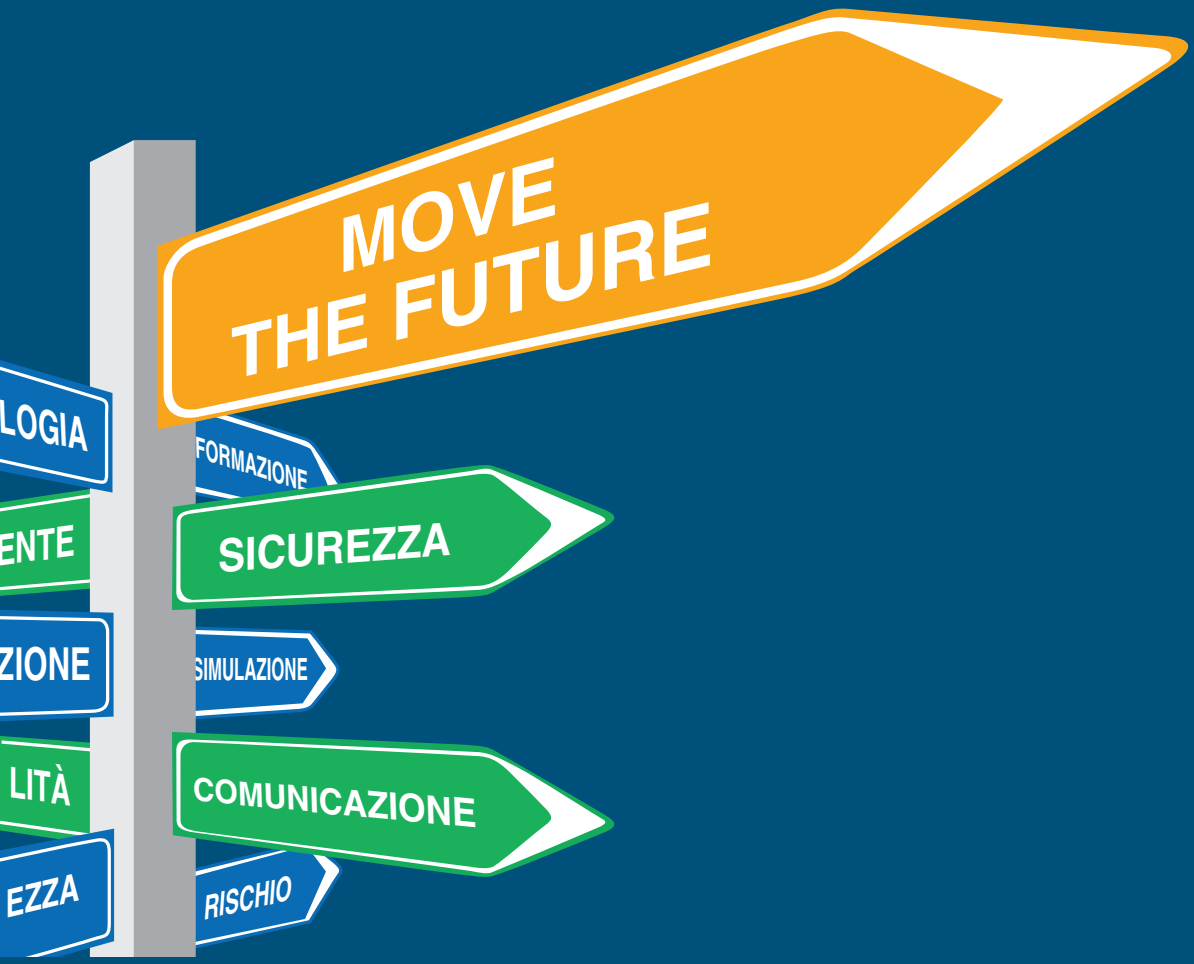


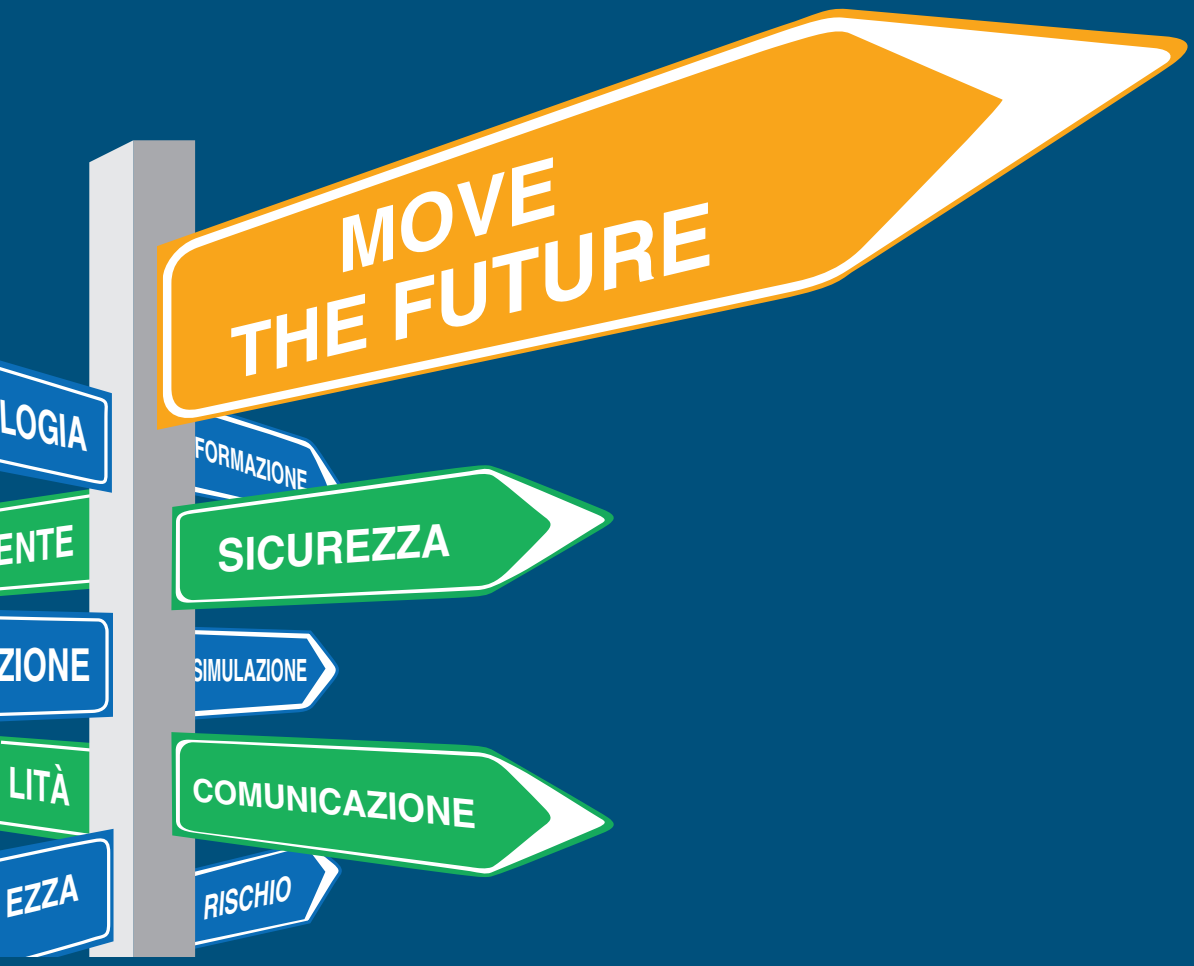
MOVE THE FUTURE

LE DIREZIONI DELLA FORMAZIONE PER LA SICUREZZA, LA SOSTENIBILITÀ E LA CITTADINANZA

16/17 Giugno 2016

UNIVERSITÀ CATTOLICA del Sacro Cuore

Unità Psicotraffico UCSC



MOVE THE FUTURE

LE DIREZIONI DELLA FORMAZIONE PER LA SICUREZZA, LA SOSTENIBILITÀ E LA CITTADINANZA

16/17 Giugno 2016

ATTI DEI LAVORI

UNIVERSITÀ CATTOLICA del Sacro Cuore

Comitato scientifico: Maria Rita Ciceri, Tiziano Agostini, Alessandro Antonietti, Richard Backs, Fabrizio Bracco, Max Dorfer, Mark King

Comitato 4Safe: Daniele Ruscio, Andrea Gaggioli, Cristiano Resta

Comitato organizzatore: Federica Biassoni, Federica Confalonieri, Carlo Alberto Meinero

Segreteria organizzativa: Elisa Cardani

© 2019 Università Cattolica del Sacro Cuore - Milano

Tutti i diritti riservati, vietata qualunque riproduzione, anche parziale, su qualunque supporto (fisico, virtuale o multimediale) senza autorizzazione.

