

# Distrazioni alla guida

## La Nomofobia impera: opportunità di un'aggiornata formazione dei formatori da abbinare al giro di vite per cellulari e Smartphone

BARBARA RIVA

Ormai è nota a molti, si chiama **Nomofobia** ed è la sindrome da disconnessione.

Colpisce maggiormente gli adolescenti ed i giovani, ma pare essere contagiosa anche tra le altre fasce di età della popolazione, attirata dai social network, ormai quanto le nuove generazioni. La sindrome dilaga e, oltre che da disconnessione diviene anche da paura di perdersi qualcosa di interessante che altri invece fanno (**FOMO** = Fear of missing out), qualcosa di più piacevole di quello che sta facendo il soggetto, in quel preciso momento.

È un'ansia diffusa che si sta diffondendo e che porta "fuori di testa", che porta, **per dirla con Francesco Gabbani**, gli "internetologi", i "selfisti anonimi", i "tutologi col web" e non solo, innanzitutto allo stato di "mind wandering" (mente vagante), in qualsiasi luogo e circostanza in cui si trovino, ma anche di distrazione visiva e manuale...

Per continuare con il testo vincitore di San Remo 2017, è indubbio che servirebbe per tutti "un'ora d'aria" (magari anche di più!), perché stiamo veramente inciampando come società e, non a caso: "quando la vita si distrae cadono gli uomini"!

Lascio da parte il sociologo che è in me, ma sto sul pezzo perché sono convinta che, arrivati a questo punto, **vadano aggiornati un po' tutti i piani formativi ed informativi rivolti alla promozione della sicurezza stradale, legalità e salute.**

Un'urgenza questa, che deve correre in parallelo (se non precedere), ad ogni possibile forma di

repressione di comportamenti dannosi per la sicurezza stradale.

Da un punto di vista repressivo, il giro di vite almeno per la distrazione da cellulari e smartphone mentre si guida, pare essere alla porte: si parla di possibile sospensione della patente, per un periodo di tempo determinato, per coloro che vengono sorpresi, già dalla prima volta, ad utilizzare alla guida, in modo improprio, queste e similari strumentazioni. L'idea è stata annunciata nel mese di aprile scorso, dal **viceministro delle Infrastrutture e Trasporti, Riccardo Nencini**, che ha evidenziato la possibilità di approvazione da parte del Governo di un decreto legislativo urgente.

Oltre a tutti gli interventi possibili, potenziamento dell'informazione e formazione compresi, in estrema ratio, qualora il fenomeno non si riuscisse a contenere, si è palesata la possibilità persino di individuare un percorso che eventualmente possa condurre all'oscuramento di queste apparecchiature in auto, per chi è alla guida. A riguardo ne ha parlato, anche all'ultima edizione del convegno Le Giornate della Polizia Locale, il **Prefetto Roberto Sgalla, direttore delle specialità della Polizia di Stato.**

Del resto, gli incidenti causati da distrazione da cellulari, smartphone e loro app sono destinati ad aumentare, e sembra proprio che serva anche incidere sull'utenza della strada **con la forma della "punizione"**, come si fa coi bambini (o si dovrebbe fare) **ogni volta che si capisce che gli insegnamenti non sono più sufficienti.**

Tra l'altro, anche in un recente studio pubblicato dall'Istituto Superiore di Sanità, al quale ho collaborato, è emerso che, tra le tre principali **situazioni deterrenti compare proprio la visione delle forze dell'ordine**. Addirittura il **13,2% degli intervistati** (oltre 300 giovani dai 18 ai 35 anni, a livello nazionale) **ha dichiarato che non è il caso di effettuare in queste situazioni telefonate con il cellulare in mano e il 10,7% di inviare o leggere messaggi/e-mail**: come se nelle altre situazioni lo fosse!

Gli strumenti per la repressione, in realtà ci sarebbero già, sia a livello normativo (anche se da affinare forse un po') sia a livello di strumentazione tecnologica/apparecchiature di ausilio per coloro che devono controllare e reprimere i pericolosi comportamenti in strada e, mi viene da dire, che a questo punto, se di **task force** si vuole parlare, allora sarebbe importante realizzarla a trecento sessanta gradi, includendo, ad esempio, la possibilità di **omologazione di quelle strumentazioni tecnologiche che potrebbero fornire un effettivo ausilio al personale di polizia**, sempre meno numeroso e oberato di attività.

