aggressivo, incide sulla comprensione delle informazioni, compromettendo l'abilità del conducente, incentiva l'eccesso di velocità, le andature che compromettono la fluidità del traffico, ed in particolare quella a zig-zag o quelle che eliminano quasi totalmente la distanza di sicurezza tra i veicoli.

Un'interessante ricerca di Berdoulat E., Vavassori D., Sastre M.T. evidenzia che esiste un combinato effetto rabbia alla guida, aggressività e impulsività, ovvero dei tre fattori predittivi di guida aggressiva e trasgressiva. Questi tre fattori danno origine a comportamenti, con motivazioni molto diverse tra loro e, quindi non sono indistintamente adottati da ogni individuo. Sempre rimandando ai contenuti dello studio sulle evidenze scientifiche pubblicata nel volume già citato, l'indagine si è basata su un campione effettivo di 455 persone, di ogni età e genere e ha utilizzato differenti canali di distribuzione.

Gli intervistati dovevano avere dai 18 anni in su (sostanzialmente l'età era ricompresa tra i 18 e gli 81 anni), essere in possesso della patente di guida, e guidare regolarmente da almeno un anno.

I risultati dell'analisi, ottenuti tramite l'intersezione di particolareggiate variabili hanno sostanzialmente evidenziato che i comportamenti di guida trasgressiva sono indicatori importanti di guida aggressiva e che le trasgressioni alla guida spesso sono connesse con una intenzione sottintesa di aggressività.

In estrema sintesi, si può evidenziare che rispetto alle diverse forme di aggressività vi è una predisposizione di genere riferita al sesso maschile, tranne però che per variabili quali guida aggressiva, illegale (sottoscale DAS) e lapsus ed errori (sottoscale DBQ).

Lapsus ed errori (DBQ, DBQT), violazioni e violazioni aggressive sarebbero particolarmente correlate alla rabbia alla guida (DAS), all'impulsività (PPU) e all'aggressività (QAIE).

Violazioni e violazioni aggressive sarebbero prevalentemente il frutto di aggressività e progresso impedito (DAS).

Va detto che i comportamenti di guida con rabbia, impulsività e aggressività sono altresì spesso correlati anche a determinate violazioni, errori, e, quindi, ad ammende e sanzioni.

Tutto questo si può correlare anche con la propensione a prendere più multe/sanzione da parte di questi soggetti rispetto che ad altri.

C'è anche uno studio, di Sansone RA, Leung JS & Wiederman MW, che esamina il rapporto tra il numero di multe, l'indicazione di guida problematica, e varie forme di rabbia non connesse alla guida.

Lo studio attesta che il numero delle multe evidenzia una relazione con il numero dei comportamenti aggressivi ed anche, che gli stessi soggetti che esprimono rabbia alla guida, la esprimono anche in altre circostanze e luoghi.

Infatti i dati mostrano chiaramente che chi era stato multato per comportamenti aggressivi in contesti diversi dalla strada, come ad esempio in un bar e per aver provocato od essere stato coinvolto in qualche rissa o in generale in colluttazioni, ecc., spesso aveva mostrato anche una guida aggressiva.

Interessante è notare che non vi erano differenze tra donne e uomini.

Anche le **distrazioni da sonno e da passeggeri** non sono da meno, ma ne parleremo in un prossimo appuntamento della rubrica.

**Bibliografia**

R. PACIFICI\*, S. PICHINI\*, A. BACOSI\*, S. DI CARLO\*, L. MARTUCCI\*, C. MORTALI\*, A. MINUTILLO\*, B. RIVA\*\*, R. SOLIMINI\* (a cura di), *I giovani e la guida: studio sui nuovi fattori distrattivi*

OSSERVATORIO FUMO ALCOL E DROGA - Dipartimento del Farmaco. Istituto Superiore di Sanità

IDEA COMUNICAZIONE PROGETTO. [www.barbarariva.it](http://www.barbarariva.it), volume di dicembre 2014 realizzato grazie al finanziamento concesso dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento della Gioventù e del Servizio Civile Nazionale a valere sul Fondo per le Politiche giovanili Anno 2011.

**Studi richiamati e tratti dalla ricerca sulle evidenze internazionali utilizzata nel volume:**

- [www.nhtsa.gov](http://www.nhtsa.gov)
- Vi sono studi che evidenziano effetti collaterali negli utilizzatori di AAS, quali aggressività e irritabilità, comportamenti violenti, ansietà e paranoia, oltre a livelli importanti di depressione e pensieri suicidi. Anche se i sintomi di dipendenza da steroidi, pare siano più osservabili in individui predisposti o particolarmente sensibili, è invece noto che il loro abuso continuato, può avere, comunque, impatto sui circuiti dopaminergici, serotoninergici e sulla neuropeptidomorfina. Documentati sono anche gli effetti del testosterone sull'umore e il rischio degli AAS di sviluppare dipendenza, ed in particolare, se

in abbinamento ad alcol, possono aumentare aggressività, ostilità, violenza.

- Va evidenziato che una rilettura del 2011 di studi condotti dal 1995 al 2010, rileva stime di prevalenza d'uso di AAS intorno al 2% in giovani e studenti universitari e tra il 20% e il 50% in coloro che praticano sport basati sulla forza fisica.

*Per approfondimenti:*

<http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2585375/>

<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S027323001000019X>

DODGE T., HOAGLAND ME, *The use of anabolic androgenic steroids and polypharmacy: a review of the literature*, "Drug Alcohol Depend", 2011 Apr 1;114(2-3):100-9

<http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3062678/?tool=pubmed>.

PENNING R., VELDSTRA J.L., DAAMEN A. P., OLIVER B. AND VERSTER J.C., *Drugs of Abuse, Driving and Traffic Safety*, "Current Drug Abuse Reviews", 2010, 3, 23-32.

BERDOULAT E., VAVASSORI D., SASTRE MT., *Driving anger, emotional and instrumental aggressiveness, and impulsiveness in the prediction of aggressive and transgressive driving*, cit.

SANSONE RA, LEUNGJS, WIEDERNAN MW, *Driving citations and aggressive behavior*, "Traffic Inj Prev.", 2012;13(3):337-40.