I contenuti dei singoli interventi sono di proprietà intellettuale dei corrispondenti relatori

Impaginazion e grafica

esseBì Italia srl - Via Giacomo Watt, 37 - 20143 Milano - Tel. 02.810.941 Fax 02.810.942

www.essebiitalia.it

MOVE THE FUTURE
Le direzioni della formazione per la sicurezza, la sostenibilità e la cittadinanza

INDICE

La mobilità del futuro al crocevia tra sicurezza, sostenibilità e cittadinanza — Pagina 6

(Maria Rita Ciceri)

Parte I. Approccio multidisciplinare alla formazione per la sicurezza, la sostenibilità e la cittadinanza — Pagina 10

1. La formazione dei driver: il fattore umano al centro — Pagina 11

LA QUALIFICAZIONE INIZIALE E LA FORMAZIONE PERIODICA DEGLI ESAMINATORI PER IL CONSEGUIMENTO DELLA PATENTE DI GUIDA. DISPOSIZIONI NORMATIVE E TECNICHE E SVILUPPO DEI SISTEMI DI COMUNICAZIONE CON IL CANDIDATO — Pagina 12
di Pietro Marianella

EVOLUZIONE DEL PROCESSO DI FORMAZIONE E VALUTAZIONE DEI CONDUCENTI DI VEICOLI A MOTORE — Pagina 14
di Francesco Foresta

IL PANORAMA EUROPEO: QUALE FUTURO PER LA FORMAZIONE? — Pagina 17
di Manuel Picardi

LA QUALITÀ DELLA FORMAZIONE ALLA GUIDA E I BISOGNI DEI NUOVI CONDUCENTI: NUOVE FORME DEL FARE SCUOLA GUIDA — Pagina 19
di Paolo Colangelo

IL PANORAMA EUROPEO: QUALE FUTURO PER LA FORMAZIONE? — Pagina 22
di Federica Confalonieri

2. Rispetto delle norme ed educazione alla legalità — Pagina 23

KNOWLEDGE VERSUS VALUES: WHICH ONE WOULD TRIGGER A PROCESS OF NORM-ACTIVATION FOR SUSTAINABLE MOBILITY? (*) — Contributo on-line
di Berfu Unal

NEL TRAFFICO DELLE REGOLE UMANE — Pagina 24
di Bruno Balestra

LA LEGGE SULL'OMICIDIO STRADALE: I CONTENUTI E I PRIMI EFFETTI SUGLI AUTOMOBILISTI — Pagina 25
di Giordano Biserni

PSICOLOGIA DEL TRAFFICO E SPORT: IL PROGETTO "SAPER LEGGERE LE SITUAZIONI — Pagina 27
di Mauro Murgia

PERCEZIONE DELLA LEGALITÀ E DEL RISCHIO IN CONDUCENTI DI MEZZI PESANTI ITALIANI E STRANIERI — Pagina 28
di Noemi Sirtori

3. Formare a una mobilità sostenibile: dall'eco guida alla mobilità senza auto? — Pagina 29

INTEGRAZIONE MODALE DEI SERVIZI E DELLO SVILUPPO DEL SISTEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOMBARDO (*) — Contributo on-line
di Elena Foresti

CAN TECHNOLOGY SUPPORT GREEN DRIVING? — Pagina 30
di Samantha Jamson

LA PSICOLOGIA AMBIENTALE PER LA PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE: ALCUNI ESEMPI DI RICERCA — Pagina 31
di Marino Bonaiuto

SICUREZZA E SOSTENIBILITÀ: VERSO UNA NUOVA CONCEZIONE DELL'AUTO — Pagina 32
di Valentina Merati

INDICE

Pagina 34 **IL SETTORE DEL NOLEGGIO VEICOLI A LUNGO TERMINE**
di Fabrizio Campione

Pagina 35 **LA SCUOLA COME LUOGO DI SICUREZZA STRADALE E SOSTENIBILITÀ PER LA CITTADINANZA**
di Manuela Bina

Pagina 36 **4. La comunicazione della sicurezza: le campagne online e offline sulla sicurezza**

Pagina 37 **SULLA BUONA STRADA. COMUNICARE ED EDUCARE ALLA SICUREZZA STRADALE NEL TERZO MILLENNIO**
di Laura Fristachi

Contributo on-line **ROAD SAFETY IN EUROPE: WHERE WE ARE AND WHERE WE ARE GOING (*)**
di Antonio Avenoso

Contributo on-line **SENSIBILIZZARE I GIOVANI ALLA SICUREZZA STRADALE: IMPATTO EMOTIVO ED EFFICACIA DI SPOT PUBBLICITARI CON DIVERSO LIVELLO DI FEAR APPEAL (*)**
di Stefania Balzarotti

Pagina 38 **APPROCCIO DI SISTEMA ALLA SICUREZZA STRADALE E COMUNICAZIONE - IL CASO DI AUTOSTRADAFACENDO**
di Roberto Arditi

Pagina 39 **PROGETTO INSIEME**
di Antonio Barbato

Pagina 41 **5. Simulatori, game, APP: strumenti efficaci per la formazione alla guida in sicurezza?**

Pagina 42 **SIMULAZIONE E PERCEZIONE DELLA VELOCITÀ**
di Michele Masini, Fabrizio Bracco, Carlo Chiorri, Marcello Passarelli

Contributo on-line **THE USE OF DRIVING SIMULATORS FOR ASSESSMENT AND REHABILITATION OF COGNITIVE FITNESS TO DRIVE (*)**
di Robert Backs

Contributo on-line **SIMULARE LA MENTE IN EMERGENZA PER CAPIRE E PREVENIRE DISASTRI (*)**
di Fabio Sbattella

Contributo on-line **I- DRIVE. APPLICAZIONI E PROGETTI (*)**
di Giandomenico Caruso

Pagina 48 **Parte II. Progetti e applicazioni in Psicologia del Traffico**

Pagina 49 **1. Psicotraffico CORNER: psicologi del traffico in azione**

Pagina 50 **PSICOLOGO DEL TRAFFICO IN AMBITO FERROVIARIO**
Relazione e poster di Franco Amore

Pagina 53 **CONFERENZA DI SENSIBILIZZAZIONE AGLI ANZIANI CONDUCENTI (>65 ANNI ANAGRAFICI), PROPOSTA NELL'AMBITO DI UNA FIERA RIVOLTA SPECIFICATAMENTE ALLA TERZA ETÀ, SVOLTA A LUGANO, SVIZZERA**
Relazione di Robero Ballerini

