



## L'esigenza di guardare oltre, sempre

**L'evoluzione del mio insegnamento della guida e della guida sicura. Un'evoluzione profonda, spalmata su trenta anni, che regala una consapevolezza importante: c'è sempre da crescere, ma bisogna avere il coraggio di guardare oltre**

# U

na vita fa mi trovai a fare il relatore a un convegno sulla sicurezza stradale. Al mio fianco sedeva una psichiatra, che presentava un libro sugli adolescenti che rischiano. Si parlava di ragazzi che rifiutano l'uso del casco in moto o che amano sfidare la sorte con corse folli. Mi disse una frase che allora trovai dirompente: ricordargli che così rischiano di farsi molto male è controproducente, perché è proprio questa consapevolezza che li spinge a determinati comportamenti. Meglio stimolare un dialogo positivo con i pari, dal quale possa emergere che per essere accettati nel gruppo non c'è bisogno di mettere in pratica comportamenti rischiosi. E in questo confronto fra ragazzi si potrebbero analizzare anche i possibili risvolti nefasti di certe pratiche. Il tutto porterebbe in molti la consapevolezza che non vale la pena rischiare.

Sto parlando di trenta anni fa, quando chi andava nelle scuole a parlare con i ragazzi, spesso spiegava loro la grande verità che sbattere la testa in terra senza casco potrebbe portare alla rottura della testa. Ma va? Da allora è passata molta acqua sotto i ponti, e chi insegna ha molte consapevolezze in più. Di solito, non sempre.

Ho scelto questo attacco per l'articolo odierno perché, tre decenni dopo, mi ricorda che dobbiamo sempre avere il coraggio di guardare oltre il nostro naso. Perché c'è sempre un mondo da scoprire, e noi dobbiamo continuare a migliorarci.

Sono arrivato (purtroppo) a un'età nella quale ci si guarda dietro e si ragiona sulle esperienze acquisite. Così penso a quando ho iniziato a insegnare ad andare in moto.

"Per partire devi dare un po' di gas e lasciare gradualmente la frizione. Per frenare devi chiudere il gas e agire su entrambi i freni. In curva si piega. Quanto? Boh, dopo un po' viene spontaneo: più vai forte e più pieghi!". Corso di guida veloce in pista: lezione teorica sulle traiettorie dello specifico circuito, regole da attuare in pista, gli spostamenti del corpo e poi via. "Vienimi dietro che ti tiro, e se ti fidi di me vedrai che andrai più forte".

La sto facendo semplice, con un pizzico di ironia. Ma mamma mia quanto eravamo rozzi. E quante cose

dovevamo imparare ancora.

Poi abbiamo fatto esperienza ed esperienze. Abbiamo insegnato, accumulando esperienza; un buon istruttore cresce perché insegna e ha spirito critico nei confronti di sé stesso. E abbiamo fatto esperienze frequentando noi stessi dei corsi formativi; o documentandoci, studiando.

Non che oggi siamo arrivati al sapere eh, abbiamo molto ancora da imparare. Però tanti anni fa ho scoperto l'importanza degli schemi motori e... Per capire di cosa parlo torna utile un esempio che utilizzo sempre nei miei corsi di guida sicura.

Pensiamo a un bambino piccolo che cerca di prendere un bicchiere d'acqua sul tavolo per portarlo alla bocca e bere. All'inizio avrà grosse difficoltà a prendere la mira e raggiungere il bicchiere, calcolando la velocità e la traiettoria del braccio. Una volta afferrato, avrà ancora più difficoltà a portare il bicchiere alla bocca, senza darselo sul naso o sul mento. E rallentando il movimento al momento giusto, per non tirarsi l'acqua sul viso. Un adulto è invece in grado di prendere correttamente il bicchiere e di portarlo alla bocca mentre chiacchiera con gli amici a tavola; magari anche mentre si fa una risata. Il motivo è che l'adulto ha creato uno schema motorio per questo movimento abituale.

Movimento abituale: lo schema motorio si crea ripetendo più e più volte nel tempo un determinato movimento. Tutto quello che facciamo nel mondo fisico, con movimenti volontari che implicano propriocezione, destrezza e coordinazione, lo facciamo applicando schemi motori. Dunque, anche la guida di un veicolo la mettiamo in pratica sfruttando degli schemi motori, che ci aiutano - ad esempio - ad avere il corretto movimento millimetrico sul comando del gas o su quello della frizione. Tanto più siamo allenati a guidare, tanto ridotto sarà il carico neurologico necessario per condurre in sicurezza il nostro veicolo. Perché compiremo azioni e movimenti routinari più o meno senza pensare. Perché quei movimenti li abbiamo automatizzati.

