

SELF-BIASES, RICERCA DI SENSAZIONI FORTI, E GUIDA PERICOLOSA

SELF-BIASES, SENSATION SEEKING, AND RISKY DRIVING

Elena Antonelli

Dipartimento di Psicologia Generale – Università di Padova

Introduzione

L'incidentalità stradale nel nostro Paese ha assunto proporzioni tali da configurarsi come un vero e proprio problema sociale: nel 2004 il numero di sinistri è stato di 224.553, con 5.625 morti e 316.630 feriti (Istat, 2005). I dati Irtad-Ocse (International Road Traffic and Accident Database, 2001) relativi all'indice di mortalità e ferimento (numero di morti e di feriti a causa di incidente stradale ogni 100mila abitanti), collocano l'Italia al di sopra della media europea e consentono di classificarla tra i Paesi Europei a rischio *medio*.

Ma quali sono le categorie di utenti della strada a maggior rischio? Secondo i dati del Censis (2003) nel nostro Paese, negli ultimi trent'anni, circa un terzo dei decessi provocati da incidenti stradali ha riguardato giovani d'età compresa tra i 15 e i 29 anni; a maggior rischio relativo sono coloro che hanno tra i 15 e i 24 anni, per i quali l'incidentalità stradale costituisce la prima causa di morte. Esaminando invece i dati Istat suddivisi per classi d'età e sesso, si evidenzia che nel 2004, come negli anni immediatamente precedenti, la fascia più colpita dalle conseguenze degli incidenti stradali è stata quella tra i 25 e i 29 anni, con 614 morti e 43.354 feriti. In questa stessa fascia si registra il valore massimo del numero di conducenti deceduti, 481 di cui solo 47 di sesso femminile. In corrispondenza della medesima classe d'età si colloca il maggior numero di conducenti rimasti feriti (Istat, 2005).

Questi dati confermano una vasta letteratura internazionale secondo cui i guidatori più giovani hanno maggiori probabilità d'incorrere in un incidente stradale ed è più probabile che questo abbia esito fatale (Deery, 1999; Gidron, Gal e Desevilya, 2003). Anche il maggior coinvolgimento del sesso maschile è estesamente documentato in letteratura (Horwood e Fergusson, 2000).

Il problema dell'incidentalità giovanile è stato ricondotto a due fattori principali: l'età e l'inesperienza nella guida, anche se raramente queste variabili vengono distinte nelle ricerche empiriche condotte con giovani (Deery, 1999). La giovane età si associa ad una tendenza a mettere in atto comportamenti a rischio e l'auto ne offre l'opportunità, costituendo in questo un mezzo privilegiato dai giovani perché simbolo di autonomia, di adultità e di status, soprattutto per i maschi (Bonino, 1999; Maeran, 2000). La letteratura evidenzia che, in effetti, se confrontati con guidatori più anziani, i ragazzi adottano con maggior frequenza uno stile di guida pericoloso, caratterizzato da comportamenti quali procedere ad alta velocità, non mantenere la distanza di sicurezza, passare con il semaforo rosso; più spesso, inoltre, i giovani, si mettono al volante dopo aver assunto alcol o sostanze psicoattive (Elander, West, French, 1993; Bonino, 1999; Begg e Langley, 2001). D'altra parte, la loro scarsa esperienza li rende impreparati a far fronte ai pericoli che queste azioni possono comportare. Gli studi sul ruolo svolto dall'esperienza maturata nella guida dimostrano che le prestazioni al volante dei guidatori inesperti sono inferiori a quelle degli esperti per molti aspetti (Deery, 1999). Le abilità maggiormente implicate nel problema dell'incidentalità, e che sarebbero deficitarie nei guidatori inesperti, riguardano la percezione del pericolo, il controllo attentivo e la calibratura del proprio comportamento di guida alla richiesta del compito da eseguire. Secondo Deery (1999), alcuni comportamenti di guida pericolosa dei giovani non derivano dalla volontà deliberata di porsi in una situazione rischiosa, ma dall'inesperienza. Ad esempio, se un pedone si sporge dal marciapiede per attraversare la strada, un giovane guidatore può non rallentare perché non sa come posizionare l'auto in modo da minimizzare le possibilità di un impatto.

Tuttavia, l'esperienza nella guida può rappresentare un'arma a doppio taglio. Infatti, le ricerche nelle quali questa variabile è stata chiaramente distinta dall'età ed è stata operazionalizzata, ad esempio, tramite il numero di chilometri percorsi annualmente o settimanalmente, hanno evidenziato che i guidatori più esperti hanno maggiore fiducia nelle loro capacità di guida, ma sono meno motivati a una guida sicura e al rispetto delle regole del traffico (Lajunen e Summala, 1995). Inoltre il chilometraggio annuo è risultato predittivo del numero di incidenti e di violazioni del codice della strada (Lajunen e Summala, 1997); questo risultato è senz'altro in parte dovuto al fatto che chi guida di più è maggiormente esposto ai rischi del traffico. Tuttavia, esso è riconducibile anche al ruolo svolto dall'esperienza nell'aumentare le abilità implicate nella conduzione di un veicolo, che vanno così ad incidere positivamente sull'immagine

di sé come guidatore. Questa, a sua volta, può influire sul comportamento di guida e sugli incidenti. Tale modello, secondo Lajunen e Summala (1997), richiede tuttavia ulteriori conferme empiriche.

I dati e la letteratura fin qui esaminati rendono palese che i giovani, soprattutto i maschi, devono costituire il soggetto privilegiato di ricerche finalizzate alla comprensione dei fattori psicosociali che li associano ad un comportamento di guida ad elevato rischio e divenire il target principale di conseguenti interventi di prevenzione.

Relativamente alle cause degli incidenti stradali, in letteratura le dinamiche dei sinistri sono state ricondotte a tre fattori, interagenti tra loro: il comportamento del guidatore, il veicolo – in particolare i suoi dispositivi di sicurezza – e la strada (più in generale l'ambiente). Tra questi è ormai largamente riconosciuto come preponderante il ruolo svolto dal fattore umano (Di Nuovo, 2000). Infatti, nei dati ufficiali del 2004, è stata attribuita a *comportamento scorretto del conducente* (prevalentemente a guida distratta o andamento indeciso, eccesso di velocità, e mancato rispetto della distanza di sicurezza) una percentuale pari al 91% dei sinistri e il 2% è stata ricondotto al suo stato psicofisico alterato (soprattutto per ebbrezza alcolica). Lo stato delle infrastrutture ha pesato per il 4% dei casi, mentre solo lo 0,3% del totale degli incidenti è stato causato da difetti o avarie del veicolo; i rimanenti casi sono stati imputati a “circostanze imprecisate” (Istat, 2005). Questi dati ribadiscono ulteriormente la necessità di concentrare gli sforzi diretti a ideare efficaci misure preventive primariamente sul fattore umano, pur senza trascurare le condizioni oggettive quali le caratteristiche della viabilità e la numerosità ed efficienza tecnica dei veicoli circolanti.

Da questo punto di vista, risulta evidente l'importanza della ricerca psicologica per la comprensione delle dinamiche degli incidenti e più in generale del comportamento di guida, in particolare di quello a rischio. L'apporto della psicologia si configura tanto più determinante alla luce del fatto che la tecnologia, soprattutto i miglioramenti apportati ai dispositivi di sicurezza attiva e passiva dei veicoli, ha raggiunto traguardi notevoli nel ridurre la gravità delle conseguenze degli incidenti – aumentando così le probabilità di sopravvivenza – ma non ha influito significativamente sulla loro numerosità (Di Nuovo, 2000; Rothengatter, 2002).

Il comportamento di guida è altamente complesso, dal momento che chiama in causa simultaneamente percezione, attenzione, abilità motorie, strategie decisionali, emozioni e motivazioni. La psicologia viaria, nel corso degli anni, ha spostato il suo focus d'attenzione da modelli del comportamento di guida in cui erano preminenti gli aspetti

percettivi e motori e in cui gli incidenti venivano spiegati in base agli errori del guidatore, a modelli in cui assumono importanza i fattori motivazionali, emotivi e personologici, mutuando molti concetti e risultati di ricerca dalla psicologia sociale e della personalità. Questa derivazione si profila come molto proficua sia per la ricerca sia, auspicabilmente, per la prevenzione. Infatti, come afferma Rothengatter (2002), i modelli sviluppati nell'ambito della psicologia viaria – tra cui quelli basati sulla congruenza tra capacità e compito e le teorie omeostatiche del rischio – non si sono rivelati sufficientemente precisi da poter costituire un fondamento per la programmazione di misure preventive. Secondo questo autore, a tal fine sembrano più promettenti i modelli inerenti ai rapporti tra atteggiamento e comportamento, e lo studio delle differenze individuali.

La ricerca presentata in questo lavoro si inserisce in tale filone d'indagine; infatti, analizza alcune variabili motivazionali e di personalità, i *self-biases* – distorsioni cognitive a favore del sé – e la *sensation seeking* – ricerca di sensazioni forti –, in un gruppo di uomini d'età compresa tra i 18 e i 30 anni, soggetti, come si è visto, particolarmente a rischio d'incidente stradale.

Tra i costrutti che la psicologia viaria ha tratto dalla psicologia sociale vi è quello di *self-bias*, che ha dimostrato di possedere notevole valore euristico nello studio del comportamento di guida. I termini si riferiscono a una discreta gamma di fenomeni, tra i quali quelli maggiormente indagati in riferimento alla guida sono il *self-enhancement*, qui tradotto con autovalorizzazione, l'illusione di controllo e l'ottimismo irrealistico (Taylor e Brown, 1988, 1994). Con "autovalorizzazione" si indica la tendenza delle persone a percepire in se stesse più caratteristiche positive che negative, ed ad attribuirle in misura maggiore a sé che agli altri (*better than average effect*); l'illusione di controllo designa un senso di controllo personale sul proprio comportamento e sull'ambiente circostante maggiore di quello oggettivamente esercitabile¹, mentre l'ottimismo irrealistico consiste nella convinzione che il futuro ci riservi più eventi positivi che negativi, soprattutto in confronto a quanto può capitare agli altri. Sono molto numerosi gli studi che hanno dimostrato la pervasività e la robustezza di tali *biases* in relazione ai più diversi comportamenti, caratteristiche personali, ed eventi della vita, specialmente in campioni di soggetti occidentali (Alicke, Klotz, Breitenbecher, Yurak, Vredenburg, 1995; Hoorens, 1995). Attualmente vi è concordanza tra gli studiosi

¹ In letteratura è stata impiegata la locuzione "illusione di controllo" in riferimento sia a situazioni in cui il controllo è illusorio, sia a situazioni in cui il controllo è effettivo, ma le conseguenze positive del controllo sono illusorie (Horswill e McKenna, 1999).

nell'ascrivere una doppia natura a queste distorsioni, sia cognitiva che affettiva, e nel ritenere che la loro funzione principale sia quella di mantenere una visione positiva del sé la quale, a sua volta, garantisce un livello ottimale di soddisfazione per la vita e di benessere psicologico (Cummins e Nistico, 2002).

I *self-biases*, tuttavia, possono anche avere valore disadattivo. Ad esempio, la tendenza a percepirsi come meno vulnerabili alle malattie rispetto agli altri può condurre a trascurare i più elementari comportamenti di mantenimento e di promozione della propria salute (Weinstein, 1989); oppure ritenersi maggiormente in grado d'esercitare controllo sull'autovettura e sui vari comportamenti di guida, può indurre a sottovalutare i rischi e a non prendere precauzioni – come indossare la cintura di sicurezza – per contrastare gli effetti di un eventuale incidente (McKenna, 1993). Secondo molti autori, la soluzione consiste nel rimanere nei limiti di quello che Baumeister (1989) definisce un "marginale ottimale" di *self-biases*, al di fuori del quale la carenza o l'eccesso di ottimismo, di fiducia nelle proprie capacità di controllo, come pure di valorizzazione del sé possono avere conseguenze negative: il funzionamento psicologico ottimale è associato ad una distorsione nella percezione di sé e del mondo che è "da leggera a moderata". Possedere questi attributi in scarsa misura conduce ad una visione eccessivamente realistica e deprimente di sé e del mondo; infatti, esiste un corpo ormai sostanzioso di ricerche che dimostra il legame tra livelli bassi di *self-biases* e umore depresso o distimico. D'altra parte, anche livelli molto alti di distorsioni cognitive a servizio del sé possono avere conseguenze negative: chi tende a valutarsi in modo esageratamente positivo potrebbe porsi mete troppo elevate per le proprie capacità, andando incontro al fallimento e a situazioni stressanti, o addirittura pericolose (Baumeister, 1989; Cummins e Nistico, 2002).