Pagina 55 **L'EDUCAZIONE STRADALE A SCUOLA: FORMAZIONE PER INSEGNANTI E AGENTI DI POLIZIA MUNICIPALE**
Relazione e poster di Valeria Basili, Manuela Bina

Pagina 58 **PSICOLOGIA DEL TRAFFICO E SICUREZZA STRADALE PER I LAVORATORI**
Relazione e poster di Mirna Begnini, Manuela Bina

Pagina 61 **LA PSICOLOGIA DEL TRAFFICO E LA POLIS: LA PROSPETTIVA DELL'ANALISTA DI SISTEMA**
Relazione e poster di Sabino Cannone

Pagina 64 **GIOVANI PROTAGONISTI**
Relazione e poster di Francesca Davoli

LA VALUTAZIONE PSICOLOGICA DELL'IDONEITÀ ALLA GUIDA NEL CASO DI GUIDA IN STATO D'EBBREZZA Pagina 66
Relazione di Max Dorfer, Carmen Unterthiner
METTENDO IN MOTO LA PSICOLOGIA Pagina 71
Relazione e poster di Claudia Ferron
L'UOMO SULLA STRADA AL CENTRO DEL NOSTRO COSTRUTTO Pagina 74
Relazione e poster di Daniela Frisone, Simona Firpo
ANZIANI AL VOLANTE: STUDIO PILOTA SUL RICONOSCIMENTO DEI SEGNALI STRADALI, SULLA RISOLUZIONE DI INCROCI E IL RUOLO DELL'ATTENZIONE IN SOGGETTI CON INVECCHIAMENTO COGNITIVO FISIOLOGICO, MILD COGNITIVE IMPAIRMENT E DEMENZA Pagina 76
Relazione e poster di Giorgia Graiani
GRUPPO DI LAVORO DI PSICOLOGIA DEL TRAFFICO Pagina 79
Relazione e poster di Daniela Frisone
ANALISI DELLA TRAVEL EXPERIENCE: PROPOSTA DI APPROCCIO PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE Pagina 82
Relazione di Debora Lombardi
SPERIMENTAZIONE D'INTERVENTO DELLO PSICOLOGO DEL TRAFFICO ALL'INTERNO DEI CORSI DI FORMAZIONE PERIODICA PER IL RINNOVO E DEI CORSI DI FORMAZIONE INIZIALE PER IL CONSEGUIMENTO DELLA CARTA DI QUALIFICAZIONE DEL CONDUCENTE Pagina 86
Relazione e poster di Carmen Mongelli
TRAFFICANDO - ESPERIENZE DI PSICOLOGIA DEL TRAFFICO Pagina 90
Relazione e poster di Alessia Nastri
ANALISI DELLA VIABILITÀ NEGLI INCROCI STRADALI Pagina 92
Relazione e poster di Miriam Tettamanti
PILLOLE DI PSICOLOGIA DEL TRAFFICO Pagina 95
Poster di Manuela Bellelli
LA SICUREZZA STRADALE IN VAL CAMONICA Pagina 96
Poster di Federica Confalonieri
LO PSICOLOGO DEL TRAFFICO NELLA FORMAZIONE DEI FORMATORI: ESPERIENZE IN AUTOSCUOLA Pagina 97
Poster di Maria Luisa Demattè
PEDESTRIAN-VEHICLE INTERACTIONS AT URBAN UNSIGNALIZED INTERSECTIONS: AN EMPIRICAL STUDY TOWARDS MODELING AND SIMULATIONS Pagina 98
Poster di Andrea Gorrini
ALUMNI CORNER Pagina 99
Poster di Valentina Merati
LA PERCEZIONE DEL RISCHIO STRADALE E LE CREDENZE CULTURALI IN UNA SCUOLA SECONDARIA IN TANZANIA Pagina 100
Poster di Paolo Perego

2. 4SAFE: Tecnologie e Strumenti Immersivi per la Sicurezza Pagina 101

FORD DRIVING SKILLS FOR LIFE Pagina 102
di FORD Driving Skills
PRESENTAZIONE SAFETY DRIVE SIMULATOR Pagina 103
di Toccafondi Multimedia
PATENTE ARGENTO Pagina 105
de La Nuova
PRESENTAZIONE DI UN PROGETTO PER IL CONCORSO 4SAFE (FOR SAFETY) Pagina 107
di Yuri Tegas

Maria Rita Ciceri

Professore associato di Psicologia Generale presso la Facoltà di Psicologia Direttore dell'Unità di Ricerca di Psicologia del Traffico e del Laboratorio di Psicologia della Comunicazione, UCSC

LA MOBILITÀ DEL FUTURO AL CROCEVIA TRA SICUREZZA, SOSTENIBILITÀ E CITTADINANZA

La formazione per una mobilità *responsabile* rappresenta una delle sfide dell'era contemporanea in due direzioni. In primo luogo la formazione alla sicurezza. La strada è ancora purtroppo uno dei principali fattori di mortalità: nel 2014, in Italia si sono verificati 177.031 incidenti stradali, con la morte di 3.381 persone e il ferimento di altre 251.147 e per il 90% dei casi responsabile è il fattore umano (con cause di incidenti come la distrazione, l'eccesso di velocità ...). In secondo luogo la formazione a una mobilità sostenibile costituisce una priorità per la salvaguardia del benessere e della qualità della vita dei cittadini. E' una sfida che si pone alla politica ma anche alla società civile, alle istituzioni formative e a quelle di ricerca.

Affrontare il tema della formazione alla sicurezza e alla sostenibilità per progettare interventi efficaci in questo settore, chiede di porre al centro dell'attenzione il ruolo del fattore umano. Le risposte e le scelte umane sono responsabili non solo, come abbiamo detto, degli incidenti stradali, ma anche, e soprattutto, costituiscono il motore di diffusione di una cultura e di atteggiamenti che spesso sottovalutano la sicurezza personale e altrui. La conoscenza del pericolo reale, il valore del rispetto delle regole, il riconoscimento dei limiti e dei confini propri in relazione ai diritti e allo spazio altrui, la capacità di cogliere le opportunità generate da scelte sostenibili, sono solo alcuni dei temi di formazione implicati nelle azioni di educazione alla sicurezza. Esse devono poter coinvolgere la persona nella sua interezza per motivare un cambiamento reale di comportamento sulla strada.

Questo testo raccoglie i contributi del convegno internazionale "***Move the Future. Le direzioni della formazione per la sicurezza, la sostenibilità e la cittadinanza***", fornendo interessanti contributi su diverse ambiti di promozione del fattore umano nell'ambito delle sicurezza stradale.

I partecipanti

Il convegno, promosso dall'*Unità di Ricerca in Psicologia del Traffico dell'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano*, ha visto la collaborazione di numerosi attori della formazione alla sicurezza. Ai tavoli di lavoro si sono alternati relatori d'eccellenza provenienti dal mondo accademico, dal mondo professionale e dal mondo delle istituzioni. Di particolare interesse il confronto tra la Psicologia del Traffico, realtà nascente in Italia, e le istituzioni che tanto a livello nazionale che regionale operano nei settori della sicurezza e della sostenibilità, quali i rappresentanti del Ministero delle Infrastruture e dei Trasporti (dott.ssa Fristachi) e della Direzione Generale della Motorizzazione Civile (dott. Marianella e dott. Foresta), della regione Lombardia (dott.ssa Foresti), i rappresentanti delle principali associazioni di autoscuole italiane (Unasca e Confarca), Asaps, (Associazione Sostenitori ed Amici della Polizia Stradale), Polizia Locale di Milano e rappresentanti dello European Transport Safety Council con sede a Bruxelles. Per offrire una panoramica sugli sviluppi più recenti e interessanti della ricerca a livello internazionale, sono presenti contributi del prof. Richard Backs dalla Central Michigan University, esperto di si-

mulazione per il training per la sicurezza, la prof.ssa Samantha Jamson, dallo Institute for Transport Studies University of Leeds, esperta di ecoguida, il prof. Mark King, dalla Queensland University of Tecnology di Brisbane, la dott.ssa Berfu Unal, dall'Università di Groeningen (Paesi Bassi). Dalle diverse realtà italiane che si occupano di ricerca a livello accademico provengono invece il prof. Tiziano Agostini (Università degli Studi di Trieste), il prof. Marino Bonaiuto (Università di Roma La Sapienza), il prof. Fabrizio Bracco (Università degli Studi di Genova), il dott. Giandomenico Caruso (Politecnico di Milano, IDrive lab). In rappresentanza del mondo dei diversi stakeholder sono presenti i contributi di Aniasa, Sina, Ford.

