

Luca Evangelisti

Mai più paura di volare

Come vincere
per sempre
la fobia dell'aereo



KOWALSKI

MAI PIÙ PAURA DI VOLARE
COME VINCERE PER SEMPRE LA FOBIA DELL'AEREO

Autore:
Luca Evangelisti

Copyright © 2008 Kowalski – Apogeo s.r.l.
Socio Unico Giangiacomo Feltrinelli Editore s.r.l.
Via Natale Battaglia 12, 20127 Milano (Italy)
Telefono: 02 289981 – Fax: 02 28998327
email: info@kowalskieditore.it – www.kowalskieditore.it

Prima edizione maggio 2008

ISBN 978-88-7496-753-7

Impostazione grafica e progetto della copertina:
segnoruvideo.comunicazionivisive

Immagine di copertina:
Airplane di Yogi (<http://www.flickr.com/people/yogi>)
Rilasciata sotto licenza Creative Commons
Attribuzione-Condividi allo stesso modo 2.0



Finito di stampare nel mese di maggio 2008
presso Grafica Sipiel – Milano

6.

La paura di volare svelata

Neo: "Quale verità?"

Morpheus: "Che tu sei uno schiavo. Come tutti gli altri sei nato in catene, sei nato in una prigione che non ha sbarre, che non ha mura, che non ha odore, una prigione per la tua mente."

Dal film *Matrix*

Matrix è un bel film che viene ormai considerato un cult. È ambientato in uno scenario futuribile e sinistro e in una delle scene maggiormente suggestive Morpheus, offrendo un'opzione a Neo, gli dice: nelle mie mani ho due pillole, una rossa e una blu. Puoi scegliere tu quale pillola prendere. Se scegli quella blu, la realtà rimarrà quella che quotidianamente ti raffiguri e che da sempre ti viene raccontata. Al risveglio tornerai "dentro" quella realtà e non ti ricorderai nulla di questo colloquio. Se scegli la pillola rossa, accetti l'idea di concederti una chance per scoprire che la realtà non è quella che vogliono farti credere e il mondo non è esattamente come te lo rappresenti.

In questo caso siamo di fronte a una scelta che, depurata la situazione dalle necessarie estremizzazioni cinematografiche, è paragonabile a quella che possiamo fare quando ci troviamo ad affrontare la paura di volare. Possiamo continuare a pensare che gli aerei siano un mezzo

di trasporto molto pericoloso, che la causa della paura sia legata a un circostanza potenzialmente mortale, che la minaccia, dunque, non solo sia assolutamente giustificata, ma che le nostre emozioni, la nostra paura siano soltanto il riflesso di uno scenario oggettivamente a rischio. Se è così scegliamo la pillola blu.

Se, invece, pensiamo che la nostra paura sia sproporzionata rispetto all'entità di minaccia, se abbiamo la sensazione che la forbice tra rischio reale e rischio percepito sia troppo ampia, se da sempre abbiamo la sensazione che, a livello molto più personale, i conti non sempre tornino e che questo, in qualche modo, possa avere a che fare con la paura dell'aereo, possiamo proseguire. Allora pillola rossa. In questo capitolo, pillola rossa, sulla base delle informazioni raccolte sinora, cercheremo di presentare un modello che possa aiutare chi legge a capire la propria paura di volare, inserendola all'interno di un percorso che ne chiarisce la genesi, le motivazioni che ne hanno facilitato l'attecchimento, i modi attraverso i quali la paura di volare si è nutrita ed è cresciuta, e le problematiche che ne hanno ostacolato la soluzione.

➔ Come nasce una fobia

Ad accomunare le esperienze di chi, in un dato momento della propria esistenza, inizia a temere l'aereo è il fatto che quel "dato momento" coincide con il manifestarsi di un evento traumatico. Naturalmente è necessario mettersi d'accordo sul significato del termine "traumatico", che comunemente, nel tecnicismo psicologico, fa riferimento a una situazione che direttamente o indirettamente è legata all'idea della morte.

Il legame può essere diretto o indiretto perché anche un grave incidente di una persona a noi vicina può essere

considerato un evento traumatico: ci trascina indirettamente verso uno scenario che ci costringe a confrontarci con l'idea e le conseguenze della morte.

Tale evento funge da spartiacque e, creando un prima e un dopo, riorganizza completamente la cornice psicologica e organizzativa di riferimento dell'individuo. Se prima ci si sentiva inconsapevoli, leggeri, forti, nel dopo ci si scopre, maggiormente consci dei rischi che nella vita si corrono, più fragili, più insicuri.

Accade, quindi, che una pur lieve turbolenza, per i meccanismi descritti nel Capitolo 5, venga ritenuta presagio di disastro. Una riattaccata, che ora sappiamo rientrare in una casistica abbastanza consueta e che non implica nessun tipo di problema per la sicurezza del volo, viene etichettata come minaccia di morte, un atterraggio con visibilità molto bassa (per i passeggeri, evidentemente, non per la strumentazione di bordo) viene percepito come un pericolo mortale, scampato solo per la bravura del pilota.

Da quel momento in poi, magicamente, subentra la paura dell'aereo. Gli aeromobili non sono più sicuri, viaggiare in aria è assolutamente più rischioso che viaggiare con "i piedi per terra", le emozioni non sono più controllabili e il rischio di perdere il controllo è dietro l'angolo.

E l'incubo ha inizio. Ma quell'episodio può essere considerato soltanto la classica goccia che ha fatto traboccare il vaso. Il legame che unisce quell'evento al successivo sviluppo della fobia del volo non va considerato come la causa del problema, quanto come l'episodio che formalizza e ratifica la paura di volare. Deve essere interpretato come il primo pezzetto di una sequenza, purtroppo assai lunga, delle espressioni della fobia.