A queste ultime considerazioni è legato l'interesse della psicologia viaria per le distorsioni cognitive favorevoli al sé. A tale riguardo, una prima annotazione da fare è che nella letteratura inerente ai rapporti tra *self-biases* e guida emerge una confusione nell'uso dei nomi ad essi tradizionalmente assegnati dalla psicologia sociale, che può evidentemente condurre a una confusione a livello concettuale². In ogni

² L'autovalorizzazione, l'esagerato senso di controllo e l'ottimismo irrealistico furono tutti inizialmente etichettati come *bias ottimistico* (DeJoy, 1989; McKenna, 1993). In seguito ci si accorse che era importante distinguere il *bias ottimistico* dall'illusione di controllo, ma questa venne ancora confusa con l'autovalorizzazione (McKenna, 1993). Nel caso di alcuni autori tale mancanza di chiarezza permane anche nei lavori più recenti (McKenna e Albery, 2001) e può essere giustificata dal fatto che effettivamente i *self-biases* sono strettamente correlati, soprattutto l'ottimismo irrealistico e l'illusione di controllo, sia a livello teorico che empirico (Hoorens, 1995; Rothengatter, 2002)

caso, al di là della scarsa chiarezza nella nomenclatura, una rassegna delle ricerche sui legami tra *self-biases* e guida mostra che in molti stati americani ed europei, la maggior parte dei soggetti intervistati giudica la propria guida migliore e più sicura di quella di guidatori simili a sé (Svenson, 1981; Goszczyńska e Roslan, 1989; Arcuri, 1997), e che l'abilità e la sicurezza nella guida attribuite a sé sono maggiori di quelle attribuite al "guidatore medio" (McKenna, Stainer e Lewis, 1991; McKenna e Albery, 2001) o agli "altri in generale" (Delhomme, 1991). Questo *bias* d'autovalorizzazione è più spiccato nei guidatori che percorrono un numero maggiore di chilometri (Goszczyńska e Roslan, 1989; Groeger, 2000) e nei maschi rispetto alle femmine (DeJoy, 1992), anche se quest'ultima differenza si attenua controllando l'influenza dell'esperienza di guida (McKenna et al., 1991).

La robustezza della visione distorta di sé come guidatore viene corroborata dai pochi studi che hanno preso in considerazione il coinvolgimento dei soggetti in incidenti stradali. In uno dei primi, Preston ed Harris (1965) hanno confrontato 50 guidatori ospedalizzati perché incorsi in sinistri mentre guidavano con altrettanti individui, equiparati per numerose variabili socio-anagrafiche, ma che non avevano avuto incidenti da almeno 5 anni. Tutti i soggetti giudicarono la propria condotta di guida simile a quella di un guidatore esperto e le medie delle autovalutazioni concernenti le proprie prestazioni di guida risultarono pressoché identiche nei due gruppi. Alla richiesta, rivolta ai 50 guidatori incidentati, di descrivere la loro efficienza nella guida al momento dell'incidente, ben 32 risposero che la loro guida era "normale", "buona" o "più che buona" e "al 100%", nonostante che 17 di essi fossero stati citati dalla polizia per guida negligente al momento del sinistro. Nello studio di McKenna e Albery (2001) vennero differenziati tre gruppi di soggetti in base alla gravità dell'incidente subito e furono confrontati con un gruppo di controllo. In relazione all'abilità e alla sicurezza attribuite alla propria condotta di guida, i risultati evidenziarono che solo coloro che avevano subito l'incidente più grave riportarono punteggi significativamente più bassi del gruppo di controllo, mentre tutti gli altri confronti non evidenziarono differenze statisticamente significative.

Per quanto concerne l'ottimismo irrealistico e l'illusione di controllo, dal punto di vista cronologico la psicologia viaria ha indagato dapprima il *bias* ottimistico, equiparandolo alla percezione del rischio. Infatti esso è stato prevalentemente operazionalizzato tramite domande relative alla probabilità soggettiva di rimanere coinvolto in un incidente, rispetto a determinati target. In tali indagini, la maggior parte degli individui si percepisce come meno vulnerabile agli incidenti del "guidatore medio" e/o di persone simili a sé, sia quando il giudizio è

generale sia quando è specifico, cioè relativo a determinati comportamenti di guida o scenari d'incidente (Svenson, Fischhoff e McGregor, 1985; Finn e Bragg, 1986; Matthews e Moran, 1986; Cicognani e Zani, 1999). Anche il *bias* ottimistico aumenta d'ampiezza all'aumentare dell'esperienza di guida (Svenson et al., 1985; DeJoy, 1989; Holland, 1993); riguarda entrambi i sessi, anche se i maschi tendono a essere più ottimisti (DeJoy, 1992), ed è trasversale a tutte le fasce d'età, sebbene vi sia qualche indicazione che esso diminuisca all'aumentare dell'età (Finn e Bragg, 1986; Holland, 1993). I soggetti che hanno già avuto incidenti di varia gravità non forniscono stime diverse della loro probabilità di incorrere in un sinistro rispetto a soggetti non incidentati (McKenna e Albery, 2001).

Alcuni di questi studi hanno rinvenuto una relazione tra l'abilità di guida autoattribuita e la percezione del rischio: quanto più ci si giudica abili, tanto più ci si sente invulnerabili agli incidenti stradali (Svenson et al., 1985; Matthews e Moran, 1986); recentemente, tuttavia, questo risultato non è stato replicato (Rothengatter, 2002). Più consistenti sono le evidenze di un legame tra *bias* ottimistico e senso di controllo, inteso sia come una disposizione personale – es. *locus of control* interno, desiderio di controllo (Holland, 1993; Hammond e Horswill, 2002) –, sia come percezione della controllabilità degli eventi in cui ci si può imbattere mentre si guida (DeJoy, 1989): tanto maggiore è il controllo/controllabilità, tanto più si è ottimisti. McKenna (1993), per appurare se il relativo senso di invulnerabilità del guidatore sia dovuto ad ottimismo irrealistico o ad una illusione di controllo, ha condotto due studi che sono ritenuti paradigmatici dagli studiosi del settore. Nel primo ha chiesto ai soggetti di giudicare la loro probabilità di incorrere in un incidente – rispetto agli altri guidatori – in una situazione in cui potevano esercitare controllo, cioè mentre erano alla guida, e in una situazione in cui non potevano, perché trasportati. I risultati mostrarono che i soggetti percepivano come molto meno probabile avere un incidente se erano loro stessi a guidare, rispetto alla condizione di passeggeri. Nel secondo esperimento McKenna, variando il livello di controllo degli scenari di guida, ha dimostrato che i soggetti si ritenevano meno vulnerabili agli incidenti negli scenari ad alto controllo (es. “probabilità d'incidente mentre si sta cambiando corsia di traffico”), rispetto a quelli a basso controllo (es. “probabilità d'incidente mentre l'auto slitta sulla strada ghiacciata”), nella condizione di guidatori ma non in quella di passeggeri. I risultati di questi studi, secondo McKenna, dimostrano che il senso d'invulnerabilità del guidatore non è da attribuire all'ottimismo irrealistico, inteso come un'aspettativa generalizzata di risultati positivi, indipendentemente dall'origine degli stessi. Se così fosse, i soggetti si

sarebbero sentiti invulnerabili anche nella condizione di passeggero e negli scenari a basso livello di controllabilità. Al contrario, i soggetti giudicarono scarse le loro probabilità d'incidente nelle situazioni controllabili, in cui potevano esercitare le loro personali abilità. Queste evidenze inducono a pensare che il controllo sia uno dei fattori più importanti dell'ottimismo irrealistico (McKenna, 1993). Ricerche successive hanno dimostrato la validità di questa supposizione. Ad esempio, Horswill e McKenna (1999), in uno studio di guida simulata in cui metà dei soggetti doveva immaginare di essere al volante e l'altra metà di essere trasportato, trovarono che i primi sceglievano velocità più elevate. Tale risultato può essere spiegato in base all'illusione di controllo, per cui i partecipanti "guidatori" avrebbero avuto la convinzione, non supportata da dati oggettivi, che il loro personale controllo sulla situazione rendesse possibile mantenere la sicurezza anche a livelli elevati di velocità.

Altri tipi di distorsioni sono coinvolte nella guida, tra cui l'*errore fondamentale d'attribuzione*, cioè la tendenza ad attribuire a fattori contestuali l'origine del proprio comportamento e a disposizioni personali l'origine del comportamento altrui, e l'effetto *falso consenso*, secondo cui determinati attributi e comportamenti (soprattutto quelli socialmente poco desiderabili) sono ritenuti più comuni e diffusi dalle persone che li possiedono e li mettono in atto, piuttosto che da coloro che ne sono esenti o non si comportano in quel modo. Alcuni studi hanno dimostrato l'importanza di queste due distorsioni nella guida: esse infatti "servono" ai guidatori per giustificare psicologicamente le loro infrazioni e cattive condotte di guida (Arcuri, 1997). Nel presente lavoro, tuttavia, l'analisi è stata circoscritta ai *self-biases* dell'autovalorizzazione, dell'illusione di controllo e dell'ottimismo irrealistico, scarsamente indagati, in riferimento al comportamento di guida, con soggetti italiani.

Sebbene sia stato ipotizzato che i *self-biases*, alterando la percezione del rischio, cioè abbassandone la soglia, costituiscano uno dei fattori responsabili della guida pericolosa, tale legame non è stato oggetto diretto di indagini empiriche, né in relazione a comportamenti rilevati oggettivamente (ad es. numero di gravi infrazioni del codice stradale come risulta dai registri delle autorità di polizia), né in relazione a comportamenti a rischio riferiti dagli stessi soggetti che li mettono in atto (Deery, 1999). Questo studio si propone di offrire un contributo a questa tematica, tentando di rispondere alle domande "Coloro che evidenziano *self-biases* più marcati assumono rischi maggiori quando guidano?" e "I *self-biases* sono predittivi di alcuni indici di guida pericolosa?".

Per quanto riguarda l'influsso della personalità sul comportamento di guida, sono abbastanza numerosi i tratti analizzati dagli studiosi di psicologia viaria (cfr. Dal Corso, Larentis, Vignato, 2000). Tra di essi emerge come particolarmente associata alla guida pericolosa la ricerca di sensazioni forti, contraddistinta dal bisogno di procurarsi sensazioni ed esperienze nuove, diversificate ed intense e dalla disponibilità a correre rischi fisici, sociali, legali e finanziari allo scopo di ottenerle (Zuckerman, 1994). Per misurare questo tratto Zuckerman ha messo a punto la *Sensation Seeking Scale* (SSS), di cui la forma maggiormente usata è la V (Zuckerman, 1971), composta da quattro sottoscale: ricerca di brivido ed avventura (TAS), ricerca di esperienze (ES), suscettibilità alla noia (BS) e disibinizione (Dis). I maschi possiedono un livello più elevato di *sensation seeking* delle femmine e in entrambi i sessi esso aumenta fino a sedici anni circa per poi diminuire. I punteggi relativi a questo tratto sono correlati alla probabilità di avere un infortunio e ad una varietà di comportamenti a rischio, tra cui il gioco d'azzardo, il fumo, gli investimenti imprudenti e la guida pericolosa (Zuckerman, 1994). Jonah (1997) ha compiuto una rassegna degli studi sulle relazioni tra *sensation seeking* e guida a rischio, suddividendoli in tre sezioni riguardanti rispettivamente la guida in stato d'ebbrezza, altri comportamenti di guida pericolosa, come procedere a velocità elevata, e le sue possibili conseguenze, cioè le collisioni e le infrazioni. Dei 40 studi esaminati, ben 36 hanno evidenziato una relazione positiva tra *sensation seeking* e i diversi aspetti della guida a rischio, con correlazioni comprese tra .30 e .40. La relazione è più forte con i comportamenti di guida pericolosa, piuttosto che con le infrazioni e le collisioni; a tale proposito, Jonah osserva che il coinvolgimento in sinistri è meno associato al tratto probabilmente per la scarsa variabilità della misura (gli incidenti sono eventi relativamente rari) e anche perché incorrere in un incidente non necessariamente significa esserne responsabile, eventualità che, insieme alla gravità dei sinistri, raramente gli studi hanno preso in considerazione. Inoltre i soggetti intervistati, nella maggior parte delle ricerche, erano di sesso maschile; le poche che hanno coinvolto anche femmine hanno rinvenuto una relazione più debole tra guida pericolosa e *sensation seeking* nelle donne rispetto agli uomini. Numerosi studi hanno messo in luce che i soggetti con un livello elevato di *sensation seeking* percepiscono un rischio minore in varie situazioni di guida e che il rischio percepito e i comportamenti azzardati sono negativamente correlati. Queste evidenze hanno condotto Jonah (1997) ad ipotizzare che la percezione del rischio può mediare la relazione tra *sensation seeking* e la guida pericolosa.