Riteniamo inoltre metodologicamente importante fare menzione dei vincitori di "***4safe***", il contest di ricerca orientato a far emergere modalità e strumenti di eccellenza nella formazione per la sicurezza. I contributi premiati rappresentano cinque tipologie di intervento decisamente diverse seppur complementari. In comune presentano due caratteristiche metodologiche premianti. La prima è quella di utilizzare modalità di intervento ad alto potenziale di coinvolgimento esperienziale, per favorire una riflessione sulla sicurezza che scaturisca dall'esperienza diretta, seppur "simulata", del pericolo e delle buone o cattive procedure per fronteggiarlo. Essi offrono inoltre una visione efficace delle potenzialità della simulazione, interpretata a differenti livelli di virtualità, dall'uso del simulatore e di tecnologie inducenti, alla creazione di video, alla performance teatrale, alla comunicazione sui social network. Li citiamo:

1. il programma di training "*Driving Skills For Life*" e la Drug Suit, una tuta che permette di sperimentare la guida in stato di intossicazione da stupefacenti proposti da Ford;
2. il "*Safety Drive Simulator*", progettato da Toccafondi Multimedia, che prevede scenari di simulazione a due e quattro ruote;
3. il progetto di intervento "*SiCuriamoci, la sicurezza (stradale) si impara*" a cura del Comitato Vivere meglio la Città, che ha utilizzato come strumento principe di intervento l'audiovideo, ed offre uno spaccato di eccellenza in rappresentanza dei numerosi contributi alla formazione offerti dal associazioni di volontariato;
4. lo spettacolo teatrale "*I Vulnerabili*", che mette in scena in modo interattivo e coinvolgente la percezione del rischio e le sue distorsioni;
5. lo spot audiovisivo sulla sicurezza stradale "*Attenzione*", promosso sui social da Yuri Tegas, che documenta l'impatto di nuove forme di comunicazione bottom up.

Indicazioni metodologiche

Il ricco e multidisciplinare lavoro qui documentato offre una prima importante riflessione di metodo di intervento: occorre lavorare nell'ambito della formazione alla sicurezza in modo sinergico, attingendo alle molteplici e specifiche competenze in gioco, sapendo leggere con creatività e flessibilità le molte sfide della società attuale, ma senza improvvisare. Gli interventi nelle cinque sessioni promuovono l'obiettivo di mettere in dialogo su questi temi all'interno della ricerca scientifica i saperi ingegneristici, medici e psicologici e di generare uno scambio fruttuoso tra le azioni della ricerca, degli enti pubblici e gli interventi delle aziende e dei diversi stakeholders del settore.

In secondo luogo, sempre a livello metodologico, viene richiamata all'interno dei diversi contributi la necessità di monitorare e documentare l'efficacia effettiva degli interventi messi in atto. Un'analisi delle azioni di formazione alla sicurezza nel nostro paese mostra infatti un confortante panorama ricco di iniziative spesso sostenute con passione e grande motivazione da una miriade di piccoli e grandi enti. E' tuttavia più difficile individuare criteri di misurazione degli obiettivi perseguiti dall'intervento. Se un criterio è sicuramente la partecipazione (il numero di risposte e adesioni ottenute nelle

diverse attività del progetto), occorre capire quali strumenti di rilevazione utilizzare per monitorare il livello di sensibilizzazione, di coinvolgimento e i cambiamenti reali nel livello di percezione del rischio e nell'acquisizione di buone procedure di risposta al pericolo e strategie di comportamento corrette. Solo questo lavoro di confronto pre-post permetterà di selezionare strumenti efficaci distinguendoli dagli inefficaci e di monitorare e generare un reale cambiamento.

Mappatura dei temi emergenti

Un ulteriore contributo offerto dal convegno riguarda la mappatura dei nodi concettuali emergenti su cui è necessario lavorare. Vengono affrontate a livello multidisciplinare problematiche che consentono di delineare aree specifiche di interesse per interventi orientati a migliorare la mobilità attuale, con uno sguardo attento alle sfide del futuro. Cinque sono le sessioni tematiche a cui viene assegnata rilevanza.

La prima riguarda il tema *dell'apporto alla formazione alla sicurezza degli strumenti di simulazione*, considerando sia le caratteristiche di efficacia dei simulatori veri e propri, sia di strumenti tecnologici di più immediata reperibilità ed utilizzo: le applicazioni, i video games. Lo sviluppo tecnologico e del mercato delle simulazioni negli ultimi anni ha creato una varietà di soluzioni e opzioni di ambienti virtuali, piattaforme, software e hardware che stanno cambiando sempre più il modo di fare formazione e ricerca: dai grandi simulatori di guida per la ricerca, ai programmi su computer per valutare le abilità di guida, fino a videogiochi per smartphone per allenarsi nelle competenze necessarie per ottenere la patente di guida.

Tuttavia, sappiamo veramente se questi strumenti virtuali riescono a migliorare efficacemente la sicurezza stradale? Sono realmente in grado di formare i conducenti alla guida su strada reale? Per provare a rispondere a queste domande i contributi in questa sessione passano in rassegna i principali strumenti esistenti, evidenziandone limiti e potenzialità.

Un secondo tema emergente riguarda le nuove sfide alla sicurezza rappresentate dal richiamo alla sostenibilità e dal legame tra *urbanizzazione e sostenibilità*, considerando sia l'opportunità rappresentata dalla diffusione dell'ecoguida, sia lo sviluppo futuro di una mobilità senza auto o con auto intelligenti. Il concetto di sostenibilità include una componente ambientale, una sociale ed una economica. Formare alla sostenibilità significa quindi molto più che adottare un approccio "ecologico", data la complessità delle variabili coinvolte. A maggior ragione in contesti ad alta urbanizzazione come quelli odierni. Formare alla sostenibilità richiede di considerare temi diversi: il rispetto e la conservazione delle risorse ambientali e umane, il benessere dell'individuo coniugata con la coesione e l'armonia del tessuto sociale, la sicurezza e la gestione del rischio. La sfida, grande, è quella di fornire a ogni cittadino strumenti per agire consapevolmente, attivamente e concretamente in direzione di questi obiettivi.

Un terzo tema affronta il nodo scottante della *formazione di un target specifico*: *i driver*. Le agenzie formative sono chiamate a fare i conti con innovazioni tecnologiche e continue evoluzioni dei mezzi di trasporto, ma anche con la presenza di una comunità multiculturale di driver. Utili sono dunque l'analisi delle competenze cognitive e di performance che permettono di distinguere tra driver esperti e inesperti e la definizione delle skills necessarie per acquisire una guida sicura nei diversi momenti del ciclo di vita, focalizzando quindi l'attenzione su target particolarmente meritevoli di formazione specifica, quali i giovani ma anche gli anziani.