Ma torniamo alla formazione ed informazione. Indubbiamente un costante impegno a questo livello è fondamentale. La **"coscientizzazione"** di tutti noi (sì, di tutti noi, nessuno escluso) è necessaria, urgente e strategica perché propedeutica a qualsiasi cambiamento di comportamento.

**Siamo ormai tutti dipendenti dai nostri smartphone** e, spesso e volentieri, come gran parte della popolazione, anche noi dedichiamo del tempo, in auto, al fare quelle telefonate che in casa o in ufficio non siamo riusciti o non abbiamo voluto inviare o ricevere.

Molti di noi forse hanno anche iniziato a dare pure qualche **"occhiatina" alle notifiche di whatsapp od altri social**, per accertarsi che non riguardino proprio il messaggio che si aspettava... e se non cominciamo a diventare consapevoli della pericolosità di questi nostri stessi comportamenti, rischiamo di non comprendere anche l'utilità della repressione.

Molti di noi sono ben consapevoli che quello, che fino ad ora, persino a livello normativo, si è fatto per contrastare il pericolo alla guida dovuto dall'utilizzo di cellulare (perché di cellulare allora si parlava), non era del tutto efficace: un auricolare o un vivavoce riescono a contenere la di-

strazione di tipo manuale (e comunque, non è poco), ma meno intervengono per la riduzione di quella visiva e soprattutto non riescono a contenere quella di tipo cognitivo.

Sempre molti più giovani, aggiungono, tra l'altro, agli utilizzi più comuni, ulteriori inopportuni usi delle app e applicazioni varie dei loro smartphone quando sono alla guida. Si sta diffondendo, ad esempio, la tendenza a **farsi selfie mentre si guida**, ad inviarli, compresi di foto del tachimetro che indica la velocità dell'auto che si sta conducendo o, ancora, a **registrare ed inviare, in diretta, un live di Facebook** o azioni similari...

Purtroppo quando si parla tra formatori ed operatori della sicurezza stradale di tutti questi aspetti, sembra regnare la rassegnazione, quasi non ci fosse nulla da fare per contenere questi comportamenti, in realtà ognuno, nel proprio ruolo, con competenza e professionalità, può fare qualcosa. È indubbio che i fenomeni sociali da affrontare a livello formativo, anche solo per un operatore di polizia stradale, siano numerosi, ma ricordiamoci che **un uso improprio della tecnologia non crea solo atti violenti in rete, sulla scorta, ad esempio del cyber bullismo**, di cui è giusto e sacrosanto parlare ed investire risorse per eliminarlo, **ma può ferire (ed uccidere), anche in strada**.

Come si diceva, diviene però importante un aggiornamento a livello di formazione dei formatori rispetto ai temi della sicurezza stradale e ai fondamentali approcci e linguaggi da utilizzare a seconda dell'età dell'utenza a cui ci si rivolge. Per promuovere formazioni che incidano sui comportamenti non si può, del resto, non stare al passo con i tempi e soprattutto **non lavorare sulla conoscenza e percezione del rischio che il soggetto/i soggetti hanno di un determinato comportamento**.

Questi temi sono complessi e se non affrontati con un taglio multidisciplinare rischiano di divenire scontati o ancor di più di mettere in cattiva luce gli sviluppi tecnologici. Criminalizzare la tecnologia sarebbe assurdo, così come, sarebbe stupito non riconoscerne l'utilità: quello che serve è formare le persone ad un suo uso consapevole ed idoneo di queste strumentazioni rispetto ai diversi contesti e luoghi che frequenta.

Per farlo **si può adottare** anche qualche **"astuzia"**.

Ad esempio può essere strategico puntare su

quel che già molti giovani ed adulti provano in termini di sana paura. Quest'ultima scatta spesso in loro quando ricoprono il ruolo di passeggeri di un'auto e, il conducente si mette a scrivere o leggere un messaggio, o a compiere altre azioni distraenti similari.

Sempre prendendo spunto dalla già richiamata indagine, citata in bibliografia, si evince chiaramente come, in realtà, anche chi compie molti di questi comportamenti ha paura quando si trova **nella veste di passeggero** di un veicolo ed il conducente compie attività distrattive.

È stato anche rilevato che esistono differenze di percezione della pericolosità rispetto alla specifica azione di inviare messaggi di testo o e-mail mentre si guida, tra i giovani. In particolare la **percezione di pericolosità è più alta tra i giovani di età compresa tra i 25-35 anni e meno tra quella tra i 18 ed i 24 anni** (il 63,8% dei primi indica l'azione come molto pericolosa contro 50,3% dei secondi).

