

**Guidare  
Pilotare**  
Siegfried Stohr



## TDR I rischi nella guida del giovane neopatentato e quelli nell'anziano esperto, ma meno reattivo

**I**n passato si è enfatizzato molto il “tempo di reazione” che di seguito definiremo TDR, tanto che nelle perizie, ultimamente, da un TDR standard di un secondo si tende a passare a 1,2 secondi. Per TDR si considera il lasso temporale che comprende: la percezione del pericolo, la decisione di intervenire, la manovra di guida conseguente. Detto questo va osservato che il TDR presuppone che la persona al volante stia guidando guardando attentamente la strada. Oggi purtroppo sappiamo che il tema da considerare non è più questo: se in passato si considerava distrazione modificare i canali della radio e si suggeriva per questi casi il passaggio del TDR a 2 o 4 secondi, oggi il telefono è una distrazione costante. Il suo utilizzo più pericoloso consiste nel leggere o inviare messaggio perché questo distrae il senso più importante alla guida, la vista.

Ma tralasciando questo drammatico problema concentriamoci sul TDR puro inteso come capacità di reagire con prontezza. Tutti gli esperimenti che hanno messo in relazione il TDR di piloti professionisti con quello di studenti di pari età ci hanno dimostrato che l'unica vera differenza non sta nel TDR, ma nella minore sollecitazione delle aree cerebrali attivate da



parte dei piloti (vedi studi del Dr. Ceccarelli).

Così anche la considerazione a favore dei giovani, più pronti nei loro riflessi rispetto agli anziani, va analizzata in modo più approfondito e rimessa in discussione.

L'anziano che vediamo in difficoltà, nel camminare come alla guida, e che noi immaginiamo lento di riflessi, non ha in genere solo questo problema: sono tutte le sue capacità percettive che, se hanno ricevuto un calo, condizionano le sue reazioni. La vista, il campo visivo, la discriminazione dei grigi, il fenomeno della cecità notturna, il calo dell'udito, la lentezza della sua mobilità, la limitata rotazione del collo, la rallentata mobilità, ma anche l'isolamento sociale e la solitudine fanno sì che chi si muove al volante con questo insieme di deficit ha poi una reazione ritardata a uno stimolo anche evidente.

Io definisco questa situazione come se il guidatore fosse al volante racchiuso in una bolla di vetro: gli stimoli esterni gli arrivano meno evidenti ed egli è più attento alla propria situazione interna; quindi è tutta la sua sequenza di reazione che ne risulta ritardata.

Detto questo ci sono anziani che invece sono perfettamente in grado di guidare anche una automobile da corsa: il mio cliente più anziano era addirittura venuto a fare un corso in moto all'età di 75 anni, una età oggi alla quale si arriva anche in forma tanto che molti sportivi gareggiano ancora in classi d'età specifiche.

I giovani invece li vediamo più scattanti. Ma per prima cosa va detto che anche i riflessi si allenano e io batto ancora, a 69 anni, i miei collaboratori nei test di riflessi (secondo un test on line dovrei avere 20 anni).

Ma poi i giovani al volante non se ne fanno nulla dei loro riflessi se sono impegnati a fare altro. Quanto al loro TDR, ammesso che la fase del riconoscimento del pericolo sia rapida perché sono attenti, le 2 fasi successive, quella della decisione su come intervenire e infine la manovra stessa, sono rallentate dalla scarsa esperienza. Insomma, se non hanno mai fatto una frenata di emergenza il loro "tempo di reazione complessivo" potrebbe essere comunque non rapido per un ritardo di decisione sulla manovra da attuare. O addirittura inesistente come capitò a mia figlia che trovatasi un motorino contromano non riuscì a frenare né prima né dopo l'impatto. ■

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