Un quarto tema affrontato in questo testo è quello della *comunicazione della sicurezza*. Il progresso tecnologico del terzo millennio ha moltiplicato la velocità e la quantità di informazioni disponibili. In questa cornice, ai fini dell'educazione alla sicurezza stradale oggi più che mai è cruciale essere in

grado di catturare l'attenzione dei fruitori e veicolare contenuti efficaci, non solo informativi, bensì formativi. Spesso si prediligono campagne che si focalizzano sulle conseguenze negative dei comportamenti scorretti: è l'unica via possibile? Quali sono le strategie da adottare per una comunicazione persuasiva, che favorisca un cambiamento durevole nel tempo e non semplicemente un effetto temporaneo? La sessione dedicata a questo tema presenta la rassegna di alcune campagne esistenti in Italia e negli altri paesi, alla ricerca di pregi e criticità, con l'obiettivo di stimolare una riflessione proficua per il futuro della comunicazione della sicurezza.

La quinta sessione tematica riguarda il tema del rapporto tra *Norma e legalità*. Muoversi in sicurezza sulla strada implica inevitabilmente il rispetto delle norme. Trovandoci nel ruolo di utente della strada, a volte non ci accorgiamo della intrinseca complessità richiesta dalla guida della nostra automobile o dall'attraversamento a piedi di un grosso incrocio cittadino e, di conseguenza, valutiamo che sia possibile violare alcune regole che possono apparire troppo stringenti. Valutazioni "soggettive" del proprio e altrui comportamento come quella descritta sono all'ordine del giorno. Esserne a conoscenza è il primo passo per garantire la sicurezza di se stesso e degli altri. Casi come questo portano a riflettere sul significato della norma stradale: la regola è una limitazione della propria libertà oppure essa detiene un ruolo costruttivo per la propria e altrui sicurezza? Comportarsi secondo quanto prescritto dal codice della strada è il modo più diretto per evitare le sanzioni oppure è una condotta che ha valore anche per se stessi? Come formare gli utenti della strada per un comportamento che nel lungo termine rimanga nel rispetto della legalità? Quale può essere il ruolo formativo della sanzione? La recente legge sull'omicidio stradale costituisce un reale deterrente alla violazione?

Infine, viene riservata una sezione del testo all'approfondimento e resoconto del contributo alla sicurezza dato dalla Psicologia del Traffico. Sono presentati progetti realizzati e in via di realizzazione sul territorio nazionale in diverse aree di intervento: dalla valutazione di idoneità dei conducenti di treno, agli interventi formativi sui conducenti di mezzi pesanti, alle attività di potenziamento di autonomia e sicurezza nella guida per anziani, allo studio del potenziamento della piacevolezza nell'uso dei mezzi pubblici.

Voglio concludere ringraziando i molti partecipanti per il prezioso contributo e soprattutto per il clima di effettiva e fruttuosa collaborazione tra enti e discipline diverse, che sicuramente traspare dagli atti, e che rappresenta più che un sogno un invito fattivo alla realizzazione di una cultura condivisa della sicurezza e della sostenibilità.

Comitato scientifico:
Maria Rita Ciceri - **UCSC Milano**
Tiziano Agostini - **Università di Trieste**
Alessandro Antonietti - **UCSC Milano**
Richard Backs - **Central Michigan University, USA**
Fabrizio Bracco - **Università di Genova**
Max Dorfer - **ASL Bolzano**
Mark King - **CarrsQ, QUT University, Australia**

Comitato 4Safe: Daniele Ruscio, Andrea Gaggioli, Cristiano Resta

Comitato organizzatore: Federica Biassoni, Federica Confalonieri, Carlo Alberto Meinero

Segreteria organizzativa: Elisa Cardani

Unità Psicotraffico UCSC

Parte I

Approccio multidisciplinare alla formazione per la sicurezza, la sostenibilità e la cittadinanza

1. La formazione dei driver: il fattore umano al centro

Pietro Marianella

Direttore Quinta Divisione Direzione Generale Motorizzazione Civile

LA QUALIFICAZIONE INIZIALE E LA FORMAZIONE PERIODICA DEGLI ESAMINATORI PER IL CONSEGUIMENTO DELLA PATENTE DI GUIDA. DISPOSIZIONI NORMATIVE E TECNICHE E SVILUPPO DEI SISTEMI DI COMUNICAZIONE CON IL CANDIDATO

FONTI NORMATIVE

- Allegato IV direttiva 2006/126/ce
- Allegato IV decreto legislativo 18 aprile 2011, n. 59

FINALITÀ

- Far acquisire ai nuovi esaminatori la professionalità necessaria per svolgere il compito
- Migliorare continuamente le competenze degli esaminatori che già operano adeguando le loro conoscenze nelle tre componenti della circolazione stradale: la strada, il veicolo, il conducente

CORSI QUALIFICAZIONE INIZIALE

- Normativa ancora da emanare
- I programmi saranno formulati in linea con gli indirizzi dell'Unione europea

NOZIONI E CONOSCENZE RELATIVE ALLA GUIDA E VALUTAZIONE

- teoria del comportamento al volante
- guida previdente e prevenzione degli incidenti
- programma su cui vertono i parametri degli esami di guida
- requisiti dell'esame di guida
- pertinente legislazione relativa alla circolazione stradale, incluse la legislazione pertinente dell'UE e quella nazionale e le linee guida interpretative
- teoria e tecniche di valutazione
- guida prudente

CAPACITÀ DI VALUTAZIONE

capacità di osservare accuratamente, controllare e valutare la prestazione globale del candidato, segnatamente:

- il riconoscimento corretto e complessivo delle situazioni pericolose
- l'accurata determinazione della causa e del probabile effetto di tali situazioni
- il raggiungimento di competenze e il riconoscimento degli errori;
- l'uniformità e la coerenza della valutazione
- assimilare le informazioni velocemente ed estrapolare i punti fondamentali
- prevedere, individuare i problemi potenziali e sviluppare strategie per affrontarli
- fornire un feedback tempestivo e costruttivo.

CAPACITÀ PERSONALI DI GUIDA

- la persona autorizzata a fungere da esaminatore nelle prove pratiche per una categoria di patente di guida deve essere in grado di guidare ad un livello appropriatamente elevato tale tipo di veicolo a motore

QUALITÀ DEL SERVIZIO

- stabilire e comunicare ciò che il candidato può aspettarsi durante l'esame
- comunicare chiaramente, scegliendo il contenuto, lo stile ed il linguaggio adatti agli interlocutori e al contesto e affrontare le richieste dei candidati
- fornire un feedback chiaro sul risultato dell'esame
- trattare i candidati con rispetto e senza discriminazione

NOZIONI DELLA TECNICA E DELLA FISICA DEI VEICOLI

- conoscenza della tecnica dei veicoli come sterzo, pneumatici, freni, luci, specialmente per i motocicli e i veicoli pesanti
- sicurezza di carico
- conoscenza delle caratteristiche fisiche del veicolo, come velocità, attrito, dinamica, energia

ECOGUIDA

- guida attenta ai consumi e rispettosa dell'ambiente

FORMAZIONE CONTINUA

mantenere e aggiornare le nozioni necessarie e le capacità per effettuare esami

- sviluppare nuove competenze divenute essenziali per l'esercizio della loro professione
- garantire che gli esaminatori continuino ad effettuare gli esami in modo equo ed uniforme
- una formazione continua minima di almeno cinque giorni complessivi per periodo di cinque anni al fine di sviluppare e mantenere le necessarie capacità pratiche di guida.

