Andrea Castiello d'Antonio

La paura di volare

Le Comete FrancoAngeli

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati
possono consultare il nostro sito Internet: *www.francoangeli.it* e iscriversi nella home page
al servizio “Informatemi” per ricevere via e.mail le segnalazioni delle novità.

Andrea Castiello d'Antonio

La paura di volare

Le Comete/FrancoAngeli

Grafica della copertina: Elena Pellegrini

Copyright © 2011 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it.

Indice

Al lettore pag. 9

1. L'essere umano e l'aerofobia » 14
1. Volare… » 14
2. L'essere umano non è fatto per volare… » 15
3. Le paure e le angosce » 18
4. Le angosce, le fobie e l'aerofobia » 21

2. La fenomenologia dell'ansia del volo » 25
1. Cosa è l'aerofobia » 25
2. Come si manifesta la paura di volare » 27
3. I sintomi principali » 30
4. I sintomi accessori » 33
5. La limitazione esistenziale » 35
6. La razionalizzazione e le giustificazioni » 37
7. Fenomenologia 1: volare per piacere o per dovere » 39
8. Fenomenologia 2: volare da soli, in coppia, in gruppo » 41
9. Fenomenologia 3: volare verso mete vicine o lontane » 43

10. Ci sono aerei e aerei… pag. 44
11. L'aereo come perfetto contenitore delle angosce moderne » 46
12. Altre forme di disagio psichico associate all'aerofobia » 48

3. L'esperienza del volo » 51
1. Le fasi della manifestazione dell'angoscia » 51
2. L'idea di volare » 52
3. Il progetto del viaggio » 53
4. Si avvicina la data » 55
5. I preparativi » 56
6. L'appuntamento per andare in aeroporto » 58
7. L'arrivo in aeroporto » 59
8. Orientamento in aeroporto e check in » 60
9. Metal detector e controlli » 63
10. Dall'altra parte della barricata » 64
11. Il volo viene ritardato » 66
12. Il volo viene chiamato » 68
13. Il ticket è tratto! » 69
14. Si entra nel finger o si prende il bus/pick-up » 70
15. Ecco la porta dell'aereo » 72
16. Dove sarà il mio posto? » 73
17. Ancora l'attesa » 74
18. Guardarsi intorno e guardare fuori » 76
19. Si chiude il portellone » 77
20. Il distacco dal finger o l'abbandono della piazzola » 78
21. L'avvicinamento alla testa della pista » 79
22. "Cabin crew… take off!" » 81
23. L'accelerazione » 83
24. Lo stacco delle ruote dalla pista » 84
25. Il rientro del carrello » 86
26. La stabilizzazione » 87
27. Il servizio a bordo » 88

28. Distrarsi un po'… pag. 89
29. Se c'è turbolenza » 91
30. Quando si è in coda per atterrare » 93
31. Il capitano annuncia che tra pochi minuti atterreremo… » 95
32. Le cinture di sicurezza » 96
33. Si vede la terra » 97
34. Ci siamo quasi: il corpo si irrigidisce » 99
35. … E bravo il comandante! È quasi finita » 100
36. Anche questa volta è andata! » 101
37. Giuro che non volerò mai più! » 103

4. Le situazioni tipiche » 104
1. Prima volavo bene, e poi… » 104
2. Non ho mai potuto volare… » 108
3. Comunque devo superare questa paura! » 110
4. Capire la paura di volare » 112
5. Un tempo c'era il treno… » 114

5. Venirne fuori: le traiettorie terapeutiche » 117
1. Superare la paura di volare! » 117
2. Cosa fare? Le alternative di base » 121
3. Spiegazioni logiche, esortazioni e incoraggiamenti » 125
4. Farsi accompagnare » 128
5. Smettere di volare/Evitare l'evitamento » 129
6. Introspezione e autoterapia » 132
7. Farmacoterapia: delegare tutto alla chimica » 133
8. Psicoterapia: aver fiducia nelle parole » 135
9. Approcci mix » 139
10. Soluzioni palliative e pseudosoluzioni » 141
11. Conoscere se stessi: le tante forme di psicoterapia » 143
12. Scegliere l'approccio terapeutico e lo psicoterapeuta » 145
13. Riflessioni sui concetti di salute e malattia » 150
14. L'essere umano a confronto con se stesso » 152

15. Conclusioni pag. 154

Per saperne di più: consigli bibliografici » 156

Per saperne di più: alcuni siti web » 158

L'autore » 159

Al lettore

Ebbene sì, anche io ho avuto paura di volare!