Obiettivi

Questo studio si è proposto d'indagare l'esistenza dei *self-biases* relativi alla guida in un gruppo di giovani italiani, e di analizzare le relazioni tra alcuni indici di guida pericolosa, la ricerca di sensazioni forti e gli eventuali *self-biases* nella guida.

Più in dettaglio, sono stati perseguiti i seguenti scopi:

1) Confermare l'esistenza dei *self-biases* dell'autovalorizzazione, del controllo illusorio e dell'ottimismo irrealistico inerenti ai comportamenti di guida, rinvenuti in ricerche precedenti, condotte perlopiù in Nord America e in Nord Europa. A tal fine, è stato impiegato uno strumento che, a diversità di quelli utilizzati negli altri studi, contiene items che si riferiscono sia all'abilità, sia al controllo, sia all'ottimismo. Un ulteriore scopo è stato quello d'indagare l'influenza dell'esperienza di guida su eventuali distorsioni favorevoli al sé. L'attesa generatasi sulla base della letteratura era che anche i soggetti esaminati in questo studio evidenziassero dei *self-biases* nella valutazione del comportamento di guida, cioè che essi si ritenessero più competenti dei loro coetanei nella guida, maggiormente in grado di controllare l'autovettura in situazioni più o meno critiche, e che fossero più ottimisti in riferimento a sé che agli altri. E' stato anche ipotizzato che l'ampiezza delle distorsioni incrementasse all'aumentare dell'esperienza di guida.

2) Un secondo obiettivo è stato quello di offrire un contributo allo studio di una tematica della psicologia viaria che non è stata finora adeguatamente approfondita: l'analisi delle relazioni tra i *self-biases*, l'esperienza di guida e alcuni indicatori di guida pericolosa riferiti dai soggetti (ad es. velocità), come pure alcune sue conseguenze (ad es. numero di incidenti). Queste variabili sono state correlate anche alla ricerca di sensazioni forti. Non avendo reperito in letteratura studi specifici sulle relazioni tra *self-biases* e gli indici di guida pericolosa presi in considerazione, si è potuto formulare un'ipotesi solo riguardo alla *sensation-seeking*: come dimostrato dagli studi precedenti, ci si attendeva che il tratto fosse positivamente correlato ai comportamenti a rischio nella guida, così come riportati dai soggetti.

Metodo

Soggetti

Hanno partecipato alla ricerca 200 giovani di sesso maschile, con età compresa tra i 18 e i 30 anni ($M=25$, $d.s.=3.30$), residenti in una

capoluogo del nord Italia o nella sua provincia. Il 67.5% possiede il diploma di scuola media superiore, il 21% di scuola media inferiore e l'11.5% è laureato. Dal punto di vista professionale, il gruppo più numeroso è costituito da studenti (32%), seguito da coloro che lavorano come impiegati (24%) e dagli operai (18%), i rimanenti sono occupati in altre varie professioni. Per quanto riguarda le variabili relative all'esperienza di guida, tutti i soggetti possiedono la patente per la guida dell'autovettura, da un minimo di 1 anno a un massimo di 12 anni ($M=6.37$, $d.s.=3.43$), distribuendosi in modo uniforme rispetto a questa variabile. I chilometri annui percorsi sono, in media, 16134; relativamente alla frequenza d'utilizzo della vettura, la maggioranza dei soggetti ha dichiarato di usarla tutti i giorni (71.5%) o quasi tutti i giorni (21.5%).

Strumenti

Sono stati somministrati due specifici questionari sulla guida – uno per la rilevazione dei *self-biases* e l'altro della guida pericolosa –, una versione ridotta della forma V della *Sensation Seeking Scale* (SSS; Zuckerman, 1971), e un questionario per ottenere le informazioni relative alle infrazioni del codice della strada e alle loro possibili conseguenze.

Questionario per la rilevazione dei self-biases nel comportamento di guida

Si compone di due parti, una per rilevare le auto-attribuzioni d'abilità, di controllo e di ottimismo irrealistico e l'altra per misurare, tramite gli stessi items, le etero-attribuzioni. Le istruzioni e gli items sono stati creati ex-novo, sulla base di un attento esame della letteratura.

Nella maggior parte delle ricerche citate nella parte introduttiva, la metodologia impiegata consisteva in un confronto diretto tra sé e il "guidatore medio", in cui i soggetti dovevano fornire la loro risposta su un'unica scala (es. "Rispetto al guidatore medio, quanto ti ritieni abile nella guida?"; modalità di risposta su scala graduata a 11 punti da "molto meno abile" a "molto più abile"; McKenna e Albery, 2001). È stato dimostrato, nell'ambito della ricerca socio-cognitiva, che questa metodologia conduce ad amplificare le differenze sé-altro in favore del sé. Infatti: a) Il target "guidatore medio" è un target vago, astratto e come tale lascia spazio ad un livello elevato di ambiguità e di soggettività nel processo di confronto (Groeger, 2000). In questa situazione i soggetti possono effettuare "confronti verso il basso", cioè con persone che reputano peggiori di loro per qualche aspetto o a maggior rischio di incorrere in eventi negativi (Perloff e Fetzer, 1986), oppure, confrontandosi con una persona "media", possono semplicemente

applicare un'euristica del tipo "Io sono meglio della media" (Alicke et al., 1995). In ogni caso, l'ampiezza dei *biases* a favore del sé diminuisce al diminuire del livello di astrazione della persona che costituisce il termine di confronto e si riduce ulteriormente se si ha molta familiarità con essa (Alicke et. al., 1995; Perloff e Fetzer, 1986). b) La differenza sé-altro nell'attribuzione di abilità nella guida è maggiormente favorevole al sé quando il confronto è diretto, cioè effettuato dai soggetti tramite un'unica scala di risposta, piuttosto che a-posteriori, cioè eseguito dallo sperimentatore, paragonando le attribuzioni riferite al sé e quelle riferite all'altro, fornite dai soggetti su scale separate (Goszczyńska e Roslan, 1989). c) Oltre ad avere impiegato un'unica scala di risposta, la maggior parte degli studi sui rapporti tra *self-biases* e guida non ha bilanciato il referente del giudizio di confronto che, generalmente, è costituito dall'"altro", mentre il sé è il soggetto. Gli studi di psicologia sociale hanno consistentemente dimostrato un effetto di *asimmetria* nei confronti sé-altro: viene percepita una differenza maggiore quando è il sé (soggetto) ad essere confrontato all'altro (referente del giudizio), rispetto alla condizione in cui il sé è il referente del giudizio e l'altro il soggetto (cfr. Arcuri e Serino, 1992). Codol (1987) ha spiegato tale effetto in termini di motivazione a distinguersi dagli altri, affermando che ammettere di essere simili agli altri è più minaccioso per il proprio senso di unicità che riconoscere che gli altri sono simili a sé. Altri autori hanno fornito spiegazioni di tipo cognitivo, che considerano il sé un punto di riferimento abituale nei confronti sociali (Holyoak e Gordon, 1983) o un prototipo (Karylowsky, 1990). L'effetto di asimmetria è stato riscontrato anche in relazione ai *self-biases* dell'autovalorizzazione e dell'ottimismo irrealistico, che risultano più marcati quando il giudizio di confronto tra sé e l'altro viene formulato nella direzione sé-altro piuttosto che in quella inversa (Hoorens, 1995; Eiser, Pahl e Prins, 2001).

Complessivamente, quindi, gli studi sulle relazioni tra *self-biases* e guida, pur riconoscendo, in alcuni casi, l'esistenza di variabili e/o condizioni che moderano l'effetto delle distorsioni, raramente le hanno analizzate e/o controllate. Questa ricerca, invece, le ha tenute in considerazione, ed è stata progettata in modo da essere più conservativa possibile riguardo alla possibilità di rilevare *self-biases* nel gruppo di soggetti intervistati.

Sono stati formulati 21 items, redatti in due forme, una per l'auto-attribuzione e l'altra per l'etero-attribuzione; il target di confronto era costituito dai "coetanei". 5 items si riferiscono all'abilità nella guida (es. "Quanto si ritiene abile nella guida?"), 14 al senso di controllo (es. "Quanto ritiene in grado i suoi coetanei di guidare con le strade ghiacciate?") e 2 all'ottimismo (es. "Quante probabilità pensa ci siano

che lei venga coinvolto in un incidente mentre sta guidando un'altra persona ?”). Le risposte venivano date su scala settenaria, graduata da 0 (per nulla o 0% di probabilità) a 6 (moltissimo o 100% di probabilità).

Allo scopo di controllare l'effetto *asimmetria*, l'ordine di presentazione delle due forme è stato bilanciato: metà dei soggetti ha risposto prima agli items sul sé e poi agli items sui coetanei (versione sé-coetanei) e viceversa per l'altra metà (versione coetanei-sé).

Le istruzioni della versione sé-coetanei chiedevano dapprima ai soggetti di giudicarsi nella guida dell'autovettura e, in seguito, di rispondere alle stesse affermazioni, ma in riferimento ai coetanei. Al fine di rendere questo target meno astratto e ambiguo, è stato sottolineato che, nel rispondere, i soggetti dovevano cercare di pensare a persone di sesso maschile e della loro stessa nazionalità, "...come potrebbero essere i suoi amici, i suoi compagni di scuola, alcuni suoi colleghi, ecc.". Le istruzioni erano pressoché identiche, ma invertite, nella versione coetanei-sé.

Questionario di guida pericolosa

Il punto di partenza per la messa a punto di un breve questionario per indagare lo stile di guida è stato il *Driver Behavior Questionnaire* di Manstead, Parker, Stradling, Reason e Baxter, (1992), uno strumento elaborato per individuare l'inclinazione dei guidatori a commettere infrazioni ed errori. Dato che si voleva ottenere una misura di guida pericolosa, sono stati tralasciati i quesiti riguardanti gli errori e, relativamente alle infrazioni, sono stati selezionati gli items che si riferiscono a quelle più gravi (es. "Le capita di passare volontariamente con il semaforo rosso ?"), che meglio possono identificare uno stile di guida a rischio. Ne è risultato un questionario composto da 12 affermazioni, alle quali i soggetti devono rispondere indicando la frequenza con cui mettono in atto i comportamenti riportati, utilizzando una scala a 5 punti, da 0 ("mai") a 4 ("quasi ogni giorno").

Questionario sulle infrazioni e sulle conseguenze della guida pericolosa

In questa parte del fascicolo sono state chieste ai soggetti informazioni riguardanti il loro curriculum di automobilisti.

Tre domande erano relative alla *velocità* con cui percorrono le strade urbane, extraurbane e le autostrade. La modalità di risposta prevedeva quattro intervalli di velocità per ciascun tipo di strada, partendo dal limite ivi vigente (ad esempio per le strade urbane gli estremi della scala di risposta erano "dai 50 km/h ai 60 km/h", a cui è stato assegnato il valore di 1 e "oltre gli 80 km/h", a cui è stato assegnato il valore di 4).

Le altre informazioni richieste riguardavano il numero di incidenti in cui i partecipanti erano rimasti coinvolti, il numero di volte che era stata loro attribuita la responsabilità del sinistro, e il numero di multe ricevute per gravi infrazioni del codice stradale o penale (es. per eccesso di velocità o per guida in stato d'ebbrezza). A tali quesiti è stata lasciata libertà di risposta. Infine è stato chiesto ai soggetti se era stata loro ritirata la patente e, in caso affermativo, quante volte.

