



COMUNICATO STAMPA

IL TAVOLO TECNICO ENPAP CONTINUA I LAVORI E AVANZA PROPOSTE DI MIGLIORAMENTO ALLA LEGGE SUGLI OMICIDI STRADALI

Il Presidente Felice Damiano Torricelli: «Da Psicologi siamo convinti che le acquisizioni scientifiche recenti sono in grado di dare indicazioni puntuali, sia al legislatore che a tutti gli attori del mondo dell'automotive, su aspetti rilevanti per ridurre i comportamenti a rischio e quindi le sciagure sulle nostre strade. Con un'attenzione preventiva, più diretta ai fattori psicologici prodromici degli incidenti, potremmo ridurre grandemente le sofferenze e i danni dovuti agli incidenti sulla strada e sul lavoro».

Roma, 7 novembre 2019 – A dirlo, sono i dati: la legge 41/2016 che ha inserito nel codice penale il delitto di omicidio stradale non ha contribuito a ridurre la mortalità sulla strada. Si è riscontrata solo una lieve diminuzione del fenomeno, pari a -1,5%, come mostrano gli ultimi dati Aci-Istat: da 174.539 incidenti nel 2015 a 172.553 nel 2018. Nonostante il miglioramento della tecnologia legata all'auto, ai maggiori sistemi di sicurezza di serie sulle vetture, ai controlli di velocità con apparecchiature più performanti e un maggior contrasto dei fenomeni di guida in stato di ebbrezza o sotto sostanze stupefacenti, siamo ancora lontani dall'obiettivo fissato dalla Comunità Europea di dimezzare gli incidenti stradali nel 2020.

In Italia, nel 2016 i morti sono stati 3.283 per aumentare nel 2017 a 3.378 e diminuire a 3.325 nel 2018. Un andamento altalenante, che mostra **quanta strada ci sia ancora da fare in materia di sicurezza. Tema declinato sotto vari aspetti (lavoro, infortuni, sanità, incidenti stradali, scuola) di cui si sta occupando già da qualche mese il Tavolo Tecnico sulla Psicologia del Lavoro applicata alla sicurezza dell'ENPAP, l'Ente Nazionale di Previdenza ed Assistenza per gli Psicologi.**

«Stiamo constatando che, nonostante l'attenzione legislativa e mediatica che ha ricevuto il problema degli incidenti stradali, **i numeri dei feriti e dei morti sono ancora troppo elevati**», sostiene il Presidente ENPAP, Felice Damiano Torricelli. **«Da Psicologi siamo convinti che le acquisizioni scientifiche recenti sono in grado di dare indicazioni puntuali, sia al legislatore che a tutti gli attori del mondo dell'automotive, su aspetti rilevanti per ridurre i comportamenti a rischio e quindi i risultati nefasti alla guida.** Questa attivazione si inserisce nella più ampia riflessione che stiamo conducendo come ENPAP sulla Psicologia applicata alla sicurezza sul lavoro: **la metà circa degli infortuni censiti come “sul lavoro” sono incidenti stradali sul percorso che il lavoratore compie tra l'abitazione e il posto di lavoro oppure incidenti che lo coinvolgono mentre è nel mezzo con cui compie le sue attività, se impegnato in una professione che implica i trasporti. Metà della sicurezza sul lavoro riguarda, pertanto, temi di sicurezza stradale. Con un'attenzione preventiva, più diretta ai fattori psicologici prodromici degli incidenti, potremmo ridurre grandemente le sofferenze e i danni dovuti agli incidenti sulla strada e sul lavoro. Nel 2020 vogliamo organizzare un grande Convegno che sia uno spazio per attivare su queste potenzialità la politica e le parti sociali, e rappresentare tutto quello che la Psicologia applicata dimostra si possa fare – e di cui finora pochissimo si è fatto – per aumentare la sicurezza sul lavoro e sulle strade italiane**», fa sapere **Felice Damiano Torricelli.**