È successo diversi di anni fa, e l'ansia si è manifestata all'improvviso, durante un volo peraltro tranquillo anche se decisamente affollato e soggetto a una prolungata attesa sulla pista – l'aereo, come si dice, era "in coda" per il decollo e aveva davanti a sé numerosi velivoli.

Il mio interesse per la paura di volare proviene in realtà da numerose fonti: me ne sono interessato inizialmente ai tempi in cui ho vissuto come *psicologo del lavoro* in Alitalia, verso la metà degli anni Ottanta: in quel contesto mi occupavo professionalmente di ciò che era già diventata una parte importante della mia attività, vale a dire la gestione e lo sviluppo delle persone nelle organizzazioni – in una parola: *la psicologia applicata al lavoro e alle organizzazioni*. Nello svolgimento dei diversi compiti che avevo allora (soprattutto di scelta e selezione del personale, di valutazione del potenziale e di rivisitazione dei sistemi di gestione delle risorse umane in stretto collegamento con altri enti aziendali) mi imbattei quasi per caso nella *Psicologia dell'aviazione*, una branca della psicologia di cui non avevo alcuna cognizione e di cui, in Alitalia (a quel tempo) non se ne sapeva nulla. Scoprii così che nel mondo vi erano colleghi (psicologi, medici, ma anche piloti, tecnici di volo, ingegneri aeronautici e professionisti interessati all'ergonomia, alla sicurezza, e ad altri campi limitrofi) che si occupavano di tutto ciò che accade nei cieli, sia in campo civile, sia in campo mi-

litare (e sia per ciò che attiene l'ala fissa che per quanto riguarda l'ala rotante, con base a terra o in mare). Divenni quindi socio dell'allora WEAAP, *Western European Association of Aviation Psychology* (l'aggettivo *western* aveva senso perché non era ancora caduto il Muro di Berlino) e successivamente della *Association of Aviation Psychology*. Da allora a oggi ho continuato a seguire, con intensità diversa a seconda dei momenti e delle fasi di vita professionale, questa importante area di studio, di ricerche e di intervento. Area che è ben presto stata opportunamente denominata e concettualizzata come *Aviation & Space Psychology*.

Un secondo stimolo alle riflessioni che seguono è stato costituito dalle mie esperienze professionali in quanto *psicologo clinico* e *psicologo delle organizzazioni* nel ruolo di *consulente* e di *libero professionista*. In entrambi gli ambiti – la psicoterapia, e l'intervento nelle organizzazioni – ho incontrato con sempre maggiore frequenza persone che manifestavano la fobia del volo. Se cerco di vedere con un'ottica globale tali manifestazioni mi sembra di poter affermare che nel campo della psicologia clinica – la diagnosi psicologica e la psicoterapia – l'ansia del volo tende ad accompagnarsi, e a essere inserita, in quadri molto più ampi di disagio emotivo, psicologico ed esistenziale: in sostanza, il paziente che entra in psicoterapia lo fa a causa di una serie di manifestazioni di sofferenza mentale che comprendono, quasi inevitabilmente, le due forme basilari di disagio psicologico, vale a dire l'angoscia e la depressione. È nel quadro dell'angoscia che si situa con una certa frequenza, e insieme ad altre paure irrazionali, l'*aerofobia*. Nei contesti della vita organizzativa, soprattutto per mezzo degli interventi di counselling e di coaching, sono venuto a contatto con un certo numero di manager e professionisti di elevato livello che hanno sperimentato tali stati di ansietà o che stavano vivendo – proprio nel corso degli incontri professionali con me – la situazione di disagio, difficoltà, o completo blocco nel prendere l'aereo.