Questionario per la rilevazione della ricerca di sensazioni forti

Lo strumento che è stato impiegato è una versione ridotta della V forma della *Sensation Seeking Scale* di Zuckerman (1971), nella traduzione italiana di Ravenna e Cavazza (2000). Essa è composta da 32 items, 8 per ognuna delle quattro sottoscale Ricerca di avventura e di emozioni, Ricerca di esperienze, Disinibizione, Suscettibilità alla noia. Ogni item è costituito da due proposizioni: il soggetto deve scegliere quella con cui concorda maggiormente. Ad ogni risposta viene assegnato un punteggio di 1 se la scelta compiuta dal soggetto corrisponde al possesso della caratteristica di *sensation seeker*, o 0 nel caso opposto. Vengono attribuiti punteggi separati per le quattro sottoscale e un punteggio totale (SS). Cicognani e Zani (1999) riportano valori relativi alla coerenza interna delle quattro sottoscale particolarmente bassi, con *alpha* di Cronbach compreso tra .53 e .64. Anche Zuckerman (1999) riferisce consistenze interne basse per le sottoscale di Suscettibilità alla noia (.56 - .65) e Ricerca di esperienze (.61 - .67). In considerazione della scarsa attendibilità delle sottoscale, nel presente lavoro è stato utilizzato solo il punteggio totale SS.³

I questionari sono stati riuniti in un unico fascicolo che nella prima pagina, dopo una breve e generica presentazione della ricerca, chiedeva la collaborazione dei soggetti, garantendone l'anonimato. Nel frontespizio venivano anche richiesti i dati socio-anagrafici e le informazioni relative all'esperienza di guida.

Procedura

Il fascicolo, in fase di pretest, è stato sottoposto a 20 soggetti con caratteristiche socio-anagrafiche analoghe ai soggetti dello studio. Non sono stati rilevate difficoltà nella comprensione o altri problemi, relativamente alle istruzioni, agli items e alle modalità di risposta. Qualche soggetto ha offerto suggerimenti per migliorare la leggibilità, per cui sono state apportate piccole modifiche al layout del fascicolo.

La distribuzione dei 200 fascicoli è avvenuta con il metodo “a

³ Non è stato possibile calcolare i coefficienti *alpha* con i dati del presente studio perché nel *data-base* originale erano stati inseriti i punteggi delle quattro sottoscale, anziché i punteggi ad ogni singolo item.

valanga”: essi venivano affidati ad alcuni soggetti che, dopo averli compilati, si occupavano di consegnarli ad altre persone con le caratteristiche socio-anagrafiche previste. La restituzione del fascicolo compilato è stata pari all’80%; alcuni dei questionari resi sono stati scartati perché incompleti o perché completati da soggetti che non possedevano le caratteristiche del target prescelto. Si è proceduto quindi a una seconda distribuzione fino al raggiungimento della quota prevista di 200 fascicoli.

Analisi dei dati

I questionari per la valutazione dei *self-biases* e dei comportamenti di guida pericolosa sono stati sottoposti a verifica delle caratteristiche psicometriche, in specifico della dimensionalità fattoriale e dell’attendibilità nella forma della consistenza interna.

Per il conseguimento del primo obiettivo di questo lavoro, analizzare la presenza dei *self-biases* relativi alla guida, sono stati confrontati, tramite analisi della varianza per misure ripetute, i punteggi attribuiti a sé e quelli attribuiti ai coetanei nelle dimensioni emerse dall’analisi fattoriale del questionario per la rilevazione dei *self-biases*. Il numero di anni trascorsi dal conseguimento della patente e il chilometraggio annuo sono stati trattati come covarianti.

Relativamente al secondo obiettivo, studiare le relazioni tra i *self-biases*, la ricerca di sensazioni forti, la guida pericolosa e l’esperienza, i punteggi acquisiti sono stati sottoposti ad analisi delle correlazioni. E’ stato effettuato un approfondimento d’indagine tramite l’analisi di regressione multipla.

Risultati

Struttura fattoriale e attendibilità dei questionari sulla guida.

Questionario per la rilevazione dei self-biases. Le matrici delle correlazioni prodotto-momento di Pearson degli items riferiti a sé e degli items riferiti ai coetanei sono state sottoposte, separatamente, ad analisi fattoriale, utilizzando per l’estrazione dei fattori il metodo degli assi principali; in entrambi i casi, sulla base dello scree-test, si è deciso di estrarre tre fattori. Essi sono stati ruotati con il metodo Promax. L’interpretazione dei fattori è stata effettuata esaminando le saturazioni fattoriali della matrice ruotata $> .40$ (Comrey e Lee, 1995).

Per il questionario di auto-attribuzione i tre fattori spiegano complessivamente il 49.3% della varianza; nessun item è bifattoriale e

tre items non saturano alcun fattore: c11 “Quante probabilità pensa ci siano che lei abbia un incidente per la rottura improvvisa dei freni mentre sta guidando?”, o1 “Si ritiene fortunato quando guida?” e a4 “Si ritiene distratto quando guida?”.

Il primo fattore, che spiega il 26.6% della varianza, è saturato da 4 items originariamente concepiti come indicatori dell’auto-valutazione nell’abilità di guida e da due items di auto-valutazione del senso di controllo. Ne sono esempi “Quanto ritiene di avere prontezza di riflessi mentre guida?” e “Si ritiene in grado di guidare con grande traffico?”. Tutti gli items si riferiscono alla capacità della persona come guidatore e alle caratteristiche che rendono la guida sicura. Questo fattore è stato perciò denominato *Abilità personali alla guida* (Abilità). Il secondo fattore spiega il 14.7% della varianza e riunisce 6 items originariamente formulati per il controllo e un item di ottimismo. Ne sono esempi: “Quante probabilità pensa ci siano che lei abbia un incidente mentre compie una curva in modo brusco?” e “Quante probabilità pensa ci siano che lei abbia un incidente per la forte velocità mentre è lei alla guida?”. Gli items fanno riferimento a situazioni che ricorrono frequentemente mentre si guida, come eseguire alcune manovre, e che risultano relativamente controllabili esercitando le abilità acquisite. Il secondo fattore è stato quindi denominato *Controllo in situazioni ad elevata controllabilità* (Controllo E.). Il terzo fattore, che spiega l’8% della varianza, è saturato da 5 items originariamente concepiti per misurare la percezione di controllo, che si riferiscono sia a condizioni psicofisiche del guidatore (es. “Si ritiene in grado di guidare quando ha sonno?”), sia a condizioni ambientali (es. “Si ritiene in grado di guidare con un forte acquazzone?”). In ogni caso, tutti gli items riguardano situazioni difficilmente controllabili; il terzo fattore è stato perciò denominato *Controllo in situazioni a bassa controllabilità* (Controllo B.).

Per quanto riguarda il questionario di etero-attribuzione, la varianza complessiva spiegata dai 3 fattori è del 45.36% (F1: 23.87%; F2: 14% ed F3: 7.5%). Anche in questo caso, gli items c11 e o1 non saturano alcun fattore, mentre l’item a4 satura F2, quindi è stato escluso dal calcolo dei punteggi fattoriali, in modo da rendere confrontabili i punteggi riferiti a sé e quelli riferiti ai coetanei. A parte il caso di questo item, i tre fattori emersi sono esattamente sovrapponibili a quelli del questionario di auto-attribuzione: gli items si distribuiscono negli stessi fattori, seppure con saturazioni leggermente più basse. Dalle analisi fattoriali non sono emerse dimensioni riferibili all’ottimismo.

L’attendibilità, nella forma di consistenza interna delle scale che si sono formate con le analisi fattoriale, è stata analizzata tramite il

calcolo dell' α di Cronbach, i cui valori hanno attestato una discreta omogeneità, essendo compresi tra $\alpha = .83$ per la dimensione di Abilità riferita al sé e $\alpha = .74$ per la dimensione di Controllo B. riferito ai coetanei.

Questionario di guida pericolosa. Prima di sottoporre ad analisi fattoriale la matrice delle correlazioni tra gli items di tale strumento, si è reso necessario eliminarne quattro, le cui distribuzioni differivano marcatamente dalla normale⁴ (Comrey e Lee, 1995). Anche in questo caso è stato utilizzato il metodo di estrazione della fattorizzazione degli assi principali; lo scree-test ha evidenziato due fattori, sottoposti a rotazione promax.

Il primo fattore, che spiega il 37.3% della varianza, è composto da 5 items tra i quali, ad esempio “Le capita di intraprendere una manovra di sorpasso senza avere una buona visuale della strada?”. Il secondo fattore, che spiega il 13.6% della varianza, comprende 4 items (1 bifattoriale), di cui costituisce un esempio: “Le capita di guidare un' autovettura senza indossare la cintura di sicurezza?”.

La seconda scala individuata tramite l'analisi fattoriale presenta una omogeneità interna insufficiente ($\alpha = .57$). Per tale motivo nelle analisi che seguono il questionario sullo stile di guida è stato utilizzato interamente; l'intera scala, che consta di 8 items, presenta infatti una consistenza accettabile, essendo $\alpha = .73$.

Auto - ed etero-attribuzione d'abilità e di controllo nella guida⁵

I punteggi ai singoli items sono stati attribuiti in modo tale che punteggi elevati indicassero attribuzioni di livelli elevati d'abilità e di controllo. Sono stati quindi calcolati i punteggi fattoriali dei soggetti, come somme ponderate dei punteggi agli items che saturano i tre fattori delle due versioni del questionario per rilevare i *self-biases* alla guida; la gamma teorica dei punteggi è quindi compresa tra 0 e 6.

Al fine di confrontare i punteggi di *Abilità personali alla guida*, di *Controllo in situazioni ad elevata controllabilità* e di *Controllo in situazioni a bassa controllabilità*, in riferimento al sé e in riferimento ai coetanei, per ognuna di queste variabili dipendenti è stata condotta un'analisi della varianza a misure ripetute con un fattore *within-subjects* (attribuzione: sé vs. coetanei) e un fattore *between- subjects* (versione del

⁴ Gli items esclusi sono i seguenti: “Le capita di gareggiare con altre vetture su una strada pubblica?”; “Le è capitato di guidare un' autovettura senza avere la patente di guida perché le è stata sospesa o ritirata?”; “Le è capitato di guidare una vettura avente la carta di circolazione scaduta?”; “Le è capitato di guidare una vettura non revisionata?”.

⁵ I confronti relativi all'ottimismo sono stati effettuati in relazione ai singoli items. Per motivi di spazio, i relativi risultati non vengono presentati in questo lavoro.

questionario: sé-coetanei vs. coetanei-sé). Il ruolo svolto dall'esperienza di guida è stato esaminato trattando il numero di anni trascorso dal conseguimento della patente e il chilometraggio annuo come covarianti in una successive analisi della covarianza.

Abilità personali alla guida. E' emerso un effetto principale del fattore attribuzione ($F(1,198) = 89.51, p < .001$). Come mostra Tab. 1, i soggetti hanno giudicato se stessi significativamente più abili nel guidare dei coetanei. Nessun'altro effetto è risultato statisticamente significativo. L'introduzione della covariante anni di patente si è dimostrata ininfluyente: l'interazione tra questa variabile e il fattore attribuzione non è statisticamente significativa ($F(1,196) = .16, n.s.$) e si è mantenuto l'effetto principale dell'attribuzione ($F(1,196) = 22.80, p < .001$). Tale effetto permane anche quando la covariante è costituita dal numero di chilometri percorsi annualmente ($F(1,178) = 11.93, p < .001$) e, in questo caso, l'interazione tra le due variabili risulta marginalmente significativa ($F(1,178) = 3.62, p = .059$).

Tabella 1. Medie dei punteggi di auto- ed etero-attribuzione di abilità e di controllo nella guida (gamma 0-6; deviazioni standard tra parentesi) (N=200).

| | <i>Auto-attribuzione</i> | <i>Etero-attribuzione</i> |
|--------------|--------------------------|---------------------------|
| Abilità | 3.96 (.87) | 3.29 (.82) |
| Controllo E. | 4.00 (.85) | 3.56 (.83) |
| Controllo B. | 2.70 (1.10) | 2.20 (.89) |

Controllo in situazioni ad elevata controllabilità. Anche per questa variabile si è evidenziato un forte effetto significativo dell'attribuzione ($F(1,198) = 79.28, p < .001$). I soggetti hanno valutato se stessi come maggiormente in grado dei coetanei di controllare alcuni eventi che possono capitare quando si guida e a cui è possibile fare fronte soprattutto tramite le proprie capacità di effettuare determinate manovre (Tab. 1). Anche in questo caso non si sono prodotti altri effetti significativi. La covariante anni di patente ha mantenuto inalterato il quadro; infatti la sua interazione con il fattore attribuzione non è significativa ($F(1,196) = 2.08, n.s.$), mentre rimane tale l'effetto principale dell'attribuzione ($F(1,196) = 29.77, p < .001$). I chilometri annui percorsi, trattati come covariante, hanno dimostrato di essere leggermente più influenti, come indicano i valori della statica F corrispondenti all'effetto principale dell'attribuzione, che diminuisce ($F(1,178) = 7.70, p < .01$) e

all'interazione tra chilometraggio e attribuzione ($F(1,178) = 2.79, p = .097$).

