



TUTTI AL CENTRO!

“In medio stat virtus”?

Una delle esperienze più comuni, quando si viaggia in autostrada, è costituita dal trovarsi davanti a un’auto che, avendo a disposizione tre corsie, al momento tutte libere, procede tranquillamente sulla corsia centrale, sebbene il codice della strada preveda che si debba sempre occupare la corsia libera più a destra. Ma una delle esperienze più comuni, quando si viaggia in autostrada, riguarda anche la nostra auto che, nonostante tutte e tre le corsie siano libere, si ostina a percorrere quella centrale. Si deve così riconoscere che quel comportamento che da parte degli altri suscita una certa rabbia mista a incredulità, riguarda invece un po’ tutti, che per chiunque si trovi a guidare in autostrada e a dover decidersi dove collocarsi fra tre corsie libere, quella centrale sembri esercitare una certa attrattiva, tanto che è necessario uno sforzo di memoria e un altro di volontà per ricordare cosa prescrive il codice e per metterlo in atto. Sembra quindi opportuno provare a riflettere su cosa possa motivare un tale comportamento, anche in vista di una qualsiasi iniziativa tesa a modificarlo.

Principalmente, sembra possibile individuare due cause specifiche, anche se certo non le sole, in grado di indurre un atteggiamento che, oltre che sanzionabile, risulta anche pericoloso. Come si vedrà, queste cause potrebbero essere ricondotte a due grandi temi psicologici, temi che hanno un fondamento archetipico, ovvero che riguardano le basi psicologiche di ogni essere umano, sia pure esprimendosi, nel concreto, nelle più svariate forme. Queste due aree hanno a che fare con il mondo paterno-virile e con quello materno-accuditivo.

Per illustrare il primo caso è necessaria una brevissima digressione sulla normativa contenuta nel Codice della Strada. L’articolo 143 (Posizione dei veicoli sulla carreggiata), al comma 1 recita “I veicoli devono circolare sulla parte destra della carreggiata e in prossimità del margine destro della medesima, anche quando la strada è libera”.

Si tratta di una ben precisa indicazione, ma al comma 6 si aggiunge "Sulle strade di tipo A) e B) di cui all'articolo 2, comma 2, a tre o più corsie per senso di marcia, la corsia di destra è riservata ai veicoli lenti". Il comma 6, appena citato, è stato abrogato nel 2002, eppure sembra che i suoi effetti si facciano ancora sentire.

Al di là delle motivazioni tecniche che lo potevano giustificare, che qui non possono essere trattate, esso inseriva una variabile psicologica di notevole importanza. Definire la corsia di destra come riservata ai veicoli lenti, porta a creare intorno a quella corsia un'aura di inferiorità e non desiderabilità che sembra riferita ai temi legati al maschile e alla virilità. Sono stati spesi fiumi di inchiostro sul legame tra potenza, dimensioni, valore dell'auto e valenza virile percepita e comunicata dal suo proprietario. Si tratta di un tema inconscio che riguarda gli uomini ma non solo, essendo la dinamica maschile-femminile presente, seppure in proporzioni diverse, anche nella psiche di ogni donna. Su queste basi, occupare la corsia centrale rappresenterebbe una dimostrazione di forza, mentre collocarsi su quella più a destra indicherebbe un'ammissione di debolezza. Nel mondo della competizione tra maschi, d'altronde, mondo nel quale il padre introduce innanzitutto con il suo esempio, la regola vincente impone di battere l'avversario. Questa tesi può trovare conferma nel comportamento di coloro tra gli automobilisti che, probabilmente, hanno più a cuore la questione ora accennata. Basti pensare allo stile di guida dei possessori di auto potenti e prestigiose i quali, spesso, si impiantano stabilmente sulla corsia di sorpasso e procedono spediti senza mai spostarsi sulle corsie poste alla loro destra, anche quando tutta la carreggiata è libera.

Con quel comportamento essi comunicano potere e aggressività, imponendo a chiunque trovino sulla loro strada di spostarsi a destra, sempre più a destra, dimostrando così di essere i più forti.

Oltre, o forse accanto a questa ipotesi, è possibile formulare un'altra che invece riguarda il rapporto col mondo materno. La corsia centrale potrebbe essere favorita anche perché capace di trasmettere una maggiore sicurezza. Essa permetterebbe di sentirsi protetti dalle due corsie laterali, quindi più lontani dal pericolo rappresentato dai confini esterni della carreggiata autostradale. Viaggiare esattamente al centro della carreggiata rappresenterebbe quindi il desiderio di collocarsi in una posizione che ha la valenza della base sicura.

Come spesso accade, però, quando si fa riferimento al materno in momenti in cui ormai esso dovrebbe essere stato superato, la promessa di sicurezza si rivela solo una pericolosa illusione. Essa sembra quasi una sorta di "vacanza" dal mondo adulto, un mondo che in questo caso considera più sicuro occupare la corsia di destra mentre il richiamo materno indurrebbe a permanere nella effettivamente più pericolosa corsia centrale.



Tra le due ipotesi quest'ultima potrebbe essere, in vista di una possibile iniziativa di "educazione stradale", la più difficile da affrontare. Il mondo materno, infatti, è a livello ontologico (ovvero al livello dello sviluppo di ogni singolo individuo) inizialmente fondante se non (e qui il dibattito tra le varie teorie è ampio) esclusivo. Vi è comunque una naturale successione che vede in prima istanza, per ogni bambino, il bisogno di una protezione totale che la madre è chiamata ad assicurare col suo abbraccio, la sua presenza costante e il suo nutrimento. In seguito interverrà il padre, col suo corollario di significati maschili e col compito di preparare il figlio ad affrontare le difficoltà del mondo esterno alla famiglia. Si tratta di passaggi fondamentali il cui attraversamento pone le basi per uno sviluppo sufficientemente sano o per, al contrario, un futuro esordio psicopatologico.

Da quanto detto, a prescindere dalla correttezza o meno delle ipotesi presentate, si può comunque dedurre come dietro a un comportamento che si potrebbe semplicemente imputare alla scarsa educazione (non solo stradale) degli automobilisti o alla loro stupidità, si celano spesso motivazioni più profonde delle quali l'individuo non è cosciente. Sono però queste motivazioni alle quali qualsiasi intervento deve fare riferimento, se si vuole sperare di ottenere un cambiamento nei comportamenti. Sugli stessi presupposti si muove, ad esempio, e ormai da decenni, l'intero marketing commerciale, sempre alla ricerca di una maggiore comprensione delle motivazioni profonde alla base dei comportamenti di acquisto dei consumatori.

Il primo passo, però, richiederà di porsi davanti al fenomeno con un approccio comprensivo (che non significa giustificativo) che parta dalla riflessione sul proprio rapporto col fenomeno stesso più che da una giudicante presa di distanza.

***Psicologo-psicoterapeuta, Firenze
davide.stroscio@gmail.it**