Se è intuitivamente comprensibile che una persona denominata "paziente", nel corso di una psicoterapia possa manifestare (anche) tale forma di angoscia, ci si aspetterebbe una minore incidenza nei soggetti che non avvertono la necessità di una terapia psichica e che, inoltre, ricoprono incarichi e ruoli di responsabilità organizzativa. Ma così non è, e l'aerofobia – come vedremo più avanti – appare essere diffusa in ogni strato della popolazione e in tutte le categorie professionali: dunque, anche il manager di alto livello, di status elevato e di pubblica immagine – idealmente rappresentato dalla pubblica opinione come "uomo di successo" e come persona tendenzialmente invincibile – può andare soggetto a tali stati di angoscia. Identico discorso vale per i *professional* di ogni genere e di ogni ambiente: non solo coloro che operano nell'ambito delle grandi organizzazioni private

o della pubblica amministrazione, ma anche coloro che vivono nei contesti dello spettacolo, dell'arte, dello sport, del commercio e della multiforme realtà delle piccole e medie imprese.

Ho sempre volato per motivi professionali e ho spesso preso l'aereo per vacanze e altri impegni non di lavoro.

Credo di aver superato il migliaio di voli "domestici" (nazionali) e di aver effettuato almeno alcune decine di voli al di fuori dei confini italiani, la maggior parte dei quali in Europa. Dunque, un ulteriore motivo di interesse verso l'ansia del volo proviene proprio da ciò che ho potuto osservare intorno a me (e, in un certo periodo di tempo, anche in me stesso, come ho detto all'inizio): guardare con occhio attento il comportamento di coloro che ci stanno intorno insegna sempre molto. Così ho imparato a notare i mille modi con i quali le persone si accostano al volo e i mille modi con i quali vivono il volo stesso, sia esso il classico "balzo" di circa un'ora o poco più che in genere collega le città italiane fra loro, sia i lunghi voli intercontinentali nei quali si ha la sensazione di essere fermi, altissimi, in un cielo infinito, inseguendo le albe e i tramonti.

In ultimo, un motivo che mi ha spinto a scrivere questo libro è constatare la diffusione dell'ansia del volo, il fatto che molte persone che ne soffrono devono, comunque, prendere l'aereo, e non sanno cosa fare, come uscirne. La stridente ingenuità con la quale la materia è affrontata dai tanti *self help books* in lingua inglese e dai rarissimi scritti italiani sul tema non aiuta certo nessuno. Ingenuità basata soprattutto sul dare dei buoni consigli, sul rassicurare in merito alla rarità statistica degli incidenti aerei, sul suggerire utili, ma non esaustive, né facilmente applicabili, tecniche di rilassamento psicofisico e sull'indottrinare il lettore circa il come e il perché l'aereo vola. Come se tali spiegazioni logico-razionali potessero avere qualche effetto su una forma di angoscia che si muove (come tutte le ansie profonde) su ben altri piani!

Un ulteriore aspetto che ruota intorno a tali considerazioni è relativo alla medicalizzazione imperante nella società contemporanea, un'infausta tendenza alla quale non sfugge neppure la fobia del volo. Viviamo tutti in un'epoca storica e in un contesto culturale e sociale nel quale a ogni presunta "deviazione dalla norma" si è portati a rispondere con il farmaco adatto: ciò rappresenta un problema sociale enorme, oltre che – come tutti sappiamo – una spesa inutile e incontrollata che grava sui bilanci della sanità pubblica, oltre che sulle singole tasche dei cittadini. Una delle forme di medicalizzazione – o meglio: *psichiatrizzazione* – della paura di volare sta nelle pseudospiegazioni che spesso sono offerte dai presunti esperti: "Lei ha una mente ansiosa!", "Lei possiede una bassa soglia di