Per avviare il nostro contributo al dibattito sulla sicurezza stradale, abbiamo chiesto al **professor Fabio Tosolin**, componente del Tavolo Tecnico ENPAP, quali sono i primi suggerimenti degli Psicologi per ridurre la mortalità su strada? **«La legge mostra un primo problema, non individuando con precisione l'oggetto di attenzione: il comportamento a rischio e non il suo esito infausto**», premette Fabio Tosolin. «Adotta, cioè, una prospettiva reattiva, largamente inadeguata ai fini della riduzione del fenomeno infortunistico, mentre sarebbe molto più efficace una prospettiva preventiva, perché **i comportamenti si possono cambiare mentre i risultati no. Il comportamento umano è infatti l'unica causa degli incidenti.** E bisogna considerare che quest'ultimo è governato dalle conseguenze e non dagli antecedenti», aggiunge l'esperto. Quali sono le

mancanze della legge attuale, quindi? «Gli errori metodologici con cui è stata scritta, e che possono addirittura portare a un aumento dei comportamenti che la legge vorrebbe evitare». Qualche esempio? «**Punire dopo** l'uscita di strada e non – come sarebbe necessario - all'atto di mettersi al volante sotto effetto di stupefacenti. Credere che le azioni punitive date a seguito di un risultato, ormai imm modificabile, siano efficaci nel cambiare i comportamenti alla guida in un futuro lontano e incerto. **Adottare sanzioni occasionali, pesanti**, a seguito delle quali i comportamenti pericolosi vengono sovente sostituiti da altri, ugualmente a rischio o peggiori, come scappare all'alt della polizia la volta successiva, o cercare strade non battute dalle Forze dell'Ordine. Anche disattendere le leggi del comportamento umano. Altro errore comune di molte leggi e norme di sicurezza stradale è **prevedere conseguenze ad alto tasso di incertezza**: se si guida ad alta velocità nella nebbia, per esempio, il rischio di essere multati è di una volta su 1.000 o su 10.000. **Troppo poco per modificare il comportamento a rischio**, che necessita in tutti gli organismi del Pianeta di una probabilità di punizione enormemente più elevata. **Un ulteriore limite dell'attuale normativa è l'erogazione di conseguenze differite nel tempo rispetto a quando il comportamento viene agito: se ci si mette al volante ubriachi e si viene fermati con punizioni immediate e certe nel compimento di quell'atto pericoloso, l'atto non sarà ripetuto**; ma se si viene fermati dopo diversi minuti o ore di guida mentre si percorre distrattamente una statale, è probabile che si impari a evitare quella statale o a scrutare con circospezione le piazzole, piuttosto che apprendere a rimanere sobri prima di mettersi al volante. Infine, **chi ha scritto le leggi attuali si è basato sulla premessa che l'intensità, l'inasprimento della pena abbia effetto sul comportamento**. Ma la premessa non è vera. **La ricerca scientifica ha, al contrario, evidenziato in maniera inequivocabile come la magnitudo e l'entità delle conseguenze abbiano effetti molto limitati sul comportamento**. Aumentare la pena per "omicidio stradale", portandola da 5 a 10 o a 15 anni, non cambierà in modo corrispondente la propensione a mettersi alla guida sotto effetto di sostanze o a tentare un sorpasso azzardato. Una pena anche di *piccola entità*, ma irrogata in modo *immediato e frequente*, sui *comportamenti* (e.g. brandeggiare il cellulare o sedersi al posto di guida sotto stupefacenti) e non sui risultati (e.g. il pedone investito o l'auto contro un albero) sortirebbe effetti di grande portata».

Quindi, come si potrebbero favorire comportamenti più virtuosi? «Seguendo i principi dell'analisi del comportamento condivisi da tutta la comunità scientifica», suggerisce il Professor Tosolin, che cita esempi più utili al raggiungimento dell'obiettivo di ridurre gli incidenti stradali. «Provvedere a **conseguenze a seguito di comportamenti forieri di incidenti**: anziché colpire chi investe una persona perché guidava a velocità elevate, **colpire chi guida a velocità elevata nella nebbia, senza attendere l'esito nefasto**. Prendere **provvedimenti contingenti, punendo immediatamente e frequentemente la persona che sale in auto sotto l'effetto di sostanze e non solo quando in modo tardivo e occasionale la polizia stradale la ferma accorgendosi dello stato in cui stava guidando**. Soprattutto, l'erogazione di questi provvedimenti, deve essere frequente, quasi certa: **se si riceve una punizione una volta su 200 o su 2.000, quella conseguenza sporadica non garantirà l'adozione del comportamento alternativo di astinenza dall'alcool o dalla guida in futuro**».