Controllo in situazioni a bassa controllabilità. L'Anova ha evidenziato di nuovo solo un effetto principale significativo del tipo di attribuzione ($F(1,198) = 51.92, p < .001$). Come si vede in Tab. 1, i soggetti hanno assegnato a se stessi una capacità di controllo maggiore di quella che hanno assegnato ai coetanei anche in situazioni di guida obiettivamente difficili. L'analisi della covarianza non ha evidenziato alcun effetto significativo legato al numero di anni trascorsi dal conseguimento della patente, mentre sono emersi effetti significativi del numero di chilometri percorsi all'anno. Infatti, l'introduzione di questa covariante ha eliminato l'effetto principale del tipo di attribuzione ($F(1,178) = 2.10, p = .149$), ed è risultata statisticamente significativa l'interazione tra attribuzione e chilometraggio ($F(1,178) = 7.57, p < .01$). Questo risultato ha indotto ad un approfondimento d'indagine: i 181 soggetti che hanno risposto alla domanda sui chilometri percorsi annualmente sono stati classificati in quattro categorie, a partire da quella che comprende coloro che percorrono meno di 10.000 chilometri all'anno per arrivare alla categoria dei soggetti che percorrono oltre 20.000 chilometri all'anno. È stata quindi eseguita un'Anova per misure ripetute, avendo come fattore *within-subjects* il tipo di attribuzione e come fattore *between* il chilometraggio. I risultati hanno messo in luce un effetto principale sia del tipo di attribuzione ($F(1,177) = 42.74, p < .001$), sia del chilometraggio ($F(1,177) = 5.53, p < .05$), ma soprattutto hanno mostrato un effetto significativo della loro interazione ($F(1,177) = 3.33, p < .05$). I confronti post-hoc, eseguiti con il metodo di Tukey ($\alpha = .05$), hanno dimostrato che coloro che percorrono oltre 20.000 chilometri all'anno hanno un punteggio di Controllo B. significativamente più elevato degli altri tre gruppi di soggetti, ma solo in riferimento al sé.

La diffusione dei self-biases

Le analisi riportate nel precedente paragrafo dimostrano che nelle dimensioni di abilità e di senso di controllo nel comportamento di guida i soggetti esaminati si ritengono superiori ai loro coetanei, e che l'esperienza influisce sul *bias* di controllo riferito a condizioni particolarmente difficili da padroneggiare. Nelle analisi che seguono, invece dei punteggi di scala, è stata impiegata una misura delle differenze percepite tra sé e i coetanei, cioè dei *biases*. Essi sono stati operazionalizzati sottraendo ai punteggi di Abilità, di Controllo E. e di Controllo B. riferiti al sé, i corrispondenti punteggi riferiti ai coetanei. Quindi un punteggio positivo è indicativo di distorsione a favore del sé, un punteggio negativo di distorsione a favore dei coetanei e un punteggio

uguale a 0 corrisponde invece ad assenza di *bias*. Per appurare quanto, nei soggetti intervistati, siano diffuse le distorsioni favorevoli al sé, sono state calcolate le frequenze percentuali relative a tali punteggi-differenza, che sono presentate in Tab. 2.

Tabella 2. Frequenze percentuali dei soggetti che hanno evidenziato un *bias* favorevole al sé (*self-bias*), ai coetanei (*other-bias*), o nessun *bias* (*no-bias*) nell'attribuzione di abilità e di controllo nella guida (N=200)

| | <i>Self-bias</i> | <i>Other-bias</i> | <i>No-bias</i> |
|------------------|------------------|-------------------|----------------|
| Abilità | 75.5 | 19.5 | 5 |
| Controll o E. | 72 | 16.5 | 11.5 |
| Controll o B. | 64.5 | 22.5 | 13 |

Come si vede in tabella 2, la grande maggioranza dei soggetti possiede distorsioni favorevoli al sé nella valutazione dei comportamenti di guida.

Le relazioni tra i self-biases, la ricerca di sensazioni forti, l'esperienza e alcuni indici di guida pericolosa.

Per tentare di rispondere al secondo quesito che ci si è posto, relativo ai rapporti tra le variabili di studio, sono state calcolate le correlazioni lineari prodotto-momento di Pearson. Da quest'analisi sono state esclusi alcuni degli indici acquisiti di guida pericolosa (o delle sue conseguenze), perché la loro distribuzione nel gruppo esaminato differiva marcatamente dalla distribuzione normale⁶. Gli indici di guida pericolosa presi in considerazione sono stati quindi la velocità che i soggetti hanno riferito di tenere sulle strade urbane, extra-urbane e sulle autostrade, e il punteggio al questionario di guida pericolosa. I coefficienti di correlazione *r* tra queste variabili e i punteggi relativi ai *self-biases*, alla ricerca di sensazioni forti e all'esperienza di guida sono presentati in Tab. 3. Nella tabella sono evidenziati i coefficienti relativi

⁶ Alla domanda inerente al *numero di multe* ricevute per gravi infrazioni, 128 soggetti hanno risposto di non averne mai ricevute; al quesito riguardante il *ritiro della patente*, 184 hanno dichiarato che non è mai stata loro ritirata; infine relativamente al *numero di incidenti*, 82 soggetti hanno affermato di non averne mai avuti, 47 di averli subiti, senza che fosse loro attribuita la responsabilità del/i sinistri, mentre 71 soggetti hanno riconosciuto di essere incorsi in uno o più incidenti di cui, almeno una volta, era stata attribuita loro la responsabilità. Questi tre gruppi sono stati confrontati in alcune analisi che, per motivi di spazio, non sono presentate in questo lavoro.

all'obiettivo specifico dello studio.

Inserire all'incirca qui Tabella 3.

Tab. 3 mostra che tra i *self-biases*, quello relativo al *Controllo in situazioni a bassa controllabilità* (Controllo B.) è significativamente correlato, in modo positivo, a tutti gli indici di guida pericolosa presi in considerazione: quanto maggiore è la differenza percepita tra sé e i coetanei nella capacità di controllo in situazioni di guida particolarmente difficili, tanto maggiore è la velocità dichiarata e tanto più elevato è il punteggio di guida pericolosa. La ricerca di sensazioni forti è correlata positivamente con tre degli indici di guida pericolosa: all'aumentare del punteggio SS, aumentano il punteggio di guida pericolosa e quelli relativi alla velocità su strade urbane e autostrade, ma non su strade extra-urbane.

Tra gli altri coefficienti statisticamente significativi, sono degni d'interesse quelli tra chilometraggio annuo e *bias* relativo al Controllo B., e tra chilometraggio e tutti gli indici di guida pericolosa: ad un incremento dei chilometri percorsi, si associa sia un incremento dell'ampiezza del *bias* sia un aumento dei punteggi relativi alla velocità e alla guida pericolosa. Un ulteriore dato interessante è quello riguardante il numero di anni trascorsi dal conseguimento della patente (che correla in modo elevatissimo con l'età: $r = .94$): questa variabile presenta una sola correlazione statisticamente significativa, quella con il punteggio SS. All'aumentare del numero di anni di patente (e quindi dell'età), diminuisce la ricerca di sensazioni forti. Infine si può osservare che il punteggio SS non è correlato con i punteggi relativi ai *self-biases* e che il punteggio di guida pericolosa è significativamente correlato, in senso positivo, ai punteggi di velocità.

Per approfondire le relazioni sopraindicate è stata condotta un'analisi della regressione multipla gerarchica. Questo tipo di analisi permette di appurare se i *self-biases* influiscono sui comportamenti di guida pericolosa al di là dell'influenza esercitata dall'esperienza acquisita nella guida e dalla ricerca di sensazioni forti.

Le variabili dipendenti sono state la velocità in autostrada, sulle strade extraurbane e urbane, e il punteggio di guida pericolosa. Per ognuna di esse sono stati immessi tre "blocchi" di variabili predittive, in questo ordine: 1) *l'esperienza di guida*, che comprende il numero di anni trascorsi dal conseguimento della patente (anni patente) e i Km annui percorsi; 2) il punteggio totale della ricerca di sensazioni forti, SS; 3) i punteggi relativi ai tre *self-biases*.

Tab. 4 riporta i risultati dell'analisi di regressione, dove 1 corrisponde all'immissione, nell'equazione, delle sole variabili relative

all'esperienza; 2 corrisponde al modello esperienza + ricerca di sensazioni forti e 3 al modello completo: esperienza + ricerca di sensazioni forti + *self-biases*.

Inserire all'incirca qui Tabella 4.

Si può osservare che per tutte le variabili dipendenti, il coefficiente di determinazione (R^2) risulta piuttosto basso. La percentuale di varianza spiegata dall'insieme delle variabili predittive – relativa quindi al modello completo, cioè il terzo - va da un minimo del 9.5% per la velocità su strade extraurbane ad un massimo del 23.8% per il punteggio di guida pericolosa. Tali percentuali, relativamente basse, suggeriscono che altre variabili, non previste dal modello, sono implicate nei comportamenti a rischio nella guida qui considerati⁷. Il cambiamento di R^2 rappresenta la quota di varianza della variabile dipendente aggiunta ad R^2 da ogni blocco di variabili indipendenti, può quindi essere interpretato come il contributo unico di ogni blocco alla variabilità della dipendente. Questo indice risulta di particolare interesse in relazione all'obiettivo preposto: verificare se l'introduzione del blocco dei *self-biases* aggiunge una quantità significativa di varianza a R^2 dopo che sono state considerate le variabili relative all'esperienza di guida e alla ricerca di sensazioni forti. La quarta colonna di Tab. 4 (cambiamento di F con relative significatività) informa se il cambiamento di R^2 è significativo o meno. Si può notare che l'introduzione del blocco dei *self-biases* contribuisce significativamente all'aumento nel coefficiente di determinazione (pur essendo tali cambiamenti contenuti, meno del 5%) per tutte le variabili dipendenti, eccetto il punteggio di guida pericolosa.

Il coefficiente di regressione standardizzato β è un indice della capacità predittiva delle variabili indipendenti nei confronti della velocità sui tre tipi di strada e del punteggio di guida pericolosa. Per quanto concerne la *velocità in autostrada*, si evince da Tab. 4, che l'impatto maggiore è quello del *self-bias* relativo al *Controllo in*

⁷ Dal punto di vista metodologico, invece, un coefficiente R^2 basso può essere dovuto ad errori di misurazione delle variabili, a non linearità delle relazioni tra variabile dipendente e variabili indipendenti o a non additività delle relazioni tra le variabili indipendenti (Barbaranelli, 2003). Nei dati di questo studio, le assunzioni di normalità e di linearità risultavano rispettate (ed erano attendibili le misurazioni relative ai *self-biases* e al punteggio di guida pericolosa, mentre l'attendibilità del punteggio di SS, come si è visto, non si è potuta rilevare); appariva invece leggermente violata l'assunzione di omoschedasticità. Le variabili sono quindi state trasformate seguendo i suggerimenti della letteratura (cfr. Barbaranelli, 2003), ma i risultati dell'analisi della regressione rimangono sostanzialmente immutati, in particolare rimane bassa la proporzione di varianza spiegata. Per tale motivo vengono riportati i risultati relativi alle variabili non trasformate.

situazioni a bassa controllabilità che, come si è visto, comprende circostanze quali guidare in stato psicofisico non ottimale (perché si è stanchi, perché si è bevuto alcolici, ecc.) o in condizioni atmosferiche avverse. A questo *self-bias* corrisponde infatti il β maggiore: all'aumentare di un'unità standard di questo punteggio, corrisponde un incremento di .247 unità nel punteggio di velocità in autostrada. Seguono, in termini di capacità predittiva, i chilometri annui percorsi e la ricerca di sensazioni forti, mentre gli anni trascorsi dal conseguimento della patente e gli altri due *self-biases* non hanno un impatto significativo. L'ultima colonna di Tab. 4 riporta le correlazioni parziali, cioè le correlazioni tra ogni variabile indipendente e la variabile dipendente al netto delle altre variabili indipendenti. Il quadrato del coefficiente di correlazione parziale rappresenta la porzione di varianza della dipendente che è spiegata unicamente dalla variabile indipendente considerata. Così risulta che i chilometri annui spiegano circa il 5% della varianza del punteggio di velocità in autostrada, la ricerca di sensazioni forti circa il 3% e il secondo *bias* di controllo circa il 4%.