resilienza", "Lei ha una F40.2, Tipo Situazionale!" – è la sigla che rappresenta il codice del DSM (il maggiore e più diffuso sistema statistico-diagnostico internazionale delle malattie mentali) e che indica la forma di fobia specifica alla quale è associata l'ansia del volo –, "La sua patologia corrisponde a un Disturbo d'Ansia, del Gruppo delle Fobie Specifiche, di Tipo Situazionale!" (altra definizione tratta dall'ultimissima edizione del DSM, il DSM-IV-TR, del 2000). Alla persona che teme di volare non importa proprio nulla sapere a quale categoria diagnostica appartiene, o che possiede una *mente ansiosa* – questo già lo sa! – bensì le interessa capire come poterne uscire. Possibilmente passando attraverso una comprensione reale di ciò che si agita in lui stesso ed evitando di assumere farmaci a ogni volo che deve intraprendere.

La paura di volare – tecnicamente "aerofobia" – rappresenta oggi una delle nuove ansie maggiormente diffuse e socialmente amplificate a causa del verificarsi dei drammatici episodi di dirottamento e, più recentemente, di terrorismo suicida. È, senza dubbio, una paura tipica dell'essere umano contemporaneo per il semplice ma fondamentale fatto che – anticipando qui una tematica che sarà ripresa più volte nel corso del testo – l'aereo e il volare costituiscono dei "contenitori ideali" per una significativa miscela di angosce e paure irrazionali (oltre a costituire un'esperienza obiettivamente atipica e del tutto innaturale per l'essere umano).

Che cosa è la paura di volare? Come si manifesta? Quando, e soprattutto come, è possibile e utile affrontarla? L'aereo e il volo possono essere vissuti con grande piacere e curiosità così come anche con enorme paura e terrore, finendo con attrarre e condensare le principali paure dell'uomo moderno e presentando nel contempo all'essere umano un'esperienza oggettivamente particolare nella quale egli è sollecitato da innumerevoli punti di vista. Dal punto di vista fisico, non meno che da quello psichico, dal punto di vista sociale e ambientale, non meno che da quello esistenziale. Ma, sicuramente, vi è una grande differenza tra chi prova un semplice, lieve e spesso non consapevole disagio nello stare in aereo e – all'estremo opposto – chi non può nemmeno pensare all'ipotesi di effettuare un pur breve volo.

Come si è accennato, gli eventi degli ultimi dieci anni hanno avuto l'effetto di acuire o scatenare la paura di volare in fasce molto ampie di persone e in tipologie di persone diverse. Al di là dei ruoli professionali esercitati dall'aerofobico, dei motivi per i quali egli (vuole o deve) prendere l'aereo, e della presenza o meno di altre forme di malessere psicologico, la necessità di risolvere il problema o, almeno, di contenerlo in limiti ragionevoli richiede delle risposte valide. Cosa fare?

La lettura di queste pagine può costituire un valido supporto alla presa

di coscienza globale e fornire indicazioni utili sul *cosa evitare* di fare (e di pensare) e sul *come programmare un percorso di cura* al fine di superare o contenere il disagio. A fronte di numerose pubblicazioni (soprattutto in lingua inglese) che promettono miracolosi quanto improbabili risultati sulla base della sola lettura di consigli e suggerimenti, questo libro ha lo scopo di fornire un quadro globale della situazione ansiosa e un panorama delle possibilità di risoluzione, oltre a descrivere minuziosamente cosa accade all'aerofobico – prima, durante e dopo il volo – proponendo ulteriori ipotesi esplicative.

L'assunto di base è che la presa di consapevolezza e l'ampliamento delle proprie capacità mentali di contenimento dell'ansia del volo possano essere di aiuto e di sostegno solo se basate su tentativi seri e approfonditi di comprensione della genesi di tale fobia.

E ora due piccoli consigli pratici al lettore: non limitarti a leggere queste pagine e poi a metterle via, ma utilizzale come spunto per una riflessione analitica e per gettare le basi per una presa di decisione che conduca verso (almeno) un tentativo di guarigione.

