

## **PERCHÉ SERVE LO SVILUPPO DELLE COMPETENZE NON TECNICHE (NON TECHNICAL SKILL - NTS) PER IL CONTRASTO AGLI INCIDENTI STRADALI**

Attilio Pagano, *Presidente Associazione italiana Non Technical Skill – AiNTS*

Guidare l'auto è un esempio emblematico di attività automatizzata in ambiente ad alto rischio.

La prestazione del guidare è automatizzata nel senso che tutti (con eccezione dei neopatentati) abbiamo potuto sperimentare manovre e reazioni neuromotorie così tante volte da riuscire a eseguirle bene senza dover ricorrere a controllo consapevole.

L'esito di questo iper-apprendimento è, appunto, l'automatizzazione delle manovre che compongono la prestazione. È, in generale, un esito vantaggioso: se devo fare una frenata improvvisa, l'automatizzazione che discende dall'iper-apprendimento consente di escludere l'attivazione del sistema nervoso centrale a livello corticale (intenzionalità, decisione e consapevolezza) per attivare il comando muscolare dello spostamento del piede dal pedale dell'acceleratore a quello del freno. Questa esclusione del controllo corticale consente un risparmio di 300 millisecondi nell'esecuzione del movimento.

300 millisecondi, in generale, possono fare la differenza per una più efficace risposta a situazioni improvvise. Ma un vantaggio in generale non significa un vantaggio in tutte le situazioni possibili. "In generale" si riferisce alla possibilità di eseguire la manovra automatizzata in condizioni sostanzialmente simili a quelle in cui la manovra con controllo consapevole è stata, in precedenza, ripetutamente esercitata per arrivare ad apprendere; anzi, a iper-apprenderla.

La conseguenza di questa argomentazione è che il miglioramento della sicurezza nello stile di guida non può essere basato su generiche esortazioni a stare attenti.

Chiunque iper-apprende una prestazione abituale, per economia di fatica mentale e per fluidità ed efficienza della prestazione stessa, riesce a svolgerla senza impegno di attenzione focalizzata sulla prestazione. Per questo motivo, chiedere di stare attenti a quel che si fa risulta inutile. Però non è inutile, anzi è proprio necessario, chiedere di dedicare attenzione non a quel che si fa, ma al contesto in cui si fa quel che si fa.

Il problema è che l'attenzione al contesto e, segnatamente, alle sue variazioni non è una competenza spontanea: è una NTS che va appresa. Da questo punto di vista, si vede come ciò che è critico nel comportamento di molte persone al volante non è la disponibilità di una competenza tecnico-specialistica (sapere guidare bene in condizioni "standard"), ma la disponibilità di una competenza non tecnica (la consapevolezza situazionale). È anche vero che vi sono ampi spazi per migliorare le competenze tecnico specialistiche (sapere guidare bene anche in condizioni estreme, o distanti da quelle "standard"). Ma bisogna sapere che non serve a molto insegnare a guidare meglio se non si insegna anche come si percepisce il rischio.

La percezione del rischio è l'esito di un processo cognitivo e affettivo che i professionisti sanno condurre con rigore e distinzione delle tre fasi: percezione dei pericoli; stima della probabilità di accadimento di eventi avversi; decisione sulla condotta da tenere (fare o non fare, fare in un modo o in un altro). Per il non specialista, la percezione del rischio è un giudizio espresso con modalità molto meno rigorose e in cui l'errore più comune è riferire il rischio a ciò che si pensa, più o meno a ragione, di controllare. Il punto debole di questa posizione è che spesso si trascura la presenza di fattori su cui non è possibile esercitare alcun controllo.

Consideriamo, a esempio, l'uso del telefonino mentre si guida, spesso non solo per parlare, ma anche per controllare le e-mail e gli sms. Chi adotta questo comportamento, tipicamente, presume di riuscire a tenere sotto controllo tutti i fattori rilevanti per la conduzione del mezzo in sicurezza.

Come si forma questa convinzione? È questa una convinzione corretta? Possiamo ragionevolmente riconoscere che l'apprendimento di sapere guidare l'auto mentre si usa il telefonino anche per controllare le e-mail e gli sms non può che avere luogo in condizioni che possono essere giudicate come "facili". Le prime volte in cui si sceglierà di adottare un comportamento così evidentemente oltre il margine di sicurezza saranno quelle in cui si possono considerare come non influenti le condizioni a contorno: strada rettilinea, larga, sgombra, con buona visibilità, con meteo buono e stabile.

In queste condizioni, è possibile ripetere una manovra anche oltre il margine di sicurezza senza che si verifichi alcun evento avverso. Quello che resterà nella mente del soggetto, non sarà di avere appreso a fare una cosa delicata in un contesto “facile”, ma di avere appreso a farla. Punto.

Quali pratiche aziendali di prevenzione degli infortuni da incidenti stradali in itinere e per motivi di lavoro possono essere sostenute dallo sviluppo delle NTS?

Raccolta e analisi dei dati	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Sulla falsariga della convergenza delle Banche Dati INAIL e ISTAT fatta su scala locale da ASL e Provincia di Mantova, anche le aziende, quanto meno quelle più grandi e dei settori in cui tanti operatori lavorano sulla strada (trasportatori, autisti, rappresentanti e venditori), possono impegnarsi nella classificazione degli eventi incidentali (anche senza infortunio) per categorie anagrafiche come genere, età, tipologia di lavoro ed orario e per categorie descrittive dell'evento: caratteristiche delle condizioni ambientali, delle attrezzature tecniche, delle persone coinvolte.</li></ul>
Azioni di informazione, formazione e addestramento	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Garantire che l'informazione aiuti a conoscere la natura multifattoriale del rischio di incidente stradale e che non è possibile porre sotto controllo tutti i fattori in gioco.</li><li>▪ Inserire nella formazione obiettivi di apprendimento sul riconoscimento dei mancati incidenti e esercizi per la memorizzazione e la restituzione descrittiva di questi eventi. (Nelle aziende che hanno molti lavoratori che usano veicoli stradali per motivi di lavoro può essere una buona prassi organizzare e insegnare a svolgere incontri tra questi lavoratori in cui questi eventi vengano sottoposti a discussione di riesame - <i>debriefing</i> - con modalità di supporto tra pari, per superare l'idea che testimoniare l'avvenimento di mancati incidenti, corrisponda a una ammissione di incompetenza o irresponsabilità).</li><li>▪ Addestrare alla guida dei veicoli stradali con l'attuazione di corsi che non affrontano solo lo sviluppo delle capacità di guida in condizioni limite (come fanno in generale i corsi di guida sicura su piste dedicate), ma con corsi che affrontano anche lo sviluppo di capacità di autosservazione e autocorrezione del proprio stile di guida in condizioni stradali normali (corsi di guida difensiva su strade urbane e extraurbane)</li></ul>