Francesco Foresta

Direzione Generale Motorizzazione Civile

EVOLUZIONE DEL PROCESSO DI FORMAZIONE E VALUTAZIONE DEI CONDUCENTI DI VEICOLI A MOTORE

Gli esami per il conseguimento delle patenti di guida sono regolamentate in maniera estremamente dettagliata sia da disposizioni comunitarie che da norme, primarie e secondarie, italiane.

Le principali fonti sono costituite dalla direttiva 2006/126/CE ed, in particolare dall'allegato II, nonché dall'art. 121 del codice della strada, dall'allegato II alla decreto legislativo 18 aprile 2011, n. 59 e da circa una decina di decreti ministeriali o dirigenziali di attuazione.

Scopo degli esami è la verifica, da una parte, delle conoscenze delle norme della circolazione stradale, in gran parte contenute nel codice della strada, dall'altra delle capacità e dei comportamenti dei candidati a poter condurre, in sicurezza i veicoli a motore in ogni condizione di traffico.

Se si procede ad un'analisi dell'evoluzione storica dei programmi d'esame, possono individuarsi tre diverse fasi.

In un primo momento, che corrisponde all'inizio del processo sociale di motorizzazione, i programmi d'esame per il conseguimento delle patenti di guida erano improntati esclusivamente alla verifiche delle conoscenze degli aspetti tecnici dei veicoli. I conducenti dovevano conoscere le nozioni basilari del funzionamento dei veicoli ed avere, quindi, solide nozioni di fisica e di meccanica.

In una seconda fase, che possiamo inquadrare in un periodo che va dal 1986 (anno di emanazione della prima direttiva comunitaria in materia di patenti di guida 86/1236/CEE) al 2013 si è attenuata la necessita di conoscere le nozioni di costruzione e funzionamento dei veicoli e si è dato maggiore spazio agli aspetti normativi inerenti alla circolazione stradale. Sia in fase di esame teorico, dunque, che in fase di esame pratico, gli esaminatori erano molto più attenti alla conoscenza e al rispetto, da parte dei candidati, della segnaletica stradale, delle norme di comportamento, delle disposizioni amministrative che regolamentano la circolazione dei veicoli.

Dal 2013, sulla base anche di nuovi studi svolti da importanti organismi internazionali e presentati dalla Commissione europea nel corso degli incontri istituzionali, si è iniziato a dare spazio all'aspetto psicologico che regolamenta la circolazione stradale, al rispetto degli altri utenti della strada, all'importanza, comunque di un atteggiamento, durante la guida non improntato solo al rispetto delle norme della circolazione, ma, più in generale della prudenza e della civile convivenza tra i diversi fruitori delle pubbliche vie.

L'evoluzione recente dei programmi d'esame è partita dalla constatazione che la mera conoscenza del "diritto della circolazione stradale" non limita il numero degli incidenti. Inoltre, si è potuto verificare che i neopatentati sono, in proporzione, molto più esposti, oggi, al rischio di incidenti di quanto fossero un quarto

di secolo fa. Da queste evidenze è emersa la necessità di modificare l'approccio al traffico da parte dei conducenti.

Sono state, quindi, approfondite le variabili che possono determinare gli incidenti ed è emerso che, sostanzialmente, ogni singolo aspetto della personalità del conducente sia sociale che culturale in qualche modo determina il suo approccio con il traffico stradale. In qualche misura, intervengono nell'attività di guida il sesso (stile di guida ecc.), le differenze geografiche (esigenze dei trasporti, indice di motorizzazione), lo stile di vita (attrazione per differenti tipi di veicoli, dipendenze, problemi comportamentali), la posizione sociale (livello di studio, attività professionale), la personalità (ricerca di sensazioni, individuazione dei propri limiti, accettazione dei rischi), l'eccesso di fiducia (valutazione dei rischi, processo di socializzazione dei giovani, mancanza di feedback), la capacità di riflettere sulle conseguenze dei propri comportamenti, i trasferimenti da un Paese ad un altro (differenti formazioni dei conducenti; differenze culturali), la pressione dei pari (dentro e fuori il veicolo), le abitudini (automatizzazione, carichi mentali, posizione di guida), l'assunzione di sostanze alcoliche o stupefacenti, la stanchezza e stress (conducenti professionali, giovani conducenti), i periodi di guida (serali, notturni, durante i week end), l'utilizzo dei dispositivi di sicurezza (giovani conducenti), l'integrazione nella circolazione (cooperazione, regole informali), la velocità non adeguata (incidenti isolati, perdita di controllo, conseguenze).

Esaminate le variabili, è stata ipotizzata una definizione concettuale del conducente prudente, identificato come "persona, sensata e ragionevole, capace di manovrare il suo veicolo nelle differenti condizioni di traffico".

La formazione di un candidato al conseguimento della patente di guida, dunque, deve essere rimodulata attraverso un processo molto più complesso che si articola in quattro livelli in rapporto di gerarchia uno con l'altro, nel senso che ad ogni livello superiore concorrono tutti gli elementi del livello inferiore, cui vengono aggiunti altri specifici elementi che influenzano lo stile di guida.

Il primo livello, il più basso, riguarda, principalmente, i comportamenti basilari alla guida del veicolo. Questo livello comprende il fatto di sapere immettersi correttamente nel traffico, utilizzare il cambio ecc. al fine di poter utilizzare la vettura nella circolazione così come realizzare manovre più complesse, come ridurre lo slittamento su superfici a scarsa aderenza e comprendere le leggi fisiche che intervengono durante la guida d un veicolo a motore, la conoscenza dei vantaggi che si possono trarre dai vantaggi dei sistemi preventivi di protezione, come le cinture di sicurezza e gli airbag.

Il secondo livello concerne la destrezza nelle situazioni di guida nella circolazione, che sono definite come stato comportamentale più limitato. Un conducente deve essere capace di adattare la sua guida in funzione delle più varie situazioni della circolazione, per esempio agli incroci, nell'interazione con utenti deboli ecc. Questo livello comprende il fatto di sapere sufficientemente ben avviare, cambiare la velocità e altro, al fine di poter utilizzare il veicolo nella circolazione e per realizzare manovre più complesse, ridurre gli slittamenti e comprendere le leggi delle forze fisiche.

Al terzo livello l'accento è posto sugli obiettivi e il contesto della guida: perché, quando, con chi la persona guida. Alcuni esempi più dettagliati comprendono le scelte (ad es.):tra la vettura e il motociclo, tra la guida di giorno o di notte, tra le ore di punta o no, tra la decisione di guidare sotto l'influenza dell'alcol, dello stress, dell'affaticamento psico fisico, il tutto in rapporto con lo scopo del viaggio.

Il livello più alto, il quarto, concerne le motivazioni e le tendenze personali in una prospettiva più

larga. Questo livello riguarda il complesso di conoscenze, comportamenti, esperienze, stili di vita, contesto sociale, sesso, età ed altre condizioni preliminari individuali che influenzano le dinamiche della guida.

In questo processo di formazione, il livello superiore deve essere approcciato solo quando il candidato ha interiorizzato il livello più basso.

Nell'ambito di ogni livello, inoltre, il conducente deve far propri tre elementi indispensabili per una guida sicura: conoscenze e competenze, fattori che aumentano i rischi, autovalutazione.

Sostanzialmente, dunque, i nuovi criteri di formazione innovativa, su cui dovranno essere modulati anche i programmi d'esame per valutare se un candidato al conseguimento della patente possa essere considerato idoneo alla guida di veicoli a motore, consiste in un sistema di formazione che si concentra sulla personalità del conducente piuttosto che sulla sua preparazione tecnica e normativa per la guida di veicoli a motore.