Porta con te questo libro quando parti per l'aeroporto e sali sull'aereo. Seguire tutte le fasi dell'attesa e del volo sfogliandolo potrà aiutarti a considerare che tutto ciò che stai provando è abbastanza naturale ed è stato già sperimentato migliaia e migliaia di volte da molte persone prima di te. Non sei l'unico ad avere la paura di volare e non te ne devi vergognare!

1

L'essere umano e l'aerofobia

1. Volare…

È difficile parlare del volo e degli aerei in un Paese, come il nostro, in cui sembra che oltre il 50% della popolazione nutra sentimenti non proprio positivi verso questo argomento! Le rilevazioni più recenti tendono a rappresentare una diffusione comunque molto estesa della paura di volare (intorno al 35% della popolazione), e altri dati segnalano che tra chi ha attualmente paura del volo e coloro che l'hanno avuta in tempi recenti si sale verso il 40%. E la categoria dei *frequent flyers* non è esente da tale problematica.

Sicuramente, il volare, può essere visto e concepito in una miriade di modi diversi, dai più lineari e razionali, fino ai più fantasiosi. Tra i primi vi sono le visioni centrate sull'aereo come il mezzo di trasporto più rapido e più sicuro – invece di "sicuro" avevo digitato "scuro", il che segnala la molteplicità dei modi con cui tale mezzo può essere visualizzato – mentre tra le seconde si annoverano le visioni pessimistiche e basate sul terrore rivolte a un mezzo vissuto come *pazzesco* ("Ma come fa un aereo a volare?!!") e a persone che, per sceglierlo quando hanno delle alternative, devono essere un po' matte pure loro.

Il volare ha pure un nutrito gruppo di appassionati e di amatori, alcuni dei quali sono attivi al 100% – vale a dire che pilotano aerei da turismo e

colgono qualunque occasione per salire su nel cielo. Altri lo sono perché si lasciano serenamente trasportare dall'aviazione civile, e altri ancora curano la loro passione in forma teorica, storica e/o con l'aeromodellismo. Il mondo del volo militare rappresenta, poi, un mondo a parte.

Al volo sono dunque associate immagini di tante e differenti nature, dal Barone Rosso, ai comandanti delle flotte civili, dagli assistenti di volo ai tecnici delle torri di controllo, dal mondo variopinto degli aeroporti e degli scali, alle difficoltà che talvolta si incontrano per disguidi e ritardi, dal piacere di fare un bel volo con cielo terso e sole splendente, al disagio e alla paura di entrare e uscire da forti turbolenze in alta quota. Vi sono alcuni passeggeri che volano appena possono, per vera passione, e scelgono di prendere l'aereo anche su tratte per le quali il treno sarebbe preferibile (per tempi e costi), mentre altri evitano del tutto di volare e si sobbarcano trasferimenti in automobile o in treno lunghi e disagiati, oppure rinunciano senz'altro (quando possono) a prendere l'aereo.

Se consideriamo il nostro Paese dobbiamo renderci conto che in diverse situazioni di viaggio l'aereo è il mezzo razionalmente più consigliabile, se non l'unico da prendere in seria considerazione. Naturalmente chiunque è libero di muoversi da Trento a Messina con i treni o in auto, oppure di prendere il traghetto che da Olbia raggiunge Genova, ma sicuramente in una scelta di tale genere si nasconde qualcosa di peculiare: o una grande passione per il traghetto e per il treno (lasciamo senz'altro da parte la scelta dell'automobile, che è l'opzione più rischiosa e faticosa di tutte), oppure la paura di prendere l'aereo.

I passeggeri si dividono poi nelle due grandi categorie di coloro che volano per lavoro – o, in generale, per "dovere" – e coloro che volano per "piacere". Talvolta il *dover volare* è anche associato al piacere e altre volte, viceversa, il viaggiare per diletto non è detto che sia associato al piacere di prendere l'aereo.

