

# Sicurezza stradale e psicologia viaria: intervista a Max Dorfer

di MODESTINO TOZZI

**A**scoltare Max Dorfer che parla di sicurezza stradale è come ascoltare uno chef che parla di cucina di alto livello: ci mette tutta la passione e il trasporto che ha. Max Dorfer è uno dei leader europei della psicologia del traffico, presidente dell'Ordine degli psicologi della Provincia di Bolzano, lavora come psicologo viario presso il dipartimento di medicina legale dell'Azienda Sanitaria del capoluogo altoatesino ed è membro del Consiglio nazionale dell'ordine degli psicologi nonché membro della "Task force" Traffic Psychology dell'Efpa (European federation of psychologists association) e per finire direttore scientifico di Iforss (Istituto di formazione e ricerca sulla sicurezza stradale).

**Max, nel tuo ruolo di psicologo del traffico, mi racconti come è nata la passione per questa materia?**

Sin dall'età di 17-18 anni, quando ero motociclista ed estremamente appassionato di tutto quanto ruotasse attorno al mondo delle moto, avevo iniziato ad occuparmi di sicurezza stradale e di incidentalità pensando che, intervenendo sul comportamento, si potessero ridurre gli incidenti stradali; prima di allora non sapevo nulla di psicologia... e tantomeno di psicologia del traffico. Così ho iniziato a occuparmi di psicologia iscrivendomi all'università. Circa dieci anni fa è sorto un comprensorio a Bolzano che copriva tutto l'Alto Adige e, come si è presentata l'opportunità, sono riuscito a inserirmi nella struttura dove, dando anche tantissimo del mio apporto personale, ho potuto lavorare sullo studio dell'incidentalità degli autoveicoli e sul rapporto molto forte tra l'essere umano, le infrastrutture e il mezzo che sono i tre pilastri fondamentali nella trattazione della sicurezza stradale.

**Quindi presso l'Azienda sanitaria di Bolzano hai potuto sfruttare una tua passione e trasformarla in lavoro...**

Esattamente, non è stato nulla casuale. In una realtà così importante ho potuto studiare a fondo la sicurezza stradale. La sicurezza stradale è un argomento molto complesso e soprattutto interdisciplinare. Non ci si può avvicinare alla sicurezza stradale da un solo punto di vista; è fondamentale analizzare, possibilmente contemporaneamente, tutti i fattori e gli aspetti che entrano a far parte dello studio di questa materia. È necessario condurre un lavoro sistemico, e verificare le relazioni che si stabiliscono fra un argomento e l'altro e l'influenza che ciascun

aspetto ha sull'intero sistema. È un mondo molto articolato in cui è richiesta una filosofia d'approccio interdisciplinare, la qual cosa non è affatto semplice come può sembrare.

**La tua attività lavorativa ti porta molto spesso a collaborazioni con l'estero, con Paesi come l'Austria e la Germania. Quali differenze noti nella gestione della sicurezza stradale e in particolare della psicologia del traffico fra l'Italia e questi stati?**

In effetti mi capita spesso di recarmi in Austria e Germania per collaborazioni con le università o perché mi invitano a partecipare ai convegni. Quello che posso dire di queste realtà, e parlo anche di Olanda e Inghilterra, è che la psicologia del traffico è molto più sviluppata rispetto all'Italia e soprattutto la scientificità della materia è molto più elevata; per scientificità non intendo la ricerca scientifica vera e propria, ma lo studio sistemico dell'efficacia degli interventi realizzati. Purtroppo in Italia è carente uno studio analitico sulla validità di quanto viene proposto al pubblico.

**Considerando più da vicino la tua specifica realtà lavorativa, quali difficoltà incontri quotidianamente nel tuo lavoro?**

La mia attività mi porta giornalmente a incontrare persone che hanno commesso infrazioni in quanto colte alla guida in stato di ebbrezza; bene, per quanto riguarda l'Alto Adige, purtroppo, manca il sostegno politico a questo tipo di problematica, cioè ci sono delle difficoltà a prendere in considerazione, a livello politico, la pericolosità del fenomeno. Oltre a questo, attualmente, nella nostra pratica, non incontriamo difficoltà relativamente grosse; non era così dieci anni fa, quando abbiamo iniziato! Ricordo, in quel periodo, con il mio collega di allora, che dopo il lavoro continuavamo anche di notte, e di regola il sabato e la domenica, a progettare e studiare come far partire determinati progetti. È stato durissimo, perché era facile commettere errori (e ne abbiamo fatti, a volte causati dall'ingenuità) e cercavamo di capire come lavoravano alcuni nostri colleghi. È stata messa a dura prova anche la nostra pazienza; si lavorava molto e i risultati stentavano ad arrivare. Poi, a un certo punto, ci siamo detti: "Se ce la fanno gli altri perché non dobbiamo farcela anche noi?" e così, pian piano e con molta fatica, abbiamo iniziato a vedere i primi risultati. Siamo stati alla cara vecchia regola che nulla casca dal cielo; ci siamo impegnati in maniera