Non c'è un nesso causale tra il primo episodio e i successivi. Se si vogliono individuare le cause del problema, esse vanno cercate altrove. La diminuzione di potenza dei motori dell'aereo non provoca in tutti i passeggeri la fobia

del volo, dunque ciò che fa la differenza è il nostro carattere, la nostra storia individuale, il momento esistenziale che si sta vivendo.

Nella mente di chi vive il problema, è naturale che si inneschi un meccanismo per cui si possa pensare che la causa dell'insorgenza della paura di volare possa essere direttamente legata all'aereo, ma in realtà, come vedremo nelle pagine che seguono, l'episodio traumatico è già l'espressione del disagio, non la causa. Le motivazioni che hanno permesso alla paura di volare di attecchire vanno cercate all'interno della nostra mente, nelle pieghe del nostro carattere.

E, se vogliamo sciogliere la nostra ansia da volo, dobbiamo necessariamente partire dalla nostra personalità.

Il nostro carattere è paragonabile al fondo del mare. I fondali marini sono formati da molti oggetti, animati e inanimati: vegetazione, pesci, coralli, sabbia, rocce. Cose diverse, distribuite in maniera apparentemente caotica, ma con una logica interna, magari nascosta, ma assolutamente lineare e coerente, in continuo movimento.

Proseguendo nella metafora, l'atteggiamento fobico può essere immaginato come un grosso scoglio che giace sul fondo marino, sotto il livello dell'acqua, dunque non immediatamente percepibile dall'esterno.

Lo scoglio sta lì. È collocato in quella posizione da parecchio tempo ed è sempre rimasto sotto l'acqua, dunque invisibile. Esiste da tantissimo tempo e magari neppure lo sappiamo, almeno non consapevolmente. Potremmo anche non rendercene mai conto, e forse sarebbe la cosa migliore. Non rendercene conto, ovviamente, non equivale a dire che lo scoglio non c'è; potremmo, però, avere un carattere tendenzialmente fobico e non subirne mai direttamente le conseguenze. L'aspetto fobico potrebbe rimanere dormiente, in letargo per tutta la vita e non dare segni della propria esistenza.

Oppure succede qualcosa. Qualcosa che ha a che fare con gli equilibri della nostra vita, un evento importante che modifica sostanzialmente gli assetti della nostra esistenza. Un evento che abbassa improvvisamente e drasticamente il livello dell'acqua lasciando apparire in maniera sorprendente e inaspettata lo scoglio...

Da quel momento l'aspetto fobico non è più dormiente: il letargo è finito, è ora di darsi da fare.

Questo evento, che rompe gli equilibri, tecnicamente è detto "scompenso" o "evento scatenante". È nominato così proprio perché ci dà una bella spallata, ci fa vibrare a tal punto da farci perdere l'equilibrio, spariglia le carte e ci obbliga a cercare nuovi equilibri. E trovare nuovi equilibri, si sa, non è cosa semplice e, soprattutto, alimenta parecchia ansia.

Non sappiamo, infatti, se lasciando la vecchia strada per la nuova faremmo una cosa saggia, però siamo costretti a farlo. Ignoriamo se la nuova posizione di equilibrio sarà confortevole come quella precedente e ci chiediamo quando saremo in grado di raggiungere un nuovo solido assestamento e cosa ci attende non appena saremo dall'altra parte. Insomma, non sappiamo nulla e lo scenario che ci si presenta è un festival dell'incertezza. Come abbiamo visto nel Capitolo 4, l'incertezza, l'ambiguità, la mancanza di una definizione certa delle situazioni non sono cose che ci piacciono molto e ci fanno sentire totalmente a nostro agio.

Dovere, forzatamente, convivere con una situazione di incertezza alimenta una bella dose di ansia.

E, fin quando la vecchia pelle non sarà del tutto sostituita dalla nuova, non troveremo pace.

Di solito non siamo del tutto consapevoli di quanto è successo. Molto più spesso, anzi, ignoriamo totalmente il legame causale tra l'evento-scompenso e i problemi che, inevitabilmente, ne conseguono. Siamo molto più inclini

a identificare come causa dei nostri malesseri legati al volo eventi esterni lontani da noi, piuttosto che concentrarci sulla nostra mente e sulle circostanze della vita che hanno modificato gli equilibri del nostro adattamento.

Questo evento che scompensa l'equilibrio individuale viene anche definito "evento stressante".

Parecchi anni fa, gli psicologi americani Holmes e Rahe elaborarono una tabella nella quale elencavano quelli che più comunemente possono essere considerati episodi stressanti. Come vedrete dalla tabella che riportiamo qui a lato, gli eventi non sono soltanto negativi. Anche un episodio di vita molto positivo, come la nascita di un figlio, sicuramente sposta gli equilibri preesistenti e ci costringe a rimodellare l'organizzazione della nostra vita e l'assetto emotivo della nostra mente.

Accanto a ogni episodio c'è un punteggio che, nell'intenzione degli autori, avrebbe dovuto identificare quanto l'evento poteva essere considerato stressante e costruire una sorta di graduatoria. In realtà, l'aspetto che non permette di identificare in maniera precisa e scientifica quale evento possa essere oggettivamente più stressante per tutti è il significato individuale, la personale lettura che viene attribuita individualmente. Un evento che per qualcuno potrebbe essere considerato una iattura per altri sarà solo un piccolo incidente di percorso. Una promozione verso una posizione di maggiore responsabilità potrà essere accolta con orgoglio e soddisfazione da un professionista che la aspettava con impazienza da anni, mentre sarà vissuta con angoscia da un dipendente insicuro che la interpreterà come un percorso di guerra che finirà per mettere in risalto le proprie incapacità personali.