In questo modo, oltre a gestire con maggiore naturalezza e minore fatica i comandi, libereremo delle risorse mentali che potremo utilizzare per compiti importanti, come guardarci intorno e interpretare il sistema strada nel quale ci stiamo muovendo.

Da questa consapevolezza sono arrivati degli esercizi propedeutici, esercizi che propongono "pezzi di guida su strada", ripropongono le azioni che bisogna mettere in essere sui comandi del veicolo per rispondere a determinate esigenze. Tutto con l'idea che il cervello umano ragiona come un computer e tratta questi esercizi automatizzati come file eseguibili: li tiene lì pronti, e quando riconosce la situazione spontaneamente esegue quella combinazione di movimenti che ha imparato a memoria nelle esercitazioni su piazzale.

Bello no? Però è molto meccanico tutto ciò: si crea una risposta automatizzata a ogni stimolo. Comodo, ma implica un ridotto apporto cognitivo da parte nostra. Reagiamo quasi per istinto.

Il problema è che guidare bene non è solo saper gestire il veicolo. Guidare bene significa saper adattare

al contesto la nostra guida. Significa saper leggere il sistema nel quale ci muoviamo. Un'abilità fondamentale in moltissimi contesti. Bisogna avere ben pronti (spontanei!) i movimenti che facciamo, ma bisogna anche conservare la capacità di ragionare, di valutare, di decidere.

E così abbiamo fatto un altro passo avanti, perché quando guidiamo, oltre a saper gestire alla perfezione il nostro veicolo, dobbiamo avere la capacità di guardarci intorno e di decidere se è il caso di frenare o di accelerare, se dobbiamo cambiare traiettoria, e se fra gli altri utilizzatori della strada c'è qualcuno con il quale stiamo per entrare in rotta di collisione. Per fare questo dobbiamo aver sviluppato l'indipendenza emisferica. Vediamo di cosa si tratta.

Gli emisferi del nostro cervello non sono identici per funzioni. Il sinistro sovrintende linguaggio, logica e sequenze. Il destro spazialità, creatività, emozioni e visione d'insieme. Semplificando molto a fini didattici, possiamo dire che in molte persone un emisfero "domina" l'altro. Se a queste persone si chiede di compiere simultaneamente due azioni simili ma non identiche, ad esempio disegnare cerchi con una mano e quadrati con l'altra, queste finiranno con il far fare **allo stesso emisfero i due compiti, generando** fatica e confusione. Le due azioni si ridurranno a un movimento simile fra le due mani, con una che copierà l'altra. Oppure addirittura una mano si fermerà, mentre solo l'altra continuerà a lavorare.

Tutt'altra situazione con un cervello allenato. Musicisti, atleti, motociclisti esperti e artisti marziali sono solo alcune delle figure che sviluppano **indipendenza e coordinazione multi-emisferica**.

Torniamo alla guida di un veicolo. L'**emisfero sinistro** interpreta la situazione, legge il traffico, le regole e prende le decisioni. L'**emisfero destro** gestisce traiettorie, equilibrio, sensibilità, postura, fluidità. L'indipendenza emisferica significa allora **più margine cognitivo** e meno "collasso mentale" nelle situazioni critiche. Cosa che ci permette di correggere una traiettoria mentre valutiamo un'auto che entra da una laterale, di modulare il freno mentre notiamo un pedone sul bordo strada, di mantenere fluidità mentre la mente viaggia avanti di qualche secondo rispetto a noi sul nostro veicolo. Anche l'indipendenza emisferica si allena, con esercizi specifici, che ci costringono a svolgere simultaneamente compiti differenti che attengono prevalentemente a uno o all'altro emisfero. Esercizi che si evolvono, che vengono plasmati nel tempo. Perché il bravo insegnante sperimenta, prova continuamente a evolvere il suo insegnamento, accetta i fallimenti (e se serve chiede scusa), ma prende nota dei progressi e poi li riapplica. Trenta anni di voglia di capire raccontati in 8mila battute. E ovviamente ci saranno percorsi analoghi o differenti fatti da altri, con uguale, minore o anche maggiore successo. E c'è un mondo accademico, che sta dieci volte avanti, e con il quale dobbiamo interfacciarci. Per formarci. E non finisce qui: guai a chi si ferma! ■

**\*Fondatore del portale Motoskills.it**