Ma la Scienza del Comportamento Umano ci suggerisce un ulteriore e più potente mezzo per conseguire su larga scala e per sempre i miglioramenti auspicati: «La sanzione, pur se irrogata con gli accorgimenti richiesti dalla Behavior Analysis, può solo portare a una riduzione dei comportamenti a rischio, spingendo i conducenti ad adottare comportamenti atti a evitare ulteriori future sanzioni. **La punizione non porta necessariamente all'aumento dei comportamenti alternativi corretti**. Sarebbe bene perciò occuparsi anche di conseguenze positive, vale a dire che **in caso di comportamento corretto o anche solo migliorato alla guida e rispettoso della sicurezza stradale i conducenti dovrebbero ricevere conseguenze gratificanti, anche piccolissime, purchè debitamente frequenti**. **Appartengono a questa categoria non solo punitiva di conseguenze: i feedback, il plauso sociale, l'uscita dal casello autostradale con una riduzione del pedaggio, l'accumulo di punti (Token Economy), riconoscimenti dagli agenti della polstrada e molto altro. Le sole sanzioni, infatti, non sono sufficienti a ottenere un reale cambio di passo verso una maggiore sicurezza**.

Un sistema normativo efficace dovrebbe prevedere almeno l'80% di conseguenze positive per comportamenti virtuosi; mentre le sanzioni non dovrebbero superare il 20% dei feedback totali percepiti dal conducente durante la guida. Sono già allo studio e perfino in uso corrente sistemi per una tale erogazione di feedback attraverso l'elettronica dei veicoli o semplicemente attraverso l'elettronica degli smartphone, almeno

per il controllo dei comportamenti alla guida in grandi flotte aziendali, anche e soprattutto in Italia. Solo così infatti sarà possibile ottenere comportamenti di sicurezza pienamente e realmente volontari. Essendo il comportamento agito *volontariamente*, e non solo sotto minaccia di sanzione, il fine ultimo dell'educazione stradale alla sicurezza. Tutto questo è possibile solo attraverso una ristrutturazione in chiave scientifica dell'attuale impianto legislativo, che dovrebbe tenere in conto le leggi e i metodi della Scienza in tema di comportamenti di sicurezza», conclude Tosolin. C'è da fare ancora tanto, quindi, e gli Psicologi del Tavolo Tecnico di ENPAP sono pronti a dare il loro contributo alle Istituzioni.

Partecipanti al Tavolo Tecnico ENPAP

A far parte del Tavolo Tecnico di ENPAP sulla Psicologia del Lavoro applicata alla sicurezza ci sono - oltre al Presidente ENPAP **Felice Damiano Torricelli**, alle consigliere **Stefania Vecchia** e **Chiara Santi** del CdA ENPAP, ai colleghi **Paolo Campanini**, **Federico Conte** e **Luca Pezzullo** del Consiglio CIG ENPAP - gli Psicologi **Cristian Balducci**, docente di Psicologia del Lavoro e delle Organizzazioni del Dipartimento di Psicologia dell'Università di Bologna; **Pier Giovanni Bresciani**, Professore a contratto di Psicologia del Lavoro all'Università di Urbino, ha insegnato nelle Università di Bologna, Genova e Trento ed è Presidente della SIPLO (Società Italiana di Psicologia del Lavoro e dell'Organizzazione); **Carlo Bisio**, che ha insegnato presso l'Università di Milano Bicocca e altri atenei, ha un Master in ergonomia e il Diploma NEBOSH, è Graduate Member of IOSH e consulente e formatore specializzato nel management della sicurezza e del benessere organizzativo; **Fabio Lucidi**, preside della Facoltà di Medicina e Psicologia dell'Università "La Sapienza"; **Fabio Tosolin**, docente di Organizational Behavior Management e Behavior Based Safety al Politecnico di Milano e in altre Università, Presidente di AARBA e AIAMC (che insieme costituiscono l'Italy Associate Chapter of ABA International)

Contatti: Addetto Stampa ENPAP

Antonella De Minico

Tel. 339.8971255

Email: ufficiostampa@enpap.it - deminicoanto@gmail.com