Date, però, un'occhiata alla tabella e cercate di ricordare se nei tre anni antecedenti la nascita della vostra ansia da volo uno o più di questi eventi è passato davanti al palcoscenico della vostra vita.

The social readjustment rating scale di Holmes & Rahe

Morte del coniuge	100
Divorzio	73
Separazione tra i coniugi	65
Carcerazione	63
Morte di un familiare stretto	63
Malattia o ferita	53
Matrimonio	50
Licenziamento	47
Riconciliazione coniugale	45
Pensionamento	45
Malattia di un familiare	44
Gravidanza	40
Difficoltà sessuali	39
Acquisizione di un nuovo membro in famiglia	39
Riassetto negli affari	39
Mutamento delle condizioni finanziarie	38
Morte di un amico stretto	37
Cambiamento di lavoro	36
Aumento conflittualità con il coniuge	35
Creazione di un mutuo oltre 25.000 euro	31
Preclusione di mutuo o prestito	30
Mutamento di responsabilità sul lavoro	29
Abbandono della casa di un figlio	29
Disaccordo con i parenti	29
Rilevante successo personale	28
Coniuge inizia o cessa un lavoro	26
Inizio/fine scuola	26
Cambiamenti nelle condizioni di vita	25
Correzioni delle prime abitudini di vita	24
Fastidi con un superiore	23
Mutamenti orario/condizioni di lavoro	20

Attingendo a tale lista, abbiamo elaborato un test in cui vengono riportati alcuni degli episodi più importanti elencati nella tabella e l'abbiamo sottoposto a più di 2000 aerofobici; nel 90% dei casi, nei tre anni antecedenti l'insorgenza della paura di volare, c'è stato almeno uno degli

episodi descritti nel nostro test. In molti casi erano presenti più di due o tre episodi contemporaneamente. Insomma, la paura di volare viene scatenata da eventi che nulla hanno a che fare con essa. Eventi importanti della nostra vita, positivi o negativi, che cambiano sostanzialmente la misura del nostro adattamento all'ambiente e ci costringono a trovare nuove posizioni verso il mondo, modi differenti di interagire con l'esterno, trasformando, poi, la nostra visione di noi stessi, del nostro carattere, dei nostri punti di forza e di debolezza.

L'angoscia che viene generata da questi cambiamenti inizia, come un avvoltoio, a volteggiare sopra la nostra testa. Nella maggior parte dei casi non riusciamo a occuparci affettuosamente di tutta l'ansia che produciamo e la quantità in eccesso viene messa da parte in attesa della destinazione finale. Quasi sempre, la destinazione finale non coincide con la causa che ha generato l'angoscia ma viene convogliata dalla mente verso un oggetto che ha caratteristiche ben precise: è qualcosa che incute timore, crea già in partenza un certo disagio, di cui non riusciamo a capire esattamente i confini e gli aspetti più rilevanti, e la cui rinuncia non provoca danni considerevoli. Insomma, un gran bel parafulmine per le nostre angosce.

State pensando quello che sto pensando io, vero?

State pensando al fatto che l'aereo ha tutte queste caratteristiche? Che è un posto chiuso, dal quale non si può scendere quando si vuole, sospeso a 10.000 metri di altezza, e il cui funzionamento non è da noi minimamente controllabile. State pensando anche che salirci, vuol dire, di fatto, mettersi nelle mani del pilota e ciecamente affidarsi (parola il cui solo suono riverbera minacciosamente nella testa degli ansiosi). E, naturalmente, state anche pensando che rinunciare all'aereo non è poi così drammatico visto che si viaggia benissimo anche in treno e in automobile.

Se avete pensato anche voi tutto questo, allora avete intuito perché l'aereo è il "gancio" perfetto per tutte le nostre ansie e angosce. L'aereo è veramente il contenitore ideale per tutte quelle sensazioni oscure e fangose che, durante la vita, si depositano sopra i nostri neuroni, rendendo i nostri comportamenti meno trasparenti e istintivi e molto più indecifrabili e oscuri.

Allora l'aereo non fa paura perché è pauroso, ma lo è perché racchiude simbolicamente al suo interno tutte le angosce prodotte dalla nostra mente in particolari momenti di cambiamento della nostra vita.

Dunque, la spiegazione della nostra ansia da volo non va cercata negli atterraggi con nebbia o nelle riduzioni di spinta dei motori dell'aereo, quanto nella nostra personale storia di vita, nei cambiamenti significativi che – a cadenza regolare – accompagnano le tappe più importanti della nostra esistenza.

So che lo slogan che ho coniato in questo momento ancora non riscuoterà del tutto il vostro assenso, ma sono convinto che pian piano sposterete la mia bandiera: la paura di volare è nella testa, non sull'aereo.

Le fobie specifiche, come l'ansia da volo, nascono proprio in maniera simile. È come se questa grossa nube, che gravita intorno alla testa di ognuno di noi, finisse per essere spinta dal vento fino al posto in cui, più comodamente, sprigionare la sua distruttiva forza negativa. Non utilizzo l'espressione "comodamente" a caso; mi riferisco al fatto che l'oggetto della fobia deve rispondere a precisi requisiti e, poiché la mente opera e agisce in maniera estremamente economica, la situazione identificata come bersaglio deve poter permettere di essere evitata senza compromettere in maniera totale e definitiva la vita della persona. Deve poter creare un disagio significativo ma non compromettere totalmente l'adattamento dell'individuo all'ambiente.

Curiosamente, a differenza di quanto si potrebbe pensare, essendo la percezione personale del rischio totalmente svincolata dalla oggettiva pericolosità dei vari scenari nei quali siamo coinvolti, l'oggetto fobico è molto meno pericoloso di quello che si teme.