Molti di loro affermano anche di **richiamare il conducente** quando adotta comportamenti distraenti alla guida.

Un altro importante aspetto su cui puntare è la **percezione del tempo minimo di "distrazione" che un conducente, mentre guida, può concedersi** (non può concedersi!) senza incorrere in pericoli per se e per gli altri.

Sempre l'indagine citata evidenzia una scarsa consapevolezza a riguardo. Si evince infatti che il **16,6% degli intervistati**, nonostante si continui a sottolineare diversamente, **ritiene che la guida diventi più pericolosa se il conducente distoglie gli occhi dalla strada per oltre 4 secondi**, rispetto al 43,5% percento che ritiene lo sia dopo 2 secondi e il **2,2% oltre i 9 secondi**. Solo il 35% dei giovani intervistati ritiene, infatti, che la guida diventi più pericolosa se il conducente distoglie lo sguardo dalla strada anche per 1 solo secondo.

Bene quindi che, chi è preposto alla promozione dell'educazione stradale o attività varie di informazione sul tema impari ad argomentare, ad esempio, relativamente a **cosa succede quando le pupille perdono il presidio della traiettoria** e si dirigono, ad esempio, sullo schermo del cellulare o comunque dei display/monitor presenti nelle nostre auto, siano essi di serie o meno, o applicativi degli smartphone.

Ancora, è importante che gli stessi sappiano esemplificare, ad esempio, il concetto di **TEOR** e quello di **buffer temporale** ed ovviamente sappiano ben comunicare, quindi creare relazioni utili alla condivisione di contenuti.

Si facciano raccontare dai propri interlocutori di **momenti in cui hanno capito di aver perso concentrazione alla guida** e da lì partano con eventuali approfondimenti sul tema riferiti alle situazioni che, di volta in volta, emergono.

È bene mettere in luce anche ovvietà rispetto al fenomeno, perché non sempre lo sono per tutti. Utile può essere effettuare esempi o dimostrazioni, anche grazie all'utilizzo di video e/o articoli apparsi sulla carta stampata o sui social, riportanti risultati ed eventi anche tragici, successi a causa di dette distrazioni.

È importante che il formatore sia il più possibile al passo con i tempi e sappia eventualmente anche argomentare e/o fare precisazioni rispetto agli attuali sviluppi della tecnologia, **sviluppi degli ADAS** compresi.

Si sta creando infatti **un clima di troppo affidamento**, rispetto a questi ultimi e soprattutto relativamente alle potenzialità dei **dispositivi a supporto della guida cosiddetta sicura, che può portare i conducenti ad una ancor più grave sottovalutazione dei rischi da distrazione in strada**, di quella avuta (poco) fino ad oggi.

Ad oggi anche se il prototipo di auto che vola e auto "quasi" autonoma sono già realtà, non ci sono sulle nostre strade e quelle in commercio garantiscono alcune forme di guida assistita e sono sempre più connesse, ma non ancora autonome: questo comporta necessariamente ancora la massima concentrazione del conducente nel governo della proprio veicolo e del proprio tragitto.

Anche le strade, soprattutto in Italia, non sono dotate dei sistemi utili a garantire la massima connettività delle auto, così come non lo sono le auto in circolazione, basti considerare che in Italia il parco circolante di auto è decisamente datato, non quindi caratterizzato da nuove tecnologie.

Anche questo ultimo argomento è complesso, ma decisamente affascinante sia per i giovani che per gli adulti (soprattutto uomini) e va ben sfruttato per la realizzazione, ad esempio, di incontri informativi anche rivolti alla cittadinanza o ai genitori.

Questi aspetti del tema possono infatti **rappresentare una buona “esca” per affrontare con gli adulti argomenti che a loro non desterebbero curiosità ed interesse**, quali appunto quelli connessi alla promozione della sicurezza stradale.

### **Bibliografia**

- B. RIVA, *Guida autonoma, guida connessa e assistita: iniziamo a conoscerle*, in “Crocevia”, 3, 2017, Maggioli Editore.
- B. RIVA, *Non solo sms alla guida: selfie, Facebook, Whatsapp sono sempre con noi*, in “Crocevia”, 9, 2016, Maggioli Editore.
- 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). 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).