Per quanto riguarda la *velocità su strade extra-urbane*, le uniche due variabili in grado di prevederla sono il *self-bias* relativo al *Controllo in situazioni a bassa controllabilità* ($\beta = .257$, varianza spiegata 4.33%) e il chilometraggio annuo ($\beta = .153$, varianza spiegata 1.69%). Invece per la *velocità su strade urbane* la variabile con maggiore potere è costituita dai chilometri annui percorsi ($\beta = .25$, varianza spiegata 6.4%), seguita dal *self-bias* relativo al *Controllo in situazioni a elevata controllabilità*, che implica il senso di controllo in situazioni specifiche di guida, come le manovre che si eseguono in certe condizioni, il cui coefficiente di regressione ha, in modo inatteso, valore negativo ($\beta = -.203$, varianza spiegata 3.92%). Ciò significa che all'aumentare della differenza sé-altro in questo tipo di controllo diminuisce la velocità che si riferisce di tenere nelle strade urbane.

Infine, contribuiscono significativamente alla previsione del punteggio di *guida pericolosa* i chilometri annui ($\beta = .338$, varianza spiegata 12.2%) e la ricerca di sensazioni forti ($\beta = .342$, varianza spiegata 12.5%).

Discussione e Conclusione

La ricerca presentata in questo lavoro aveva un duplice scopo: da un lato verificare, in giovani italiani, la presenza di distorsioni a vantaggio del sé nella valutazione del comportamento di guida e, dall'altro, analizzare le relazioni tra queste e alcuni indici di guida pericolosa, prendendo anche in considerazione il tratto della ricerca di sensazioni

forti e l'esperienza maturata nella guida dell'autovettura.

Self-biases

Complessivamente, i soggetti da esaminati non hanno giudicato se stessi e i loro coetanei particolarmente abili o dotati di controllo nella conduzione dell'autovettura. Tabella 1 mostra che le medie relative alle dimensioni *Abilità personali nella guida* e *Controllo in situazioni ad elevata controllabilità* si collocano attorno al punto "neutro" della scala di risposta impiegata nel caso delle etero-attribuzioni e appena al di sopra per le auto-attribuzioni. Invece per la dimensione di *Controllo in situazioni a bassa controllabilità*, entrambi i punteggi sono al di sotto del punto neutro. Una possibile spiegazione di tali evidenze è che nelle risposte dei soggetti, nonostante il questionario fosse anonimo, si rifletta il *bias* della desiderabilità sociale che avrebbe agito conducendo i partecipanti a mostrarsi come guidatori prudenti e non eccessivamente sicuri di sé, e quindi ad attribuire punteggi più bassi di quanto ci si sarebbe potuto attendere. A tale effetto hanno forse contribuito le campagne mediatiche finalizzate ad una guida sicura che, se non sortiscono effetti sui comportamenti, probabilmente influiscono su opinioni e atteggiamenti.

I risultati delle analisi che hanno confrontato i giudizi dei soggetti sul loro comportamento di guida e su quello dei coetanei hanno confermato quanto rinvenuto dalle ricerche precedenti, condotte prevalentemente in Nord America e in Nord Europa, circa la presenza di attribuzioni nettamente più positive per il sé. Infatti, la maggior parte dei soggetti esaminati si è valutata significativamente più abile dei coetanei nel condurre l'auto, maggiormente in grado di controllarla allorché si devono effettuare manovre più o meno rischiose (Controllo E.), e anche quando ci si trova in uno stato psicofisico non ottimale o quando le condizioni esterne sono avverse (Controllo B.). Questi risultati possono essere considerati particolarmente pregnanti, considerando che, a livello metodologico, erano state controllate le condizioni che tendono ad aumentare l'ampiezza delle differenze sé-altro favorevoli al sé.

L'entità degli effetti principali del tipo di attribuzione è simile per le tre variabili dipendenti prese in esame. Il numero di anni trascorsi dal conseguimento della patente si è dimostrato influente su tali effetti, presumibilmente a causa della scarsa variabilità in questo dato, mentre il numero di chilometri percorsi annualmente incide sull'effetto del tipo di attribuzione quando la variabile considerata è la valutazione del controllo in condizioni particolarmente difficili (Controllo B.). Infatti, in questo caso, il gruppo che percorre un numero maggiore di chilometri si è

giudicato significativamente più in grado di controllare l'autovettura di quanto abbiano fatto gli altri gruppi di soggetti, mentre i loro punteggi al target "coetanei" non differiscono significativamente. Il dato è in linea con quelli di ricerche precedenti che hanno dimostrato come l'immagine di sé dei guidatori esperti sia maggiormente positiva di quella posseduta da coloro che hanno meno esperienza (Goszczyńska e Roslan, 1989; Marottoli e Richardson, 1998; Groeger, 2000). Esso può essere interpretato in base al modello proposto da Lajunen e Summala (1997): chi percorre più chilometri è maggiormente esposto a diversi eventi di circolazione, tra cui anche quelli difficilmente controllabili compresi nella dimensione che, in questo studio, è stata appunto definita *Controllo in situazioni a bassa controllabilità*. Il fatto di avere sperimentato spesso tali situazioni, perlopiù superandole con successo, contribuisce a migliorare la concezione di sé come guidatore, presumibilmente tramite la mediazione di un effettivo incremento delle abilità di guida.

Si può pensare che il significato delle distorsioni a favore del sé nella valutazione del comportamento di guida sia analogo a quello dei *self-biases* operanti in altre aree, rilevati da numerose ricerche: essi avrebbero la funzione di mantenere un buon livello di autostima e quindi di benessere psicologico (Cummins e Nistico, 2002). Tuttavia, è estremamente importante analizzare anche i possibili risvolti negativi di tali distorsioni, specialmente in rapporto ai comportamenti di auto-protezione e di salvaguardia della propria salute: ritenersi più abili degli altri alla guida può comportare un'assunzione di rischi maggiore (Svenson, 1981; McKenna, 1993). Il secondo quesito affrontato in questa ricerca riguarda appunto le possibili conseguenze disfunzionali di una visione inflazionata di sé come guidatore.

Relazioni tra self-biases, ricerca di sensazioni forti, esperienza di guida e alcuni indici di guida pericolosa

L'analisi delle determinanti del comportamento a rischio nella guida che sono indagate ha evidenziato un quadro variegato, nel quale sembrano concorrere sia fattori motivazionali che di personalità, in modo variabile per i diversi indici; l'esperienza di guida si profila invece come un fattore costante.

I risultati ottenuti permettono di colmare, almeno in parte, la lacuna riscontrata nella letteratura di settore, circa i rapporti tra *self-biases* e la guida pericolosa. I dati indicano che le distorsioni favorevoli al sé esercitano una certa influenza sui comportamenti a rischio nella guida: i tre *biases* analizzati, nel complesso, contribuiscono a spiegare in modo significativo circa il 4% della varianza dei punteggi di velocità, mentre

non hanno alcun impatto sul punteggio di guida pericolosa. Il loro effetto deriva principalmente dal *bias* relativo alla percezione del controllo in situazioni a bassa controllabilità, che è risultato significativamente correlato, in senso positivo, a tutti gli indicatori di guida a rischio considerati: all'aumentare della differenza tra il grado di controllo attribuito a sé e quello attribuito ai coetanei, aumenta la velocità che i soggetti dichiarano di tenere su tutti i tipi di strada e il loro punteggio di guida pericolosa. L'influenza di questa distorsione cognitiva permane, nel caso della velocità in autostrada e su strade extra-urbane, anche dopo avere controllato l'influenza su queste variabili dell'esperienza accumulata nella guida e della ricerca di sensazioni forti. Il *self-bias* d'abilità non è risultato correlato ad alcun indicatore di guida a rischio, mentre il *bias* del controllo in situazioni ad elevata controllabilità ha dimostrato di influire debolmente sulla velocità con cui i soggetti riferiscono di percorrere le strade urbane: contrariamente alle attese, i soggetti con un *bias* più marcato hanno dichiarato velocità meno elevate.

Questi risultati, complessivamente, sono congrui con i punti di vista di molti studiosi secondo cui è l'illusione di controllo che, influenzando sulla percezione del rischio, è alla base dei comportamenti azzardati nella guida (DeJoy, 1989; McKenna, 1993; Horswill e McKenna, 1999; Hammond e Horswill, 2002). Essi, tuttavia, formano un pattern complesso che richiede ulteriori spiegazioni, soprattutto a causa degli indici diversi di guida pericolosa qui esaminati, che le ricerche precedenti non avevano analizzato contemporaneamente. Si può ipotizzare che il senso di controllo in situazioni particolarmente critiche sia maggiormente implicato nello stile di guida ad alta velocità con cui si dichiara di transitare sulle autostrade e sulle strade extra-urbane innanzitutto perché tenere sotto controllo l'auto a velocità relativamente elevate e con il traffico che caratterizza questo tipo di strade nel nostro Paese, è obiettivamente difficile. Probabilmente, per fare fronte a tali condizioni non è sufficiente sentirsi genericamente competenti nella guida (*bias* d'abilità) o in grado di controllare manovre come sorpassare, cambiare corsia di traffico, ecc. (*bias* di controllo in situazioni ad elevata controllabilità), bensì ci si deve sentire superiori agli altri anche nel controllo esercitabile in situazioni talvolta impossibili da controllare. Il modo di procedere e quindi lo stile di guida in città sono alquanto diversi, tuttavia questa semplice constatazione non è sufficiente a spiegare perché il *bias* relativo al controllo in situazioni ad elevata controllabilità sia inversamente correlato alla velocità su strade urbane.

Per quanto riguarda la ricerca di sensazioni forti, conformemente alle attese e a un'ampia letteratura di settore, in questo studio il tratto è risultato correlato significativamente, in senso positivo, a tutti gli

indicatori di guida pericolosa presi in considerazione, eccetto la velocità che i soggetti hanno riferito di tenere sulle strade extraurbane. Queste correlazioni permangono al netto dell'influenza esercitata dall'esperienza di guida e, come dimostrano i risultati dell'analisi della regressione multipla, sono particolarmente forti con il punteggio di guida pericolosa. L'estesa rassegna di Jonah (1997) sui legami tra *sensation seeking* e comportamenti a rischio nella guida ha attestato che il tratto è implicato nella guida ad alta velocità, nel mancato rispetto del codice stradale e nella guida sotto l'effetto dell'alcol. Anche in questo studio la ricerca di sensazioni forti ha dimostrato di riflettersi sullo stile di guida dei soggetti intervistati: chi possiede in misura elevata questo tratto ha dichiarato di guidare più velocemente e ha uno stile di guida che lo pone a rischio di collisioni. Nell'opinione di Jonah (1997), la percezione del rischio media i rapporti tra SS e guida pericolosa. A tal riguardo, due ipotesi sono possibili. I soggetti con elevata SS potrebbero percepire come innocui alcuni comportamenti che sono invece rischiosi a causa dell'elevata abilità di guida che attribuiscono a se stessi (tuttavia, nel presente studio, il punteggio di SS e l'abilità auto-attribuita non sono risultati correlati). La seconda ipotesi formulata da Jonah, invece, prevede che anche i soggetti con elevata SS percepiscano determinati comportamenti come rischiosi, tuttavia li pongono in atto ugualmente per soddisfare il loro bisogno di forti emozioni. Se, col trascorrere del tempo, il loro stile di guida a rischio non sortisce per loro conseguenze negative, negli individui con elevata SS si abbassa la soglia di percezione del rischio ed essi continuano a guidare in modo pericoloso. Certamente, come afferma Jonah (1997), i meccanismi psicologici che collegano la SS alla guida richiedono indagini ulteriori, tuttavia i risultati ottenuti in questo studio fanno propendere per la validità della sua seconda ipotesi.