Questo spiega perché, nonostante le statistiche indichino l'aereo come il mezzo di trasporto più sicuro, la sensazione personale è che il disastro sia sempre dietro l'angolo. O, al contrario, come sia possibile che il luogo in cui avvengono più incidenti, purtroppo anche mortali, cioè la casa, venga, invece, comunemente percepita come l'unico luogo davvero sicuro.

Però la fobia della casa non esiste. Sarebbe troppo invalidante non avere un posto in cui stare, dormire, riposare. La mente non può permettere che venga compromesso l'adattamento in maniera così significativa, e allora dirotta le angosce verso altri scenari ritenuti più facili. E in questo modo, nonostante tutte le statistiche indichino il contrario, percepiamo la nostra abitazione come il posto più sicuro del mondo, quello nel quale pensiamo di essere completamente indenni da qualsiasi tipo di rischio.

Vedremo nelle pagine seguenti per quale tipo di meccanismo la forbice tra rischio reale e rischio percepito è sempre abbastanza larga, per quale motivo, nonostante i dati oggettivi, abbiamo sempre la sensazione di sentirci in pericolo in situazioni sicure, mentre in altri scenari, anche pericolosi, ci sentiamo molto più a nostro agio.

→ Il carattere fobico e i suoi colori

Abbiamo appreso come nasce una fobia, ora ci è chiaro. Ma è necessario fare un passo indietro. Perché le fobie non insorgono in tutti ma solo in determinate persone? Perché taluni hanno un atteggiamento avventuroso e spe-

ricolato nei confronti delle nuove esperienze, mentre altri tracciano una linea in terra per dividere gli avvenimenti che pensano di riuscire ad affrontare da quelli che pensano di dover evitare poiché non si sentono sufficientemente attrezzati dal punto di vista emotivo?

In sintesi, perché qualcuno di noi cresce con un carattere fobico – “covando” il famoso scoglio di cui abbiamo parlato – mentre altri hanno un carattere diverso?

L'imprinting più importante avviene tra i tre e i cinque anni, su questo la psicologia è abbastanza d'accordo. A quell'età, la formazione del carattere è in pieno fermento e la materia grezza è talmente duttile da poter assumere qualsiasi forma. Non mi riferisco a una configurazione di sistema che avrà necessariamente un'organizzazione definitiva, ma, di fatto, possiamo dare per certo che il primo calco sicuramente avrà un riverbero importante, spesso decisivo, sulla nostra vita. E gli eventi importanti che, nel corso della nostra esistenza, tenderanno a farci assumere atteggiamenti, comportamenti e assetti differenti non potranno non tener conto e confrontarsi con la forma del carattere prodotta dal primo calco.

Volete un esempio? Se andate a una festiciola di compleanno di bimbi di quell'età – tre o quattro anni –, potrete facilmente individuare differenti atteggiamenti: alcuni bambini giocheranno tra loro, anche in modo determinato e convinto, altri, pur coinvolgendosi, avranno un atteggiamento più timido e continueranno a guardare in direzione dei genitori per assicurarsi che i loro punti di riferimento siano a portata di mano, altri ancora rinunceranno a giocare pur di rimanere attaccati a papà e mamma. Ecco, già in quel momento, l'imprinting è presente e i comportamenti espressi sono la diretta conseguenza di questa prima configurazione del carattere.

Abbiamo detto che il nostro carattere riflette la natura e la qualità delle prime relazioni significative che instau-

riamo e delle persone con cui le instauriamo. Sto parlando, naturalmente, delle figure più importanti, quelle che in gergo psicologico vengono definite *care-givers* – dispensatrici di cure – più comunemente padre e madre ma, in molti casi, anche zii, nonni ecc.

Senza psicologicizzare troppo, la tipologia della relazione che si instaura tra il bambino e i genitori costruisce il filtro con il quale il bambino, anche una volta adulto, interpreterà se stesso, il rapporto tra sé e gli altri, e il mondo. Quel famoso filtro, di cui abbiamo parlato nel Capitolo 4, verrà realizzato proprio in prossimità degli anni di cui stiamo parlando.

Ma in quale modo la relazione tra bambino e genitore contribuisce a determinare un certo tipo di carattere? In che modo può portare alla determinazione di un carattere fobico? Proviamo a fare qualche esempio.

➔ I caratteri gialli: l'erba del vicino è sempre più verde

Immaginate che in un parco ci siano dei bambini che stanno giocando tra loro con un pallone. Francesco è insieme agli altri e sua madre è seduta su una panchina, legge un bel libro e ogni tanto alza gli occhi per controllare la situazione.

Scena familiare, no? A un certo punto, uno dei bambini tira un calcio più forte, e il pallone schizza parecchio più lontano. Francesco e gli altri bambini, tutti insieme, iniziano a correre per andare a riprendere il pallone, finito in un angolo più defilato del parco. La mamma di Francesco, che ha osservato la scena, lo chiama: “Francesco, dove vai?” E lui: “A prendere il pallone, mamma”. “Francesco, aspetta, lascia stare, che lì non ti vedo e non mi fido, lascia andare gli altri bambini: giocherai di nuovo quando saranno tornati indietro”, la replica della mamma.

In questo caso, se leggiamo con attenzione gli scambi del racconto, notiamo che l'atteggiamento esplorativo di Francesco è stato interrotto perché lui è uscito da un'immaginaria zona di sicurezza per passare a una altrettanto immaginaria zona di minaccia. Il confine tra queste due aree, però, non è quello stabilito da Francesco bensì da sua madre.