In questo libro parleremo dunque di coloro che temono il volo, iniziando con il prendere in seria considerazione alcuni elementi che rendono il volare, e l'esperienza di salire su un aereo, qualcosa di assolutamente peculiare e di non proprio naturale.

2. L'essere umano non è fatto per volare…

La considerazione che le persone non sono nate per volare e che il volo rappresenta una tra le situazioni – forse la più critica – maggiormente estranea all'esperienza umana è la motivazione centrale con la quale numerose

persone che temono l'aereo difendono la propria decisione di evitare di volare. La considerazione è reale e legittima, naturalmente intuibile – basti pensare di trovarsi a viaggiare a un'altitudine di 30.000 piedi, che significa 9-12 chilometri al di sopra del suolo – pur se utilizzata in buona parte in modo strumentale al fine di razionalizzare la propria paura e difendersi da coloro che, invece, spingono a fare l'esperienza del volo. In effetti, se si volesse essere completamente sinceri, si dovrebbe aggiungere che l'essere umano non è fatto neanche *a*. per sedere su un telaio con quattro ruote spinto da un motore, muovendosi a cento chilometri l'ora, *b*. per stare seduto ore intere a un tavolo guardando uno schermo bluastro, digitando su alcuni piccoli tasti, *c*. per vivere in uno spazio ristretto pieno di gente, con aria inquinata e rumori costanti, *d*. per correre dietro alle "mille cose da fare" quotidiane ritrovandosi stressato e insoddisfatto, e così via.

In verità, l'essere umano non è stato "costruito" per vivere il tipo di vita che oggi si vive nel mondo industriale e post-industriale, né la misura oggi più in voga dello sviluppo – il PIL – ci dice nulla rispetto allo stato di salute psicofisica e di felicità esistenziale delle persone. Prendere l'aereo o volare fa parte del "pacchetto" per molti versi assurdo e incomprensibile della nostra civiltà e, come tale, ognuno ha pienamente il diritto di criticarlo e di non accedere a tale esperienza.

Un po' diverso è il discorso relativo alla necessità di confrontarsi con se stessi nel senso di essere autentici verso di sé, di non "barare" e di riconoscere realmente cosa si prova nel proprio animo e quali sono le limitazioni con le quali dobbiamo fare i conti. La paura di volare rappresenta sicuramente una limitazione delle possibilità di vita e di esistenza al giorno d'oggi, e il criticare il volo sulla base della sua innaturalità può essere soprattutto un sistema difensivo, razionale e cerebrale, con il quale vogliamo coprire la nostra angoscia sottostante.

Negare l'esistenza di un'ansietà e illudersi di avere ragione perché, in effetti, qualche motivo razionale a nostro favore esiste significa precludersi la possibilità di comprendere se stessi e di superare (comunque, e a prescindere dal prendere l'aereo), questo magma di ansia che ci si porta dentro e del quale una delle sue manifestazioni è rappresentata dalla paura di prendere l'aereo.

In ogni caso, a conferma della non naturalità del volo, si deve ricordare che la paura di volare è eccezionalmente diffusa – il che dovrebbe comunque fare sentire un po' meno *strani e diversi* coloro che la sperimentano – anche se, come accade in molte analisi statistiche su grandi numeri, si hanno a disposizione dati un po' differenti tra di loro. Secondo alcuni sondaggi svolti verso la metà del decennio 1990-2000 nel nostro Paese, circa un terzo

delle persone che hanno avuto esperienza dell'aereo hanno dichiarato di aver avuto paura di volare e di queste ancora circa un terzo afferma di non voler mai più volare. Come si è detto, sembra che si aggiri intorno al 50% la percentuale globale di persone che temono l'aereo, un dato abbastanza in linea con il circa 45% della popolazione americana stimata alla fine degli anni Ottanta come preoccupata e timorosa di volare. Altri dati italiani più recenti indicano che il numero delle persone ansiose nel prendere l'aereo è aumentato e che ormai si è giunti a una proporzione di 2 italiani su 3.