durissima, abbiamo allacciato tanti contatti, abbiamo sperimentato tante cose, ne abbiamo verificato l'efficacia e poi col passare degli anni siamo arrivati alla condizione attuale lavorativa in cui abbiamo decisamente superato certe difficoltà che avevamo prima.

**La divulgazione e la formazione capillare e costante sulla popolazione sono strumenti efficaci per la riduzione degli incidenti stradali. Credi che tali attività possano apportare effettivamente dei cambiamenti significativi ai dati statistici in merito all'incidentalità?**

Certamente. È importante però fare una considerazione: spesso ci si concentra sulle categorie a rischio tralasciando la popolazione normale; gli interventi fatti sulle persone a rischio, unitamente ai controlli delle forze dell'ordine, non producono grandi risultati (in questi casi bisognerebbe attuare interventi estremamente specifici e molto mirati). D'altra parte bisogna fare molta attenzione a quella larga fetta di popolazione che non viene considerata a rischio; verso costoro è fondamentale attuare delle politiche ben precise; è assolutamente inutile lanciare messaggi generici e rivolti a tutti, mentre è molto più efficace realizzare campagne mirate a categorie ben precise di utenti come ad esempio i conducenti anziani o gli stessi pedoni anziani. Per esempio i pedoni anziani corrono grossi rischi in novembre, quando gli automobilisti non si sono ancora adattati al cambio di luce rispetto ai mesi di giugno, luglio, agosto, settembre e ottobre; e quando un anziano indossa abiti scuri diventa facile vittima di incidenti. A riguardo basta invitare gli anziani a indossare fasce rifrangenti o semplicemente a portare un sacchetto di nylon bianco e di colpo il pedone diventa ben visibile: si tratta di interventi molto semplici ma estremamente efficaci. Mi viene in mente un altro caso: la valutazione del rischio che i bambini corrono andando a scuola. In questa situazione è stato dimostrato che i pericoli maggiori si corrono al ritorno da scuola, invece che all'andata. C'è stata un po' di superficialità sull'argomento, pensando che i genitori dovessero dare indicazioni ai propri figli su come comportarsi in strada, mentre in realtà i genitori devono far vedere concretamente – accompagnando i bambini – come ci si comporta in strada e cercando di spiegare, nei limiti del possibile, le ragioni di certe abitudini considerando che un bambino non è un essere umano più piccolo ma un individuo con capacità cognitive diverse (e in questo la psicologia dello sviluppo torna molto utile), poi si dovrebbe osservare i bambini di nascosto per vedere se effettivamente si comportano bene e poi dare loro la possibilità di andare e tornare da scuola in autonomia. Un ultimo esempio di cui vorrei parlare è quello degli interventi su alcol e droghe nelle scuole: è fondamentale parlare degli effetti delle sostanze ma è ancora più utile parlare delle strategie con-

crete e specifiche per evitare di finire a condurre un'auto da ubriaco o anche finire in un'auto condotta da un ubriaco. Ripeto, si tratta di interventi molto semplici ma estremamente efficaci.

**Vorrei concludere con un tuo parere sulla psicologia del traffico in Italia.**

Quando vado all'estero vedo quello che si può fare e vedo i risultati ottenuti nel nostro ambito di lavoro...e sono contento; quando torno in Italia scatta la depressione nell'osservare la condizione in cui riversiamo. Ribadisco che la sicurezza stradale è un tema molto variegato e per questo necessita di un approccio interdisciplinare, ci tengo a sottolineare questo. Mi piace Iforss proprio per questo motivo: c'è una modalità operativa interdisciplinare sull'argomento. È fondamentale lavorare in maniera sistemica, verificare l'efficacia degli interventi effettuati e avere la conoscenza della letteratura sull'argomento.

Iforss, cos'è? – Istituto di Formazione e Ricerca sulla Sicurezza Stradale organizza corsi collettivi su varie tematiche della sicurezza stradale e tiene incontri individuali per la risoluzione di problematiche legate al comportamento nel traffico, oltre a realizzare materiale divulgativo e informativo a tema.

Per info: [www.iforss.it](http://www.iforss.it)