

**Guidare
Pilotare**
Siegfried Stohr



GUIDA NOTTURNA

G

uidare di notte è più difficile perché... si vede di meno! E proprio per questo verrebbe da dire che ovviamente si procede con maggiore cautela

e quindi a velocità minore. Invece spesso si va più veloci, perché c'è meno traffico e, svincolati da questo, non ci sembra vero di percorrere la strada con meno impedimenti.

Vedere meno comporta una maggiore difficoltà a leggere le velocità e le distanze e a intuire i raggi delle curve. Ma soprattutto vedere meno comporta una maggiore difficoltà a individuare eventuali ostacoli o potenziali pericoli: oltre a veicoli poco o nulla illuminati come bici o monopattini, anche pedoni o animali che si trovano in prossimità della strada o si muovono sul ciglio della stessa.



Si vede di meno anche perché la nostra pupilla, per intercettare meglio la poca luce, si dilata e questo crea un parziale fenomeno definito "miopia notturna" che rende ad alcuni guidatori, un viaggio di notte un vero cal-

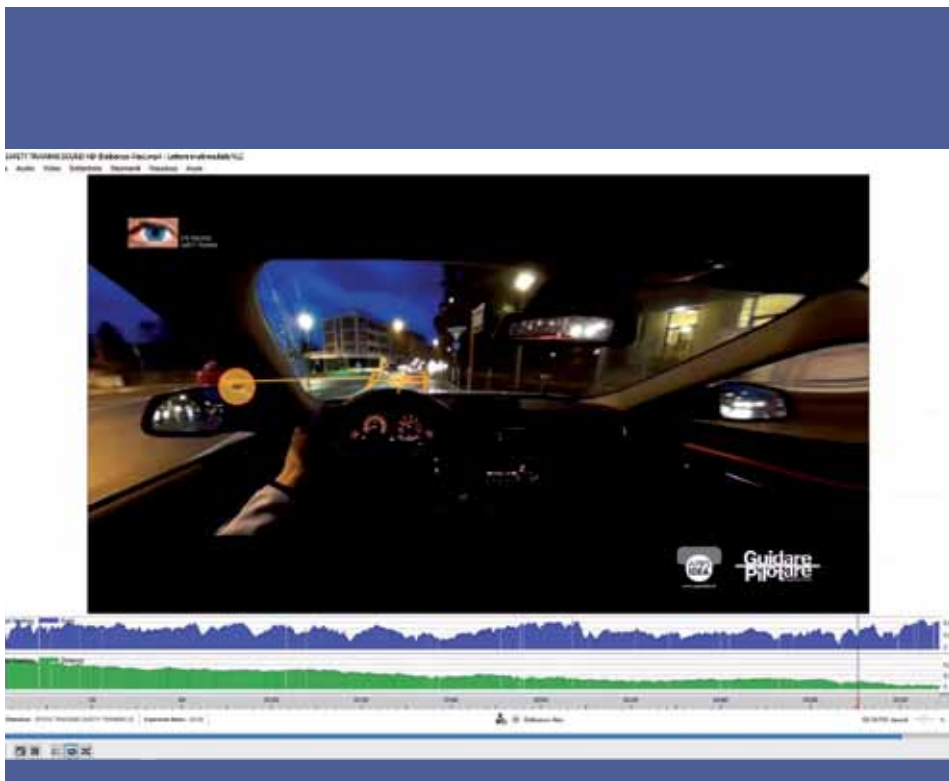
vario: le luci delle auto che procedono in senso opposto ci infastidiscono, si sfuocano, rendono più difficile vedere quello che abbiamo davanti a noi. Si arriva a destinazione veramente stanchi per lo sforzo visivo sostenuto. Se poi consideriamo che nelle ore più tarde siamo anche più stanchi, l'insieme di questi fenomeni aumenta il rischio del viaggio. Le statistiche ci segnalano che i maggiori picchi di incidenti avvengono intorno alle 18.00: certo si rientra stanchi dal lavoro, si ha fretta di tornare a casa e spesso, nelle ore invernali, siamo a cavallo del tramonto quando non è più giorno ma nemmeno notte e i gatti sono tutti grigi.

Ma la guida notturna induce anche diversi processi mentali come ci racconta Italo Calvino nel "Guidatore notturno": il paesaggio scompare dalla vista, si vede solo ciò che il cono dei nostri fari illumina, la vista si focalizza ipnotica sempre sulla stessa distanza e, mancando distrazioni visive, spesso è il cervello che si distrae e i nostri pensieri volano chissà dove sottraendo attenzione a quello che facciamo al volante.

Proprio come in tutte le situazioni di deprivazione sensoriale, si attivano altri processi mentali che poco hanno a che fare con la guida.

Che dire poi della fatica, di chi

per la sua professione guida spesso di notte come gli autisti di camion? Il cambio di ritmo notte giorno ha influenza sulla capacità di concentrazione su quella di reazione per cui anche il salutare rispetto dei turni di guida a volte non basta. Il colpo di sonno è sempre in agguato e i suoi esiti sono pericolosissimi e imprevedibili. Se poi si riporta a casa un gruppo di amici, pur non avendo responsabilmente bevuto, sentirli russare dietro tutti addormentati è un ulteriore e insidioso suggerimento che ci porta al sonno. Oggi abbiamo anche aiuti come gli avvisatori acustici e sul volante per il cambio di corsia non segnalato, ma nonostante questi ADS siano di aiuto, il miglior sistema anti-sonno inventato dall'uomo è il Riposo.



*** Già pilota di Formula 1 e Amministratore delegato di Guidare Pilotare**