Sembra che nel sesso femminile l'aerofobia sia più diffusa che tra gli uomini, e che il genere di paura sia un po' diverso tra i due sessi, pur rimanendo la base comune dell'ansia claustrofobica e agorafobica. Nei casi in cui la paura di volare sorge nel cammino della vita, l'età compresa tra i 40 e i 50 anni appare la più colpita (la cosiddetta *età di mezzo*). Non ci sono differenze rispetto alla provenienza territoriale degli aerofobici (nord, centro e sud Italia), mentre abbastanza contenute sono le differenze relative al titolo di studio conseguito.

Che la paura di prendere l'aereo sia aumentata nel corso degli anni posti a cavallo tra il secolo scorso e il nuovo secolo appare più che ragionevole e comprensibile stante l'escalation del terrorismo internazionale e l'evento drammatico dell'11 settembre negli USA. Nel momento in cui sto scrivendo queste pagine, i giornali del cinque ottobre 2010 riportano titoli del genere *Cinque aeroporti nel mirino. Stato d'allerta in tutta l'Europa*. Anche se in Italia non si sono verificati episodi analoghi, né sembra che il nostro Paese sia attualmente particolarmente esposto a tali genere di rischi, nondimeno un secondo fattore globale – l'aumento del traffico aereo a livello mondo – ha implementato la possibilità di ricevere notizie relative a incidenti aerei o a *quasi-incidenti* ("mancate collisioni", in termini tecnici): tutto ciò non può aver altro che provocato un aumento dello stato di allarme delle persone e della loro diffusa – e sempre pronta a emergere – apprensione nel volare.

Dal punto di vista pratico sembra che le modalità di trasporto aereo si stiano indirizzando verso due direzioni molto lontane tra di loro: da un lato offrire al passeggero sempre maggiori comfort e servizi, sulla base di tecnologie avanzate e di sistemi di sicurezza sofisticati. Così si legge di aerei che offriranno vasche da bagno, spazi per il relax o per l'ufficio, poltrone che diventano veri e propri letti, parrucchiere e altri servizi accessori posizionati sul criterio del "lusso". D'altro lato la stampa quotidiana ha da qualche tempo iniziato a far balenare l'idea che si possa viaggiare in piedi, con una modalità "da autobus", leggera e facilmente gestibile dal passeggero, ma che dà l'impressione di una sorta di viaggio di seconda classe. In so-

stanza, è come se l'offerta dei servizi aerei si stesse polarizzando: il lusso e il comfort per chi può permetterselo, e il viaggio-base per tutti gli altri.

È difficilmente prevedibile come e quanto tali nuove impostazioni potranno modificare la paura (e il piacere, per chi lo prova) di volare. Sicuramente, al giorno d'oggi la maggior parte dei passeggeri sarebbe molto lieta di poter usufruire di servizi e opportunità molto più semplici rispetto ai viaggi "di lusso", o a fusoliere di ceramica trasparente, con sedili che si autopuliscono, design sofisticato e sensori che si attivano automaticamente per rispondere alle sollecitazioni meteorologiche impreviste. Per rendere confortevole un normale viaggio in aereo sarebbe sufficiente evitare al passeggero attese e code all'imbarco, pensieri preoccupati sul destino del proprio bagaglio, soppressioni di voli all'ultimo minuto. Ma sarebbe anche utile trovarsi in carlinghe allestite in modo tale da avere un maggiore *spazio vitale* – il che significa sedili posizionati a maggiore distanza gli uni dagli altri e di maggiore ampiezza (considerato anche il numero crescente di persone sovrappeso e obese). Vedremo nei prossimi anni dove ci condurrà l'insieme delle nuove tecnologie, del marketing e dei viaggi di massa, tornando ora al nostro argomento principale.