Il numero di chilometri percorsi annualmente ha dimostrato di possedere relazioni positive sostanziali con tutti gli indicatori di guida pericolosa impiegati. Tale risultato è in linea con quelli di studi precedenti che hanno messo in luce uno stile di guida meno sicuro da parte delle persone che guidano di più (Lajunen e Summala, 1995; 1997). Il modello proposto da Lajunen e Summala assume che le caratteristiche di personalità e le esperienze accumulate nel traffico determinano l'immagine di sé come guidatore e che questa immagine influisce sul comportamento. D'altra parte, l'esperienza di guida e il concetto di sé come guidatore hanno ovviamente forti intercorrelazioni (come risulta anche dalla presente ricerca), come pure le hanno la personalità e l'immagine di sé. In tal modo, il feed-back positivo ottenuto dall'esposizione al traffico rinforza la fiducia nelle proprie

abilità e incrementa da un lato la probabilità di mettere in atto comportamenti a rischio, dall'altro il piacere nella guida, mentre questo atteggiamento positivo fa aumentare la frequenza nell'uso dell'autovettura ed il chilometraggio.

A commento dei risultati riguardanti le relazioni tra le variabili indagate, si sottolinea la complessità del quadro emerso, che riflette la complessità del comportamento di guida; in particolare indici di guida pericolosa diversi sono risultati correlati a variabili psicosociali diverse. I *self-biases* relativi al controllo sono maggiormente legati alla velocità, mentre la ricerca di sensazioni forti ad uno stile complessivo di guida a rischio. Emerge chiara la necessità di ulteriori indagini che approfondiscano i legami tra variabili motivazionali e di personalità, includendone altre, e il ruolo svolto dall'esperienza nella guida pericolosa. E' anche auspicabile che venga stabilita con maggiore precisione la natura dei loro rapporti, magari con studi longitudinali o con modelli di equazioni strutturali.

La necessità di ricerche future su questo argomento viene ribadita dai limiti del presente studio, che sono di varia natura e che dovranno essere superati. Il più notevole è probabilmente il fatto che gli indici di guida pericolosa presi in considerazione non derivano da dati oggettivi⁸, ma sono stati riferiti dagli intervistati, e come molte altre misure *self-report* sono soggetti a distorsioni dovute alla tendenza a rispondere in modo socialmente desiderabile (Lajunen, Corry, Summala e Hartley, 1997), incidendo così non solo sulla validità delle stesse risposte, ma anche sulla possibilità di rilevare con precisione la relazione tra gli indici di guida pericolosa e le altre variabili. Nell'impossibilità di raccogliere indicatori oggettivi della guida pericolosa, in studi successivi sarà opportuno impiegare uno strumento per la rilevazione della desiderabilità sociale delle risposte inerenti il comportamento di guida, come quello messo a punto da Lajunen *et al.* (1997).

La desiderabilità sociale influisce forse in modo più marcato sulle misure delle *conseguenze* della guida pericolosa, alcune delle quali, come si è visto, sono risultate inutilizzabili in questo studio. Ad esempio, gli incidenti già scarsi (relativamente) in campioni poco numerosi come quello esaminato, se vengono inferiti dai resoconti dei soggetti, risultano probabilmente ancora più scarsi in virtù della tendenza a rispondere in

⁸ Il disegno di ricerca iniziale prevedeva di mettere a confronto un gruppo di guidatori che fossero stati sanzionati per gravi infrazioni e/o che avessero subito almeno una volta il ritiro della patente, con un gruppo di guidatori che non possedessero un tale curriculum. Per reperire i soggetti del primo gruppo sono stati interpellati i Carabinieri e la Polizia Stradale del capoluogo della provincia in cui si è svolta l'indagine, ma in virtù della legge n. 675 del 31.12.1996 sulla "tutela della persona e di altri soggetti rispetto al trattamento dei dati personali", non sono state fornite le informazioni richieste.

modo socialmente desiderabile. A questo proposito, Hatakka, Keskinen, Katila e Laapotti (1997) sottolineano che la spiegazione e la previsione degli incidenti richiedono campioni molto ampi. Gli incidenti sono eventi relativamente rari e in essi la casualità è elevata, quindi per avere un numero sufficiente di persone incidentate e un'effettiva variazione nel numero dei sinistri, sono necessari campioni molto grandi, spesso difficili da ottenere.

In questo studio, un ulteriore problema relativo al campione è che esso era un campione di comodo, non casuale⁹; inoltre gli intervistati risiedono in un'unica provincia dell'Italia settentrionale: i risultati ottenuti possiedono quindi scarsa generalizzabilità e devono essere considerati puramente indicativi. Oltre a ciò, come nella maggior parte delle precedenti ricerche, sono stati coinvolti nella ricerca solo soggetti di sesso maschile, a causa della loro maggior propensione ad una guida a rischio e del loro maggiore coinvolgimento in sinistri. Tuttavia, sono probabili dei cambiamenti a breve termine in questi rilievi, sia perché sono molto più numerose le donne che guidano rispetto al passato, sia perché l'esperienza e l'abilità del sesso femminile nella conduzione dei veicoli sta aumentando (Walzer, 1997). Il ruolo dell'esperienza nell'attenuare o annullare le differenze tra i sessi è già stato riscontrato in relazione all'abilità che ci si autoattribuisce alla guida (McKenna et al., 1991); inoltre nello studio di Lajunen e Summala del 1995, le donne che avevano maggiore esperienza, in termini di chilometri percorsi, erano meno motivate ad una guida sicura delle donne con minor esperienza. In studi futuri sarà quindi opportuno e interessante includere nel campione anche donne.

Concludendo, i risultati di questo studio indicano la robustezza dell'illusione di superiorità dei guidatori nei confronti degli altri guidatori e suggeriscono che un senso di controllo irrealistico, il bisogno di provare emozioni forti e una consolidata esperienza nella guida possono facilitare uno stile di guida caratterizzato dall'elevata velocità e, più in generale, una guida a rischio.

Malgrado il valore relativo di queste evidenze, esse inducono ad alcune osservazioni circa i loro possibili risvolti applicativi. La prima, più volte ribadita dagli studiosi (Svenson, 1981; McKenna, 1993; Arcuri, 1997), è che le campagne pubblicitarie volte a cambiare atteggiamenti e comportamenti indesiderabili dei guidatori, se hanno contenuti incentrati sulle loro possibili conseguenze negative (es. immagini di incidenti), molto probabilmente saranno inefficaci. Infatti, dal momento che la

⁹ Si era previsto di effettuare un campionamento casuale dei soggetti maschi di età compresa tra i 18 e i 30 anni, ma il Comune del capoluogo dove si è svolta l'indagine, in base alla legge n.675, non ha fornito l'elenco di tali soggetti.

maggior parte dei guidatori ritiene che il proprio modo di guidare sia migliore e più sicuro di quello degli altri guidatori, essi non percepiranno tali messaggi come rivolti a sé, ma appunto agli altri. Nei giovani maschi, inoltre, i *biases* a vantaggio del sé si accompagnano spesso alla propensione a correre dei rischi e alla ricerca attiva delle emozioni forti che la guida pericolosa, soprattutto ad alta velocità, può fornire. Date le basi biologiche e l'originario significato adattativo di queste tendenze (Nell, 2002), il compito di ideare campagne di persuasione e percorsi educativi finalizzati a una guida sicura che abbiano come target i giovani (ma non solo) si profila particolarmente arduo, ma non impossibile. A tal fine, si dovrebbe agire sia sulla razionalità sia sulla componente emotiva, impiegando diverse metodologie (ad esempio, i videogames di guida simulata hanno il pregio di far comprendere immediatamente le conseguenze della guida pericolosa) (cfr. Arcuri, 1997; Jonah, 1999; Di Nuovo, 2000; Nell, 2002). Infine, non sono da trascurare a scopo preventivo le sanzioni che, per avere una qualche efficacia, devono innanzitutto essere effettivamente erogate (Bonino, 1999)¹⁰.

Riassunto

La ricerca che viene presentata esamina alcune distorsioni favorevoli al sé – *self-biases* – nella valutazione del comportamento di guida e le loro relazioni con alcuni indici di guida pericolosa, che sono stati studiati anche in rapporto alla ricerca di sensazioni forti. Hanno partecipato 200 giovani maschi di nazionalità italiana, che hanno risposto a un questionario suddiviso in tre parti. Nella prima i soggetti dovevano valutare se stessi e i loro coetanei nell'abilità, nel senso di controllo e nell'ottimismo riferiti al comportamento di guida; la seconda parte era volta a raccogliere informazioni circa lo stile di guida e le infrazioni commesse; la terza presentava una forma ridotta della *Sensation Seeking Scale* di Zuckerman (1971). I risultati evidenziano che i soggetti si sono giudicati più abili nella guida e maggiormente in grado di controllare l'autovettura dei loro coetanei, e che il senso di controllo era più pronunciato in coloro che percorrono un numero maggiore di chilometri annualmente. Il *self-bias* del controllo percepito, la ricerca di sensazioni forti e l'esperienza di guida si sono dimostrati in associazione con alcuni degli indici di guida pericolosa considerati, e in grado di predirli.

Summary

¹⁰Ad esempio, secondo quanto riporta il Censis (2003), dopo l'introduzione della patente a punti (30-6-2003), nell'estate del 2003 il numero di incidenti era diminuito del 22,5% e il numero di morti del 22% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

This study examines some self-favouring biases in evaluating driving behaviour, and their relationship with some risky-driving indicators. An association between these indices and sensation seeking was also considered. Participants were 200 Italian young males, who completed a three-section-questionnaire. In the first section, subjects were asked to rate their own, and their peers' skill, personal control, and optimism regarding driving behaviour. The second section collected information on driving style and traffic violations. The third section presented a short version of Zuckerman's *Sensation Seeking Scale* [1971]. Results reveal that participants judged themselves more skilful and better at car maneuvers – in very difficult conditions, too – than they considered their peers. Perception of control was stronger in drivers who drive more per year. The self-bias concerning perceived control, the trait of sensation seeking, and driving experience were each correlated to some risky driving indicators, and could be used to predict them.

Ringraziamenti

Ringrazio la Dott. Annalisa Bergamaschi per la collaborazione nella messa a punto degli strumenti e nella raccolta dei dati, e il Prof. Vittorio Rubini per i suggerimenti ad una precedente stesura dell'articolo.

Bibliografia

- Alicke M.D., Klotz M.L., Breitenbecher D.L., Yurak T.J. e Vredenburg D.S. (1995). Personal contact, individuation, and the better-than-average effect. *Journal of Personality and Social Psychology*, 68, 5, 804-825.
- Arcuri L. (1997). L'errore si fa strada. *Psicologia Contemporanea*, 141, 27-33.
- Arcuri L. e Serino C. (1992). *Asymmetry Phenomena in Interpersonal Comparison. Cognitive and Social Issues*. Napoli, Liguori.
- Barbaranelli C. (2003). *Analisi dei dati. Tecniche multivariate per la ricerca psicologica e sociale*. Milano, Led.
- Baumeister R. F.(1989). The optimal margin of illusion. *Journal of Social and Clinical Psychology*, 8, 2, 176-189.
- Begg D. e Langley J. (2001). Changes in risky driving behavior from age 21 to 26 years. *Journal of Safety Research*, 32, 4, 491-499.
- Bonino S. (1999). Tra volante e ottovolante. Il rischio nell'adolescenza: la guida pericolosa. *Psicologia Contemporanea*, 154, 18-25.

