

**Uno studio congiunto, e tuttora in corso**, sulla psicologia sociale della sicurezza stradale condotto da Goodyear e dalla London School of Economics and Political Science (LSE) ha identificato i diversi modi in cui le persone rispondono quando interagiscono con gli altri automobilisti sulla strada. Le informazioni ottenute finora provengono dalla prima fase di uno studio sul comportamento di guida. I ricercatori dell'LSE hanno lavorato con alcuni focus group e condotto interviste in profondità per capire come gli automobilisti influenzino l'un l'altro il loro comportamento su strada.

Secondo la London School of Economics, le reazioni che gli automobilisti hanno al volante si basano sul modo in cui questi affrontano i propri sentimenti e la loro incertezza verso il comportamento degli altri utenti della strada. "La maggior parte di questi comportamenti può purtroppo portare a situazioni pericolose durante le interazioni con gli altri utenti della strada", osserva Olivier Rousseau, vicepresidente della regione EMEA di Goodyear per i pneumatici autovettura. "Quanto più si capisce di come ci comportiamo al volante e quali sono le cause di questi comportamenti, prima potremo lavorare su noi stessi e contribuire ad un più alto livello di sicurezza."

Attraverso focus group e interviste in profondità con gli automobilisti europei, i ricercatori hanno scoperto che si manifestano spesso sette personalità distinte:

**L'insegnante:** ha bisogno di assicurarsi che gli altri automobilisti sappiano quello che hanno fatto di male e si aspetta che un riconoscimento per i suoi sforzi nell'insegnare agli altri.

**Il so-tutto-io:** pensa di essere circondato da sciocchi incompetenti. Urla e inveisce verso gli altri conducenti, mentre è al sicuro sulla sua auto.

**Il pilota:** ha bisogno di essere davanti, in pole position, ed è infastidito quando qualcuno si mette in mezzo. Potrebbe accelerare quando qualcuno cerca di superarlo, o avvicinarsi alla macchina davanti per evitare di creare un varco.

**Il castigatore:** vuole punire gli altri automobilisti per ogni comportamento scorretto percepito. Potrebbe anche uscire dalla sua auto per avvicinarsi agli altri conducenti e approcciarli direttamente.

**Il filosofo:** accetta facilmente il comportamento scorretto e cerca di spiegarlo razionalmente. Riesce a controllare i suoi sentimenti in macchina.

**Lo sfuggente:** tratta gli errori altrui impersonalmente, li liquida come un pericolo.

**Il fuggitivo:** ascolta musica o parla al telefono per isolarsi. Si circonda di relazioni sociali selezionate per evitare quelle con gli altri automobilisti e innervosirsi.

"Possiamo restare seduti felici e tranquilli nella nostra auto per gran parte del tempo, ma ad ogni curva potremmo dover interagire con altri automobilisti", commenta il dottor Chris Tennant, lo psicologo sociale che conduce il progetto di ricerca alla LSE. "Questo rende la strada un ambiente sociale difficile e incerto. Mentre noi ci preoccupiamo della guida degli altri, questa ricerca suggerisce che il loro comportamento dipende anche da quello che

facciamo noi stessi. Creiamo le personalità che non ci piacciono. Da un punto di vista psicologico, questi diversi tipi di personalità sono delle rappresentazioni delle frustrazioni e dei forti sentimenti con cui i conducenti hanno a che fare. Non sempre siamo uno solo di questi 7 stereotipi: a seconda della situazione e dell'interazione con gli altri, la maggior parte di noi troverà molti di questi profili comuni.”

“La maggior parte di questi comportamenti può portare a situazioni di pericolo sulla strada”, aggiunge Olivier Rousseau. “Capire che tipo di comportamento abbiamo e quali situazioni provochiamo è un primo passo per controllarlo meglio, creando così un ambiente di guida più sicuro per noi stessi e per gli altri. Oltre all'effettiva applicazione delle leggi contro la guida aggressiva, l'educazione e l'apprendimento continuo rimangono le più potenti strategie pubbliche per affrontare questo aspetto sociale ed emotivo della guida e per ottenere i maggiori miglioramenti nella sicurezza stradale.”

La seconda parte del progetto Goodyear-LSE è uno studio paneuropeo in 15 paesi. I risultati finali e le analisi di questo progetto europeo sono attesi nel mese di ottobre.