Naturalmente, questa è una estremizzazione adottata allo scopo di far comprendere in modo più veloce a chi legge il modello che voglio proporre, ma se questo atteggiamento da parte della madre viene ripetuto spesso, imbrigliando il bambino ogniqualvolta egli si trovi a esplorare l'ambiente circostante, il risultato sarà che Francesco finirà per metabolizzare e mettere nel sistema centrale del computer (la mente) due informazioni che lo accompagneranno per gran parte della vita:

- il mondo è un posto pericoloso;
- io non sono abbastanza forte per affrontare, da solo, i pericoli del mondo.

Il carattere che si strutturerà attraverso questo tipo di esperienze può essere sintetizzato nella parola “dipendente”, ma noi preferiamo chiamarlo “giallo”.

In sintesi, chi cresce con il carattere giallo, tenderà a pensare che, da solo, non è in grado di affrontare le sfide che la vita, prima o poi, gli metterà di fronte.

Si sentirà spesso insicuro, con la percezione di uno scarso valore personale, e avrà quasi sempre la sensazione di sentirsi al sicuro solo quando sarà vicino a una persona forte e totalmente affidabile. Proprio per questo motivo, i rapporti interpersonali assumeranno una valenza molto importante, poiché ritenuti un sostegno indispensabile al proprio carattere debole e un presupposto determinante per la personale sensazione di benessere e sicurezza. La

minaccia di abbandono da parte di persone vicine sarà catalogata come un pericolo di enorme portata e verranno elaborate strategie tra le più disparate pur di mantenere al proprio fianco queste persone. Qualsiasi tipo di sacrificio verrà sopportato proprio per evitare questi terribili abbandoni. È come se la forza personale di cui si ritiene di avere bisogno fosse reperita in persone vicine piuttosto che all'interno di se stessi.

Dunque, lo spettro più frequentemente temuto dai caratteri gialli è che, prima o poi, rimarranno soli e saranno costretti a confrontarsi con i problemi della vita e a soccombere non avendo sufficiente valore personale per uscirne indenni. Anche di fronte a decisioni di scarsa rilevanza, preferiranno confrontarsi e chiedere un parere "conclusivo" a una persona di fiducia piuttosto che vagliare da soli le varie soluzioni e sceglierne una.

➔ I caratteri azzurri: chi fa da sé fa per tre

Un bimbo, Lorenzo, sta giocando a casa insieme ad altri bambini. Preso dalla concitazione del gioco, scivola sul pavimento, cadendo su un vaso di ceramica che, rompendosi in mille pezzi, gli procura un piccolo taglio alla coscia. Inizia a uscire parecchio sangue, Lorenzo si spaventa e inizia a piangere angosciosamente. In occasioni del genere, un bambino ha bisogno di qualcuno che sia in grado di affrontare il problema ma, soprattutto, di rassicurarlo e calmarlo.

Spaventato dal forte rumore provocato dalla rottura del vaso e dai disperati pianti di Lorenzo, arriva, di corsa, dalla cucina, il papà. Vedendo la coscia del bambino piena di sangue, si spaventa e inizia a entrare in ansia, facendo fatica a gestire la situazione e rimandando a Lorenzo una angoscia ancora più profonda. Il padre, non rendendosi

conto della lieve entità della ferita, invece di adoperarsi per risolvere il problema, inizia a rimproverare animatamente il bambino. Arriva la mamma, che accompagna Lorenzo in bagno e disinfetta la ferita.

In questo caso, le richieste di accudimento e rassicurazione da parte del bambino non solo non vengono gratificate: gli viene anzi rimandata indietrotanto una dose di preoccupazione e angoscia decuplicata. Anche in questo caso, l'esempio è portato all'estremo per facilitare la comprensione del modello; però, se episodi di questo genere si ripetono con continuità e se, ogni volta che si crea una situazione di richiesta da parte del bambino, essa verrà disattesa, allora la mente di Lorenzo acquisirà due tipi di informazione:

- se voglio sentirmi sicuro, devo cavarmela da solo;
- le persone non sempre sono affidabili.

Coloro che crescono con il carattere azzurro (i “controllori”) hanno come dote di maggior spicco l'autonomia; e non potrebbe essere altrimenti. Gli “altri” vengono visti con una certa circospezione: non sono del tutto fidati, non ci si può fare del tutto conto, è meglio non appoggiarsi del tutto a loro. La regola principale del “sistema azzurro” è: più riesco a cavarmela da solo, meglio è. La faccia negativa di questa medaglia è la tematica del controllo totale (già affrontata nel Capitolo 4). Non potendo fare completamente affidamento sugli altri, è bene che io verifichi ogni cosa da solo; dunque mi sentirò davvero sicuro e a mio agio solo negli scenari nei quali ho ben chiaro quali siano le variabili in campo e sono capace di esercitare su di esse un certo grado di gestione.

Le persone azzurre guardano le emozioni con molta circospezione. Abituati al forte controllo, identificano le emozioni come tendenzialmente imprevedibili e poco go-

vernabili e, per questo motivo, più si tengono alla larga da esse, meglio è.

Gli azzurri hanno una buona autostima, si sentono forti e molto orientati al risultato. Molto concentrati su di sé, non attribuiscono una grande importanza alle relazioni interpersonali. I distacchi, gli abbandoni non sono eventi che riescono a metterli in notevole difficoltà dal momento che i legami affettivi che stabiliscono non sono mai molto profondi poiché uno degli obiettivi da raggiungere è l'emancipazione dall'incubo delle passioni. La fiducia sarà il "tema caldo" della personalità azzurra: abituati da sempre a cavarsela da soli, gli azzurri avvertiranno parecchio disagio nell'affidarsi a persone diverse da loro stessi.

Lo faranno solo quando veramente costretti e a patto di esercitare, poco dopo, un nuovo controllo per verificare che sia tutto a posto.