- Censis (2003). *Il Rapporto Annuale 2003*. [www.Censis/Fondazionale/II Rapporto annuale/ Sintesi/](http://www.Censis/Fondazionale/II_Rapporto_annuale/Sintesi/) Territorio e reti
- Cicognani E. e Zani B. (1999). La salute “a rischio” in adolescenza: il fenomeno dell’ottimismo irrealistico
- Codol J.P. (1987). Comparability and incomparability between oneself and others: Means of differentiation and comparison reference points. *European Journal of Cognitive Psychology*, 7, 1, 87-105.
- Comrey A.L. e Lee H.B. (1995). *Introduzione all’analisi fattoriale*. Milano, Led.
- Cummins R. A . e Nistico H. (2002). Maintaining life satisfaction: The role of positive cognitive bias. *Journal of Happiness Studies*, 3, 1, 37-47.
- Dal Corso L., Larentis R. e Vignato R. (2000). Dati statistici e letteratura , in: De Carlo N. A. e Di Nuovo S. (a cura di): *Prevenzione & Sicurezza Stradale. Marketing sociale e linee d’intervento*, Milano, Franco Angeli.
- Deery H.A. (1999). Hazard and risk perception among young novice drivers. *Journal of Safety Research*, 30, 4, 225-236.
- DeJoy D. M. (1989). The optimism bias and traffic risk perception. *Accident Analysis and Prevention*, 21, 4, 333-340.
- DeJoy D. M. (1992). An examination of gender differences in traffic accident risk perception. *Accident Analysis and Prevention*, 24, 3, 237-246.
- Delhomme P. (1991). Comparing one’s driving with others’: Assessment of abilities and frequency of offences. Evidence for a superior conformity of self-bias ? *Accident Analysis and Prevention*, 23, 6, 493-508.
- Di Nuovo S. (2000). Formazione alla sicurezza, in: De Carlo N. A. e Di Nuovo S. (a cura di): *Prevenzione & Sicurezza Stradale. Marketing sociale e linee d’intervento*, Milano, Franco Angeli.
- Eiser J. R., Pahl S. e Prins Y. R. A. (2001). Optimism, pessimism, and the direction of self-other comparisons. *Journal of Experimental Social Psychology*, 37, 77-84.
- Elander J., West R. e French D.(1993). Behavioral correlates of individual differences in road-traffic crash risk: An examination of methods and findings. *Psychological Bulletin*, 113, 2, 279-294.
- Finn P. e Bragg B.W.E. (1986). Perception of the risk of an accident by young and older drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 18, 4, 289-298.
- Gidron Y., Gal R. e Desevilya H.S. (2003). Internal locus of control moderates the effects of road-hostility on recalled driving behavior. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology*

- and Behaviour*, 6, 2, 109-116.
- Goszczyńska M. e Roslan A. (1989). Self-evaluation of drivers' skill: A cross-cultural comparison. *Accident Analysis and Prevention*, 21, 3, 217-224.
- Groeger J. A.(2000). *Understanding driving. Applying cognitive psychology to a complex everyday task*. Hove, Psychology Press.
- Hammond T. B. e Horswill M. S. (2002). The influence of desire for control on drivers' risk-taking behavior. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 4, 4, 271-277.
- Hatakka M., Keskinen E., Katila A. e Laapotti S. (1997). Self-reported driving habits are valid predictors of violations and accidents, in: Rothengatter T. & Carbonell Vaya E. (eds.): *Traffic & Transportation Psychology. Theory and Application*, Pergamon, Oxford.
- Holland C. A. (1993). Self-bias in older drivers' judgments of accident likelihood. *Accident Analysis and Prevention*, 25, 4, 431-441.
- Holyoak K.J. e Gordon P.C. (1983). Social referent points. *Journal of Personality and Social Psychology*, 44, 4, 881-887.
- Hoorens V. (1995). Self-favoring biases, self-presentation, and the self-other asymmetry in social comparison. *Journal of Personality*, 63, 4, 793-817.
- Horwood L.J. e Fergusson D.M. (2000). Drink driving and traffic accidents in young people. *Accident Analysis and Prevention*, 32, 6, 805-814.
- Horswill M. S. e McKenna F. P. (1999). The effect of perceived control on risk taking. *Journal of Applied Social Psychology*, 29, 2, 377-391.
- Irtad-Ocse (2001). *L'incidentalità nei paesi U.E.* www.osservatoriosta.it
- Istat (2005). *Statistica degli incidenti stradali 2003-2004.* www.istat.it
- Jonah B.A. (1997). Sensation seeking and risky driving: A review and synthesis of the literature. *Accident Analysis and Prevention*, 29, 5, 651-665.
- Karylowsky J.J.(1990). Social reference points and accessibility of trait-related information in self-other similarity judgements. *Journal of Personality and Social Psychology*, 58, 5, 975-983.
- Lajunen T. e Summala H. (1995). Driving experience, personality, and skill and safety-motive dimensions in drivers' self-assessments. *Personality and Individual Differences*, 19, 3, 307-318.
- Lajunen T., Corry A., Summala H. e Hartley L. (1997). Impression management and self-deception in traffic behaviour inventories. *Personality and Individual Differences*, 22, 3, 341-343.

- Lajunen T. e Summala H. (1997). Effects of driving experience, personality and driver's skill and safety orientation on speed regulation and accidents, in: Rothengatter T. & Carbonell Vaya E. (eds.): *Traffic & Transportation Psychology. Theory and Application*, Pergamon, Oxford.
- Maeran R. (2000). Aspetti motivazionali, sociali e d'atteggiamento, in: De Carlo N. A. e Di Nuovo S. (a cura di): *Prevenzione & Sicurezza Stradale. Marketing sociale e linee d'intervento*, Milano, Franco Angeli.
- Manstead A., Parker D., Stradling S. G., Reason J. T. e Baxter J. S. (1992). Perceived consensus in estimates of prevalence of driving errors and violations. *Journal of Applied Social Psychology*, 22, 7, 509-530.
- Marattoli R. A. e Richardson E.D. (1998). Confidence in, and self-rating of, driving ability among older drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 30, 3, 331-336.
- Matthews M.L. e Moran A.R. (1986). Age differences in male drivers' perception of accident risk: The role of perceived ability. *Accident Analysis and Prevention*, 18, 4, 299-313.
- McKenna F. P. (1993). It won't happen to me: Unrealistic optimism or illusion of control? *British Journal of Psychology*, 84, 39-50.
- McKenna F. P., Stainer R. A. e Lewis C. (1991). Factors underlying illusory self-assessment of driving skill in males and females. *Accident Analysis and Prevention*, 23, 1, 45-52.
- McKenna F.P. e Albery I.P. (2001). Does unrealistic optimism change following a negative experience? *Journal of Applied Social Psychology*, 31, 6, 1146-1157.
- Nell V. (2002). Why young men drive dangerously: Implications for injury prevention. *Current Directions in Psychological Science*, 11, 2, 75-79.
- Perloff L.S. e Fetzer B.K. (1986). Self-other judgements and perceived vulnerability to victimization. *Journal of Personality and Social Psychology*, 50, 2, 502-510.
- Preston C. E. e Harris S. (1965). Psychology of drivers in traffic accidents. *Journal of Applied Social Psychology*, 49, 4, 284-288.
- Ravenna M. e Cavazza N. (2000). Rappresentazioni dello sbalzo e atteggiamenti nei confronti della discoteca in un campione di giovani consumatori di sostanze psicoattive. *Psicologica Clinica dello Sviluppo*, 4, 3, 415-439.
- Rothengatter T. (2002). Drivers' illusions—no more risk. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 5, 4, 249-258.

- Svenson O. (1981). Are we less risky and more skilful than our fellow drivers ? *Acta Psychologica*, 47, 143-148.
- Svenson O., Fishoff B. e McGregor D. (1985). Perceived driving safety and seatbelt usage. *Accident Analysis and Prevention*, 17, 2, 119-133.
- Taylor S.E. e Brown J.D. (1988). Illusions and well-being: a social psychological perspective on mental health. *Psychological Bulletin*, 103, 193-210.
- Taylor S.E. e Brown. J.D. (1994). Positive illusions and well-being revisited: Separating facts from fiction. *Psychological Bulletin*, 116, 21-27.
- Waller P.F. (1997). Transportation and society, in: Rothengatter T. & Carbonell Vaya E. (eds.): *Traffic & Transportation Psychology. Theory and Application*, Pergamon, Oxford.
- Weinstein N. D. (1989). Optimistic biases about personal risk. *Science*, 246, 1232-1233.
- Zuckerman M. (1994). *Behavioural Expressions and Biosocial Bases of Sensation Seeking*. Cambridge, University of Cambridge Press.
- Zuckerman M. (1971). Dimensions of sensation seeking. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 36, 1, 45-52.

Tabella 3. Coefficienti di correlazione lineare tra i punteggi relativi ai *self-biases*, alla ricerca di sensazioni forti (SS), alla velocità su autostrade (velocità au.), su strade extraurbane (velocità ex.) e urbane (velocità u.), alla guida pericolosa (guida p.), e all'esperienza di guida (anni patente e km annui) (N=200).

| | <i>b</i> <i>ias-</i> Abil. | <i>bias</i> Controllo E. | <i>bias-</i> Controllo B. | S S | velocità au. | velocità ex. | velocità u. | guida p. | anni patente | km annui |
|------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|--------|--------------|--------------|-------------|-------------|-----------------|-------------|
| <i>bias-</i> Abilità | - | .342* ** | .594*** | .006 | .092 | .089 | .045 | .067 | -.017 | -.113 |
| <i>bias-</i> Controllo E. | | - | .355*** | .015 | .021 | .018 | -.125 | .034 | -.113 | -.113 |
| <i>bias-</i> Controllo B. | | | - | .053 | .253*** | .236** | .143* | .148* | -.016 | -.113 |
| SS | | | | - | .157* | .059 | .181* | .329* ** | -.174* | -.113 |
| velocità au. | | | | | - | .306*** | .441*** | .398* ** | .054 | .2 |
| velocità ex. | | | | | | - | .393*** | .311* ** | .076 | .1 |
| velocità u. | | | | | | | - | .467* ** | .047 | .2 |
| guida p. | | | | | | | | - | .004 | .3 |
| anni patente | | | | | | | | | - | |
| km annui | | | | | | | | | | |

* p<.05; ** p<.01; ***p<.001

Tabella 4. Analisi della regressione multipla gerarchica. Variabili dipendenti: velocità e punteggio di guida pericolosa. Variabili indipendenti: esperienza di guida, ricerca di sensazioni forti e *self-biases*.

| Blocco di variabili immesse | R ² | CAMBIAMEN TO R ² | CAMBIAMENTO F | β | r parziale |
|---|----------------|-----------------------------------|------------------|---------|---------------|
| <i>VELOCITA' AUTOSTRADA</i> | | | | | |
| 1 <i>Esperienza anni patente km annui</i> | .0 60 | | 5.697** | | |
| | | | | -.041 | -.043 |
| | | | | .223** | .225 |
| 2 <i>Ricerca sensazioni forti</i> | .0 | .036 | 6.968** | | .173 |
| | .96 | | | .169* | |
| 3 <i>Self-biases</i> | .1 | .041 | 2.755* | | -.062 |
| d'Abilità di Controllo E. di Controllo B. | .37 | | | - | -.083 |
| | .08* | | | .071 | .204 |
| | | | | - | |
| | | | | .090 | |
| | | | | .247** | |
| <i>VELOCITA' STRADE EXTRA-URBANE</i> | | | | | |
| 1 <i>Esperienza anni patente km annui</i> | .0 45 | | 4.17* | | |
| | | | | -.138 | -.137 |
| | | | | .153* | .153 |
| 2 <i>Ricerca sensazioni forti</i> | .0 | .004 | .692 | | .037 |
| | .49 | | | .036 | |
| 3 <i>Self-biases</i> | .0 | .047 | 2.975** | | -.062 |
| d'Abilità di Controllo E. di Controllo B. | .95 | | | - | -.112 |
| | .064* | | | .073 | .208 |
| | | | | - | |
| | | | | .116 | |
| | | | | .257** | |
| <i>VELOCITA' STRADE URBANE</i> | | | | | |
| 1 <i>Esperienza anni patente km annui</i> | .0 69 | | 6.56** | | |
| | | | | -.120 | -.123 |
| | | | | .250*** | .253 |
| 2 <i>Ricerca sensazioni forti</i> | .1 | .039 | 7.625** | | .191 |
| | .08 | | | .186* | |
| 3 <i>Self-biases</i> | .1 | .04 | 2.681* | | .001 |
| d'Abilità di Controllo E. di Controllo B. | .47 | | | .001 | 38 -.198 |
| | .18* | | | -.203** | .111 |
| | | | | .130 | |

Tab. 5. continua

| Blocco di variabili immesse | R ² | CAMBIAMENTO R ² | CAMBIAMENTO F | β | r parziale |
|--|----------------|-------------------------------|------------------|------------------|----------------|
| <i>GUIDA PERICOLOSA</i> | | | | | |
| 1 Esperienza anni patente km annui | .11 7 | | 11.693*** | -.059 .338*** | -.064 .349 |
| 2 Ricerca di sensazioni forti | .23 3 | .116 .005 | 26.703*** | .342*** | .354 |
| 3 Self-biases | .23 | | .358 | | |
| d'Abilità di Controllo E. | .21 8 | | | -.016 -.034 | -.015 -.036 |
| di Controllo B. | .11 1• | | | .081 | .072 |

* $p < .05$; ** $p < .01$; *** $p < .001$
• R^2 corretto