3. Le paure e le angosce

Anche se può risultare di scarso conforto per il lettore, va detto che il sentimento della paura non solo rappresenta un'emozione che chiunque, prima o poi, sperimenta nella propria vita, ma costituisce anche un validissimo supporto per la vita stessa, e per la sopravvivenza. È sufficiente immaginare cosa sarebbe – e cosa farebbe – un essere umano o un animale se fosse privo della possibilità di avvertire il "segnale della paura", segnale che è propriamente un *segnale di allarme* finalizzato a renderci consapevoli di un rischio incombente o attuale. È la paura che aiuta le persone a evitare i pericoli e ad agire in modo appropriato al fine di ridurli, tanto è vero che coloro che hanno un basso senso del rischio o coloro che tendono a sfidare la sorte (come taluni adolescenti) si pongono da soli in situazioni assai pericolose.

La **reazione di allarme** è psicofisica e complessa, automatica e immediata, e prepara l'organismo a gestire il pericolo – il che molte volte significa attualizzare rapidamente la scelta tra affrontarlo o fuggirlo. Con un facile esempio, se camminando su un sentiero di campagna ci accorgiamo improvvisamente di stare per calpestare un serpente, la paura che ci assale ci permette di decidere in un attimo (in genere, inconsapevolmente) se evi-

tarlo, oppure se aggredirlo per toglierlo dal sentiero o ucciderlo. Successivamente, consapevoli del rischio di incontrare un serpente sul sentiero, ci si predisporrà in modo tale da portare con sé supporti atti a evitare problemi: bastoni lunghi, calzature adatte, e così via, non mancando di seguire il consiglio di "fare rumore" camminando, al fine di mettere in fuga eventuali rettili. Sarà poi utile imparare rapidamente a distinguere un rettile pericoloso da uno innocuo, e sapere – per esempio – che non vanno messe le mani in terra in luoghi non visibili come all'interno di cespugli. Cosa indica tutto ciò? Indica che l'emozione della paura ha innescato una *riflessione* sulla situazione potenzialmente pericolosa e sull'oggetto specifico del pericolo, sviluppando la *conoscenza* della persona che può così agire in forma di *prevenzione*. Prevenire pericoli già noti, e/o avere un qualche timore di possibili, eventuali rischi ignoti, costituiscono due meccanismi importanti per la vita dell'essere umano – pur sottolineando, per inciso, che la conoscenza non sempre è utilizzata per la prevenzione, né il "non sapere" aiuta ad assumere una condotta prudente.

Tutto ciò vale in riferimento al "pericolo", concetto con il quale si indica che l'emozione della paura si sviluppa in riferimento a un *oggetto reale*, collocato nella *realtà esterna* (come il serpente dell'esempio appena proposto).

Dunque, la paura è la risposta di fronte a un pericolo concreto e reale, diversamente l'ansia – o angoscia – è la reazione di fronte a un pericolo interno e mentale – proprio allo stesso modo in cui il lutto è la reazione a una perdita reale nel mondo esterno, mentre la melanconia (depressione) è il frutto di una perdita che avviene nel mondo interno della persona.

Nell'essere umano è inevitabile che prima o poi, e in determinate situazioni di vita, si sviluppino anche delle **apprensioni, ansietà e angosce**: esse sono il frutto della dinamica conflittuale della psicologia umana, una realtà interna che è stata individuata dalla psicoanalisi di Sigmund Freud e che oggi è comunemente accolta. L'essere umano è conflittuale in sé e per sé. È un insieme di paure e desideri, di pulsioni e difese, di spinte a sperimentare e di paure di cambiare: diverse aree della psicologia umana si pongono in lotta fra di loro e danno adito a una dinamica di conflitti interni, spesso del tutto inconsapevoli. Tradizionalmente si prospetta lo scenario in cui l'Io – vale a dire la persona – si trova a doversi confrontare con paure esterne e reali, con le ansie che provengono dal mondo interno pulsionale – gli istinti di base, soprattutto la sessualità e l'aggressività – e dal mondo della coscienza morale (il cosiddetto Super-Io).

Nello scenario costituito dalle paure verso pericoli esterni e dalle angosce verso pericoli interni si collocano quelle situazioni nelle quali a una