Per riassumere, chi tende a identificarsi con il gruppo giallo sentirà maggiori difficoltà verso le situazioni di carattere esplorativo, verso le novità, verso il cambiamento. Ricostruire punti di riferimento, considerando la sensazione di forte debolezza e fragilità personale, costituirà una minaccia molto rilevante.

La personalità gialla avvertirà un senso di minaccia molto forte se non sentirà intorno a sé quella rassicurante cornice di punti di riferimento che gli permette normalmente di sentirsi un po' più sicuro.

La minaccia più spesso temuta dal gruppo azzurro, invece, farà riferimento a situazioni di carattere costrittivo. In questo tipo di scenari, infatti, i gradi di libertà che si riesce a gestire e controllare sono molto bassi. Non sarà tanto il reale livello di rischio delle circostanze a procurare disagio, quanto proprio il fatto di non poter esercitare un controllo diretto della situazione.

La percezione del rischio coinciderà con la mancanza di controllo.

Il protagonista principale del nostro libro, l'aereo, somma in sé queste due caratteristiche: è un mezzo di trasporto che molto rapidamente conduce in località diverse e nuove, nelle quali è necessario ricostruire i propri punti di riferimento. Ed è un mezzo fortemente costrittivo, nel suo essere chiuso e stretto, ma soprattutto non permette di esercitare il benché minimo controllo, costringendo chi viaggia ad affidarsi.

Dunque, sia le personalità gialle sia quelle azzurre, per motivi sostanzialmente differenti ma simili per caratteristiche fobiche, avranno timore dell'aereo. Non dell'aereo in sé, quanto piuttosto di alcune sue caratteristiche peculiari che lo rendono, per motivi diversi, indigesto a entrambi i gruppi.

Vista attraverso questo modello di lettura, l'aerofobia recupera senso e logica e smette di sembrare una paura del tutto irrazionale, considerando i dati oggettivi sulla sua sicurezza.

Nella maggior parte dei casi, chi ha l'ansia da volo conosce perfettamente le statistiche sulla pericolosità dei vari mezzi di trasporto, ma ha una sua personale mappa del pericolo che spesso si allontana in maniera significativa dal dato oggettivo. Questo perché non è il grado reale di pericolo in sé che alimenta il timore, quanto alcuni aspetti che sono del tutto inconciliabili con il proprio carattere.

Molti (soprattutto tra i caratteri azzurri) si sentono del tutto sicuri se hanno la possibilità di volare in cabina, a stretto contatto con i piloti (opportunità che, come abbiamo visto, è preclusa dopo l'11 settembre 2001). Ma, se il timore è che l'aereo possa precipitare, razionalmente, il fatto di viaggiare o meno in cabina non dovrebbe cambiare molto le cose. Tuttavia, nel momento in cui a un azzurro viene permesso di viaggiare vicino ai piloti, il suo senso di sicurezza e di tranquillità subisce un'impennata improvvisa e volare perde istantaneamente quelle caratteri-

stiche di pericolo e minaccia che aveva fino a un attimo prima di entrare in cabina.

Chi ha paura che l'aereo cada neppure si chiede perché questa eventualità scompaia del tutto una volta entrati nella cabina di pilotaggio. È come se stare vicino ai piloti equivallesse, di fatto, a varcare una porta spazio-temporale che ci conduce nel mondo della sicurezza e della mancanza di rischio.

Ma se il timore è che l'aereo cada, questo succederà indipendentemente dal fatto che io sieda vicino ai piloti. O no? Se è così (ed è così) anche quando si ha paura che l'aereo possa precipitare, in realtà, il vero timore non è quello (visto che la possibilità che l'evento succeda è esattamente la stessa stando in cabina o sedendo comodamente sulla poltrona che ci è stata assegnata). Il vero punto di crisi è la difficoltà nell'accettare di non controllare la situazione, di non gestire nessuna variabile, di pensare di non poter fare concretamente qualcosa. Lo dimostra il fatto che stare a fianco dei piloti dà la sensazione illusoria di maggior controllo, ci fa sentire nella stanza dei bottoni, ci fa illudere che si possa essere maggiormente in grado di dominare gli eventi.

Anche per i gialli funziona in maniera analoga. Loro soffrono di quelle distorsioni interpretative che abbiamo descritto nel Capitolo 4. Temono che l'aereo possa cadere e, per questo, si sentono spesso a disagio e sotto minaccia. Ammesso che pensino che l'aereo rimarrà in aria, la seconda convinzione cruciale è quella che staranno malissimo e finiranno per impazzire o morire. Ma se, vicino al loro sedile, sono accompagnati da una persona forte, che possa sopperire al loro senso di fragilità personale, volare recupererà una veste di maggiore normalità e serenità. Se riusciranno, attraverso particolari alchimie farmacologiche, a sedarsi e a non avvertire in maniera così dirompente le emozioni, allora l'aereo non avrà più la possibilità di

avere un'anomalia di funzionamento e il volo diventerà un'esperienza sicura. Come per gli azzurri, visto dall'esterno, appare abbastanza chiaro che il rischio di poter morire o impazzire non diminuisce se al mio fianco siede una persona che risponde a precise caratteristiche di solidità psicologica, affidabilità, capacità di gestione del problema.

Se il vero problema non è che l'aereo cada o che io possa morire o impazzire, ma il fatto di sentire dentro di me di non avere abbastanza forza personale per affrontare la vita e le situazioni stressanti, allora avere una persona affidabile al mio fianco fa volatilizzare immediatamente sia la possibilità che io stia male sia quella che l'aereo cada.