Il processo di formazione e valutazione dei candidati al conseguimento della patente di guida, secondo i più innovativi sistemi, non si esaurirà nell'arco di pochi anni.

E' necessario, da una parte, approntare gli strumenti normativi che si basino sulle più recenti evidenze scientifiche, strumenti che devono essere predisposti in una prospettiva multidisciplinare, che coinvolge, insieme, gli aspetti legali, ingegneristici e psicologici della circolazione stradale, dall'altra predisporre un sistema di aggiornamento sia dei docenti di autoscuola che degli esaminatori, che devono evolvere la loro attività in funzione del nuovo modello di conducente che emerge dai più attuali studi.

IL PANORAMA EUROPEO: QUALE FUTURO PER LA FORMAZIONE?

Manuel Picardi
Vice Presidente EFA

L'EFA, la Federazione Europea di Autoscuole ed Istruttori di Guida, tra i suoi componenti annovera 25 Paesi membri effettivi (rappresentanti delle principali associazioni di categoria nazionali) e 3 Paesi associati (due associazioni di Paesi extra Unione Europea e la Cieca, l'Associazione internazionale degli Esaminatori di Guida).

I principali obiettivi dell'EFA sono:

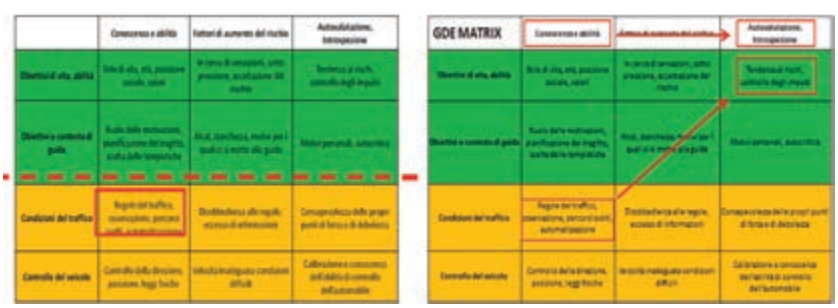
1. armonizzare i modelli di formazione alla guida;
2. creare standard minimi per la formazione degli Istruttori e degli Insegnanti di Scuola Guida;
3. armonizzare gli standard dei Centri d'esame e degli Esaminatori di guida;
4. prevedere una Formazione continua sul modello della Lifelong Learning, per tutte le categorie di patente.

1. La formazione alla guida in Europa è demandata ad ogni singolo Stato che stabilisce le modalità ed i tempi della stessa. Di seguito degli esempi di formazione minima obbligatoria in alcuni Paesi:

Esempi di formazione alla guida in Europa

PAESE	NUMERO MINIMO LEZIONI TEORIA	NUMERO MINIMO LEZIONI DI GUIDA
AUSTRIA	32	13
BELGIO	-	6 (se respinti 2 volte)
REP. CECA	42+17 e-learning	28
GERMANIA	21	12
DANIMARCA	29	24
ESTONIA	30	23
FRANCIA	-	20
SPAGNA	-	-
GRAN BRETAGNA	-	-
SLOVACCHIA	32	37
ITALIA	-	6

EFA supporta, come modello base di riferimento, la Matrice GDE (Goals for Driver Education) nella formazione iniziale alla guida. L'obiettivo della matrice è di innalzare il livello di preparazione degli allievi, per ottenere dei conducenti responsabili nel più breve tempo possibile;



Driving School Manager

- *Different countries and businesses give different titles to this role manager, operator, director; in this context the person who may be the owner or responsible to the owner or owners for the day to day management of the driving school*
- *The driving school manager should also be responsible for all contractual arrangements with clients, staff and suppliers*
- *The manager must have the skills to validate the training delivered by staff who may be described as trainers, teachers or instructors in the driving school*

The school is required to evidence that:

- the manager has carried out a minimum of two years practice as a qualified Category B driver trainer of both theoretical and practical training
- the manager is able to demonstrate his ability to validate training delivered by others
- the manager is a Fit & Proper person to manage a driving school and holds the relevant certificate required in their country to prove they have been screened for previous convictions

Driving School Procedures

- *Proper procedures are necessary to facilitate the smooth running of the driving school and to ensure that the school is properly administered for the benefit of the clients*

The school is required to evidence that:

- teaching plans are in place which reflect the curriculum of training laid down by each national government
- there are signed contracts, including terms and conditions of business for every student
- the driving school keeps relevant progress records on all their students
- the security and privacy of such records are protected and treated confidentially
- a Health & Safety policy is in place
- a policy is in place to protect children and vulnerable adults

Driving School Teaching Materials and Equipment

- *The driving school must be equipped with proper teaching materials and equipment in order to facilitate learning*

The school is required to evidence that:

- teaching materials are fit for purpose
- up to date and in good condition
- equipment is properly maintained and fit for purpose

2. L'impegno nei confronti delle Istituzioni europee per stabilire i requisiti minimi della formazione dei professionisti abilitati alla formazione alla guida: gli Istruttori e gli Insegnanti di autoscuola. Come punto di partenza l'EFA ha creato quelli che ritiene essere i requisiti minimi delle Autoscuole, attraverso la pubblicazione del documento "Minimum Standard for Driving School", definendo anche la figura, ad oggi non ancora riconosciuta del Driving School Manager;
3. Armonizzare i modelli di valutazione impiegati nei Centri di esame e dei singoli Esaminatori, sforzandosi affinché venga messo in pratica quanto previsto dalla direttiva 2006/126 UE che prevede, tra l'altro, la formazione periodica del personale preposto all'esame dei candidati, futuri conducenti. Per ottenere questi importanti risultati si avvale della collaborazione della Cieca, l'Organizzazione internazionale dei Centri d'esame e degli Esaminatori di guida;
4. Introdurre, come del resto previsto dal Libro Bianco dell'Unione Europea, il concetto di formazione periodica per tutti i conducenti di veicoli a motore, anche per venire incontro alle esigenze contemporanee, imposte dal cambio culturale, normativo e tecnologico.

Per ovviare allo storico problema della scarsità di tempo e risorse dedicate alla formazione alla guida, EFA supporta ed incoraggia la formazione teorica minima obbligatoria su specifiche competenze, attraverso l'impiego di professionisti specializzati in Psicologia del Traffico, Primo Soccorso, prevenzione o comportamento in caso di incidente, o attraverso l'impiego di validi strumenti come l'Hazard Perception Test.

EFA, parimenti, supporta l'introduzione di un modello di patente europea da ottenere in due fasi, basato sull'esperienza dell'efficace sia del modello svizzero, sia del modello austriaco.

LA QUALITÀ DELLA FORMAZIONE ALLA GUIDA E I BISOGNI DEI NUOVI CONDUCENTI: NUOVE FORME DEL FARE SCUOLA GUIDA

Paolo Colangelo
Presidente Confarca

Come sono cambiate le esigenze dei nuovi conducenti e in quale modo l'istruttore di guida ha dovuto modificare il suo modo di insegnare? Sono queste le domande chiave alle quali Confarca, Confederazione di Autoscuole riunite e Consulenti automobilistici, risponde con professionalità da anni, restando sempre al passo con i tempi.

Guidare un veicolo oggi non è come farlo negli anni '80, la necessità, infatti, non è più solo quella della capacità di guidare un veicolo, ma è diventata con il passare del tempo, quella di conoscere il veicolo e le nuove tecnologie. E' stato quindi necessario per il mondo degli automobilisti, in questi ultimi 20 anni, evolversi insieme alla tecnologia.

Tutto questo ha portato necessariamente a un nuovo modo di fare scuola guida, non solo sotto l'aspetto tecnico pratico ma anche sotto l'aspetto psicologico e di approccio da parte del ragazzo, alla comunità della circolazione.

