

La Teoria della Predisposizione agli Incidenti e le sue conseguenze

“Esiste tra la popolazione generale dei conducenti un piccolo gruppo che è predisposto agli incidenti e un gruppo molto più grande, che è esente da incidenti“

(1938) *“The Accident Prone Driver”*

La Teoria della Predisposizione agli Incidenti e le sue conseguenze

Se gli incidenti stradali erano causati solo da un piccolo gruppo di persone, definite “cattivi conducenti”, le misure per ridurre i sinistri potevano essere estremamente semplificate oltreché vantaggiosamente economiche.

La Teoria della Predisposizione agli Incidenti e le sue conseguenze

In pratica, si trattava di individuare le persone predisposte agli incidenti e di ritirare loro la patente di guida.

La Teoria della Predisposizione agli Incidenti e le sue conseguenze

Fin dall'inizio si pose il problema di una misura della predisposizione agli incidenti. La ricerca di una misura attendibile della predisposizione agli incidenti proseguì per molto tempo.

La Teoria della Predisposizione agli Incidenti e le sue conseguenze

Centinaia di articoli apparvero successivamente su riviste prestigiose come:

- *Journal of the Royal Statistical Society, Biometrics,*
- *Psychological Bulletin,*
- *Psychometrics,*
- *Journal of Applied Psychology*
- *Journal of the Institute of Actuaries.*

La Teoria della Predisposizione agli Incidenti e le sue conseguenze

In quanto accettato dal pubblico e avallato dal sistema politico, la mancanza di prove fu irrilevante. Si deve far notare come, fin dall'inizio, al concetto mancasse il sostegno di una prova empirica.

Frank A. Haight

La Teoria della Predisposizione agli Incidenti e le sue conseguenze

In un importante articolo Johnson (1946) valutava e criticava oltre duecento studi, mostrando che le analisi statistiche erano quasi sempre prive di validità, inappropriate, inadeguate o irrilevanti.

La Teoria della Predisposizione agli Incidenti e le sue conseguenze

Egli affermava, inoltre, che le conclusioni non erano logicamente fondate, e sottolineava la debolezza e l'assurdità dei test psicologici utilizzati nell'accertamento dell'idoneità alla guida.

La Teoria della Predisposizione agli Incidenti e le sue conseguenze

A questo proposito, sembra opportuno sottolineare (secondo Frank A. Haight) come le professioni che si occupano di sicurezza stradale mostrino una certa propensione agli slogan.

In aggiunta alla “predisposizione agli incidenti” possiamo menzionare, infatti, altri suggestivi motti:

La Teoria della Predisposizione agli Incidenti e le sue conseguenze

“defensive driving”,

“road rage”,

“killer drunk”,

“risk homeostasis”,

“Holiday Death Toll”,

“zero vision”,

“road hog”.

La Teoria della Predisposizione agli Incidenti e le sue conseguenze

Ognuno di questi potrebbe essere un buon argomento per una tesi di laurea sulla cultura popolare da discutersi in un qualche dipartimento di antropologia.

Frank A. Haight

Rischio „normale „

- Cosa significa rischio normale?
- Cosa significa rischio 2, 4 o 10 volte superiore a quello normale e quali implicazioni comporta?

Un esempio fittizio

- Rischio normale e socialmente tollerato
- Una popolazione di conducenti che ha un rischio pari a 1 incidente stradale su 20.000 conducenti (e per unità di tempo)

- Rischio 2 volte maggiore
- Una popolazione di conducenti che ha un rischio pari a 1 incidente stradale su 10.000 conducenti (e per unità di tempo)

Rischio molto elevato

- Rischio 4 volte maggiore
 - Una popolazione di conducenti che ha rischio pari a 1 incidente stradale su 5.000 conducenti (e per unità di tempo)
-
- Rischio 10 volte maggiore
 - Una popolazione di conducenti che ha un rischio pari a 1 incidente stradale su 2.000 conducenti (e per unità di tempo)

Rischio 2 volte superiore

- Gli incidenti stradali sono la conseguenza di una concatenazione sfortunata di molti elementi sfortunati.
- Non sappiamo in precedenza chi si troverà in una di queste situazioni.
- Pertanto, se abbiamo una popolazione di conducenti a rischio per eliminare 1 incidente stradale si dovrà togliere la patente a chi (1) lo commetterà e a 9999 conducenti che non lo avrebbero commesso.

Rischio 4 e 10 volte superiore

- Rischio 4 x: 1 incidente su 5.000
- Pertanto, se abbiamo una popolazione di conducenti a rischio per eliminare 1 incidente stradale si dovrà togliere la patente a chi (1) lo commetterà e a 4999 conducenti che non lo avrebbero commesso.

- Rischio 10 x: 1 incidente su 2.000
- Pertanto, se abbiamo una popolazione di conducenti a rischio per eliminare 1 incidente stradale si dovrà togliere la patente a chi (1) lo commetterà e a 1999 conducenti che non lo avrebbero commesso.