Si possono portare mille altri esempi, ma credo che ora sia chiaro a tutti che l'aereo non abbia molto a che fare con la paura di volare. Non è l'aereo che spaventa. Non è il fatto che possano esserci degli inconvenienti in volo.

È il nostro carattere che, plasmato in un certo modo, soffre in maniera evidente situazioni che hanno precise caratteristiche che, come abbiamo già detto, sono quelle di tipo esplorativo per i gialli e costrittivo per gli azzurri.

E i modi in cui il gruppo giallo e quello azzurro esprimono la loro specifica paura di volare è quello che abbiamo già descritto nel Capitolo 3.

L'attenzione dei gialli sarà diretta prevalentemente su di sé e sulle proprie emozioni, quella degli azzurri sarà maggiormente focalizzata sull'aereo. Per i gialli ci sarà un costante monitoraggio delle proprie sensazioni psicologiche e fisiche; gli azzurri saranno più attenti a quello che succede sull'aereo.

Per riassumere, esiste un nostro modo di guardare la realtà delle cose; questo condiziona la percezione dell'aereo in termini di rischio/sicurezza, dà vita a specifici disagi e influenza le strategie attraverso le quali cerchiamo di fronteggiare il problema.

Naturalmente, si verificano anche situazioni non definibili nettamente come gialle o azzurre e, talvolta, sono presenti soluzioni più miscelate (“verdine”) o che cambiano da circostanza a circostanza, ma questo non muta la sostanza delle cose.

In linea di massima, tuttavia, la deriva naturale verso un colore piuttosto che un altro è abbastanza visibile.

Se si chiede a un giallo con chi si sentirebbe più tranquillo a viaggiare, la risposta sarà inevitabilmente: medico o psicologo. Se si rivolge la stessa domanda a un azzurro la risposta sarà: il Comandante. Nel momento in cui sono soddisfatte queste condizioni... l'aereo non cade più. Strano, no?

Le frasi tipiche dei gialli (all'accompagnatore): “Non ti devi alzare, devi stare sempre vicino a me”, “Sono troppo debole, non ce la farò”, “Mi sto allontanando troppo dal mondo che conosco”, “Non riuscirò ad affrontare ciò che mi aspetta”, “Anche se stavolta andasse bene, la prossima sicuramente non ce la farò”, “Non sono abbastanza solido per fare una cosa del genere”, “Qui è troppo caldo, sudo, c'è qualcosa che non va in me e sto per sentirmi male”, “Mi scusi signore, non la conosco ma ho troppa paura, mi può tenere la mano?”, “Ecco, ci siamo, mi formicolano le mani, è l'inizio della fine”.

Le frasi ricorrenti degli azzurri: “L'assistente di volo è nervosa, non è un buon segno”, (guardandosi intorno) “È possibile che solo io mi sia accorto che i motori hanno ridotto troppo la potenza?”, “Sicuramente qualcuno che gravita intorno all'aereo non avrà fatto fino in fondo il suo dovere”, “Se potessi stare nella cabina con i piloti, mi sentirei molto meglio”, “Sono uno sciocco, sono così forte ed energico in tutte le situazioni, non capisco proprio perché qui sembra svuotato e impaurito”, “Ho controllato parecchi siti meteo e lungo la rotta dovrebbe essere tutto a posto”, “Il Comandante sembra troppo giovane per poter fa-

re il suo mestiere con sicurezza”, “Nessuno può assicurarmi che questo aereo sia in perfetta efficienza”.

✈ Di male in peggio: le strategie che complicano il problema

Chi ha un problema, di norma, si adopera per risolverlo. La stessa identica regola può essere applicata alla paura di volare. Le strategie che vengono messe in atto per cercare di volare con serenità sono abbastanza articolate, anche se riconducibili a filoni che possono essere facilmente identificati e riconosciuti.

Il disagio psicologico, purtroppo, prevede che, nella maggioranza dei casi, le soluzioni che vengono tentate per risolvere il problema utilizzino gli stessi modelli che hanno generato il disagio. Come se, per tentare di guarire dalla polmonite, decidessi di aspettare i primi freddi per correre nudo in strada.

Questo accade non per pigrizia o scarsa determinazione nel risolvere il proprio disagio, quanto perché le uniche risorse di cui si dispone per tentare una soluzione sono, inevitabilmente, quelle legate alla genesi del problema. E, così come il nostro carattere e il nostro modo di interpretare il mondo e quello che ci succede sono responsabili della nascita della paura di volare, nello stesso identico modo sono coinvolti nel disegno delle strategie di “risoluzione del problema” che finiscono per inguainarci ancora di più.

Anche le strategie con le quali i fobici del volo cercando di affrontare il problema (“strategie di *coping*”) possono essere divise in azzurre e gialle. E, come già detto, saranno diverse proprio perché, al di là della generica definizione di “ansia da volo”, gli aspetti che si temono e il modo in cui si soffrono sono differenti, sono il risultato di

stili di interpretazioni differenti e diverse saranno le modalità con cui si prova a rimettere i cocci a posto (ahimè non riuscendoci mai).

Sappiamo, per esempio, che i gialli focalizzano l'attenzione molto più su di sé che sull'aereo. Per questo motivo, cercheranno di affrontare il problema occupandosi di sé e, tendenzialmente, disinteressandosi dell'aereo. A un giallo non interessa granché dell'aeromobile, della sua lunghezza e della flessibilità alle oscillazioni delle ali. Anzi, se aumenta la complessità dell'oggetto che gli incute timore, aumenta l'ansia. Meglio non pensare a tutte quelle cose così complicate che stanno dentro e intorno all'aereo. L'attenzione dei gialli, dunque, è imperniata sul controllo delle proprie sensazioni. Al netto delle emozioni, il loro ragionamento è grossomodo questo: posso riuscire a stare meglio solo se controllo attentamente i miei sentimenti, se mi monitoro costantemente per verificare che nel mio corpo e nella mia testa sia tutto al posto giusto, se sono molto attento anche al più piccolo segnale che possa comunicarmi che l'inizio dell'attacco di panico è imminente. E ogni volta che qualcuno dei parametri emotivo-fisiologici oggetto dello scanning si modifica, anche di poco, l'aereo comincia a diventare un posto paragonabile a un thriller di Stephen King. Se il cuore va un po' più veloce, l'ansia è alle porte, se la respirazione diventa più faticosa, allora è sicuro che un attacco di panico sta bussando alla porta della mia testa, se le mani sudano, sto probabilmente perdendo il controllo di me stesso e finirò per impazzire.

L'osservazione ansiosa, però, inevitabilmente modifica l'equilibrio del corpo. Vi suggerisco un piccolo esperimento: se provate a cronometrare i battiti del vostro cuore, potrete facilmente notare come la frequenza cardiaca non rimanga stabile per più di pochi secondi, ma tenda fisiologicamente a oscillare. Il ritmo cardiaco si modifica

sia perché è naturale che abbia dei cambiamenti fisiologici, sia perché, come affermava Einstein, l'osservatore inevitabilmente finisce per modificare l'oggetto dell'osservazione. E questa affermazione è ancora più pertinente per ciò che ci riguarda: se, spinto dalla preoccupazione di poter star male, mi concentro sul mio corpo, sicuramente ne influenzerò velocemente i cambiamenti. E se i primi cambiamenti dei parametri fisiologici "confermeranno" l'ipotesi di partenza, ossia che c'è qualcosa che non va nella mia testa (e nel mio organismo), si alimenterà una dose maggiore di ansia che modificherà ulteriormente tali parametri. Dunque, se ero in ansia all'inizio del processo di monitoraggio, lo sarò molto di più alla fine. Ma se si chiede a chi si controlla perché lo fa, la risposta sarà inevitabilmente: "Perché così mi rassicuro che tutto sta andando molto bene".

Ma ora sappiamo che, anche se le aspettative del "controllore" sono finalizzate alla riduzione dell'ansia, tuttavia questo tipo di atteggiamento genera, esattamente, gli esiti opposti.

Lo stesso controllo che i gialli adottano verso il proprio corpo e la propria mente, lo adottano anche gli azzurri. Questi ultimi, però, orientano il fascio di luce più forte verso l'aereo. Gran parte delle attività di controllo viene diretta verso la ricerca e la collazione di una quantità la più ampia possibile di nozioni sull'aereo.

Si badi bene, sono del tutto convinto che l'informazione sia importante per scacciare una parte delle ansie legate al volo.

Non è un caso che abbia ritenuto opportuno inserire un capitolo interamente dedicato all'aereo e alla fisiologia del volo. Ma qui non sto parlando di informazione, mi sto riferendo, invece, a una spasmodica attività di controllo di qualsiasi variabile che graviti intorno all'aereo. Controlli che non sarebbero mai messi in atto neanche dal Co-

mandante del volo sul quale l'ansioso sta effettuando la sua instancabile attività di checking.

Insomma, è abbastanza frequente sentire l'affermazione "più volo, peggio è". Questo, come abbiamo visto, è spiegato dal fatto che, se le strategie che vengono adottate, invece di alleggerire il problema, finiscono per rinforzarlo, continuando a volare è normale che quegli stessi aspetti che ci preoccupavano finiranno per diventare più forti e più distruttivi per la nostra serenità.

Quello che bisogna fare, invece, è cambiare paradigma, salire di livello, sperimentare soluzioni inconsuete e apparentemente del tutto illogiche.

Se si sogna di essere rincorsi da un leone, non è sufficiente correre più veloci; il leone finirà, comunque, per raggiungerci. L'unica cosa che ci resta da fare per salvarci è... svegliarci.

➔ La peggiore delle soluzioni: scappare

Come abbiamo visto nel Capitolo 4, una delle caratteristiche più ricorrenti dei disagi legati all'ansia è l'evitamento. La spiegazione del fenomeno è tutta nella parola: se scappo, me la caverò. E in un certo senso è così. Se ci si allontana dall'aeroporto, dall'aereo, dalle situazioni legate all'aereo che maggiormente temiamo, l'ansia diminuisce molto velocemente. Ci si sente meglio in breve tempo, sollevati e, nonostante il senso di sconfitta, tristemente più sereni. Questo, tuttavia, crea i presupposti per fare in modo che il meccanismo di fuga aumenti la possibilità di una maggiore frequenza in futuro e, purtroppo, ci allontana in maniera lenta ma inesorabile dal trovare una soluzione al problema.

Più si evita, meglio ci si sente e progressivamente si tenderà a sacrificare spazi di libertà sempre maggiori, per

la sensazione di dover salvaguardare la propria sicurezza. Eliminato l'aereo, ci si sentirà meno sicuri in metropolitana. Anche i cinema gremiti di persone diventeranno presto fastidiosi e ci si sentirà veramente sicuri e protetti solo dentro casa. Dunque, si tenderà a passare più tempo possibile nel posto in cui sono più frequenti gli incidenti – la casa, appunto – immaginando, invece, che solo lì si sia davvero al riparo dai rischi temuti.

Paradossale no?

Anche questa strategia di risoluzione del problema, in realtà, finisce per complicarlo ancora di più.

Nel prossimo capitolo ci occuperemo di aspetti un po' più concreti e meno "speculativi". C'è un po' di lavoro da fare per iniziare a prendere l'aereo apprezzando le sensazioni splendide che solo il volo può dare.

Dunque, al lavoro!