Se per un solo istante varchiamo un ipotetico portale spazio-temporale e torniamo nel 1883, quando fu rilasciata la prima patente in Italia, constatiamo immediatamente che il numero dei veicoli circolanti era infinitamente minore. Le necessità di chi doveva condurre un veicolo erano ovviamente molto diverse e per certi versi meno complicate, applicate alla mera concentrazione da porre sulla strada che si stava percorrendo, e non quella di essere inserito in una comunità circolante.

Minor numero di veicoli, minor rischio. Questo era allora. Oggi non più così, e riattraversando quella porta temporale, torniamo brutalmente ai grandi dati di oggi.

I più recenti di cui siamo in possesso, al momento della redazione di questo nostro intervento, si riferiscono al 2014.

Il Parco dei veicoli in Italia, a fine 2014 era di poco più di 49 milioni, con 610 auto ogni 1000 abitanti.

La Lombardia, è la regione con più veicoli con quasi 8 milioni di veicoli.

Sempre nello stesso anno di riferimento, in Italia si sono verificati 177.000 incidenti stradali con lesioni a persone, che hanno provocato la morte di 3.400 persone e il ferimento di altre 251.000.

Rispetto al 2013, il numero di incidenti è sceso del 2,5%, quello dei feriti del 2,7% mentre per il numero dei morti la flessione è molto contenuta, -0,6%.

Ed ecco che la frase, "conseguire una patente oggi nel 2016, rispetto a venti/trent'anni fa è sicuramente diverso" non diventa più così scontata, ma rappresenta un essenziale punto di partenza per continuare ad evolversi insieme al progresso che troviamo sulle strade che percorriamo.

Una delle prime necessità di un insegnante e di un istruttore di guida, è quella

di rendere un giovane aspirante conducente, consapevole della circolazione stradale e dei rischi connessi a questa, perché insegnare oggi a guidare, non vuol dire solamente fare il giro del palazzo, ma vuol dire insegnare ad inserirsi in una collettività dove la velocità, la prontezza dei riflessi, e sicuramente la conoscenza del mezzo diventano fondamentali e fanno la differenza tra un buon conducente e un cattivo conducente.

Un contributo in questo settore è arrivato anche da una attenzione legislativa, che nel corso degli anni ha aperto altre possibilità: consentendo a coloro che hanno compiuto 17 anni, la possibilità di iniziare ad esercitarsi con la guida accompagnata, e anche un percorso formativo obbligatorio che prevede, due ore di guida in strade extraurbane, due in autostrada e due in condizioni di visione notturna.

Conseguire la patente oggi, è sicuramente più difficile, e i ragazzi devono essere accompagnati nella consapevolezza in questo percorso dagli istruttori.

Per la parte pratica, si deve tener conto della continua evoluzione dei dispositivi di guida, di cui sono dotati la maggior parte dei veicoli in circolazione, basti pensare all'ABS, ESP, il servo sterzo, i sensori di parcheggio, il radar per il controllo della distanza dall'auto che ci precede, cruise control, e così via; che ovviamente devono essere conosciuti, prima dal formatore, poi dall'aspirante conducente. E questo comporta per chi svolge questo mestiere, essere sempre aggiornati professionalmente.

Anche la parte teorica, richiede una maggior preparazione, i quiz stessi sono più difficili e richiedono una cultura di base diversa rispetto al passato.

Di fatto oggi per gli esami teorici abbiamo schede composte da 40 domande a risposta vero o falso, su quiz che non sono più cartacei, ma sono informatizzati, uno step in più per tutti coloro che ancora oggi non utilizzano quotidianamente il computer.

Non più tardi dello scorso 1 giugno 2016, con l'introduzione dei nuovi quiz, sono stati introdotte domande anche di tipo psicologico, con il candidato che non solo dovrà essere consapevole della normativa sulla circolazione stradale, i segnali e quant'altro, ma dovrà anche conoscere, tutti quei comportamenti che è portato a compiere anche involontariamente, e che possono mettere a repentaglio la sua e l'altrui incolumità.

La formazione riguarda anche il personale che andrà ad esaminare il candidato, con un nuovo approccio nei confronti dell'utente che dovrà tenere conto finanche lo stato emotivo di chi viene esaminato.

Negli ultimi anni infatti, il rapporto tra candidato ed esaminatore, ha assunto una diversa importanza, per prevenire eventuali rapporti conflittuali. Assumono quindi rilevanza anche i corsi di aggiornamento anche per gli esaminatori, non solo sulle capacità tecniche, ma anche su quelle umane e psicologiche.

Nella formazione di nuovi aspiranti istruttori abbiamo l'obbligo della presenza di uno psicologo all'interno del corpo docente, dove sono previste 15 ore di formazione iniziale, e fino a 8 ore per i corsi di aggiornamento degli istruttori già abilitati.

Tutto questo arricchisce il bagaglio culturale e il modo di approcciarsi all'esame, ne è un esempio – una fase dell'esame - la simulazione di una lezione in aula che il candidato deve affrontare, con domande mirate a capire come gestirebbe un'aula omogenea o disomogenea.

Cosa prevediamo e cosa vogliamo noi per il futuro, per avere finalmente l'autoscuola 2.0?

Oggi immaginare l'autoscuola 2.0 vuol dire vedere un luogo dove si potrà fare la differenza, introducendo anche altre figure formative all'interno del mondo delle autoscuole, come potrebbe essere l'aspetto psicologico di supporto ai docenti.

Il futuro può essere l'auto robotizzate?

Sono convinto di no, per lo meno, non a breve scadenza. Non siamo ancora pronti a lasciare il volante a qualcun altro, non lo abbiamo fatto nemmeno con il cambio automatico, poco diffuso in Italia, amiamo guidare e scegliere che strada percorrere e con quale approccio farlo, per questo il futuro delle Google car o auto robotizzate, non ci fa paura, e quanto sarà, sapremo affrontare anche questo cambiamento, con la professionalità che ci contraddistingue.

Confarca infatti in questi anni ha investito tanto nella formazione interne del personale e in quello delle autoscuole aderenti alla Associazione, senza dimenticare quella esterna, andando negli istituti scolastici, confrontandoci con i ragazzi, affinché diventino prima di tutto automobilisti rispettosi delle regole del codice della strada, della collettività e del mondo in cui vivono.

Federica Confalonieri

Psicologa del Traffico, Unità di Ricerca in Psicologia del Traffico, UCSC

POTENZIAMENTO DELLE COMPONENTI ATTENTIVE E DI PERCEZIONE DEL RISCHIO A SCUOLA GUIDA

L'inesperienza del guidatore risulta essere una variabile cruciale nella determinazione di incidenti stradali. In letteratura si evidenzia che il livello di expertise abbia delle influenze sia sul processo attentivo sia sulla capacità di percepire pericoli.

Il comportamento oculare dei giovani guidatori risulta poco dinamico e piuttosto statico. In particolare, all'aumentare della complessità della scena di guida si focalizzano per una durata maggiore su alcuni elementi presenti in essa, tralasciandone altri che potrebbero rappresentare una fonte di rischio e di conseguenza essere causa di incidenti (Recante e Nunes, 2003).

L'inesperienza incide negativamente anche sulla capacità di percepire il rischio (Macdonald, 1994; Mayhew & Simpson, 1995): i guidatori più esperti individuano i rischi presenti in strada più rapidamente rispetto ai giovani guidatori (McKenna & Crick, 1994; Summala, 1987). A partire da tali presupposti teorici è stato implementato un training per il potenziamento delle competenze attentive e di percezione del rischio rivolto a soggetti (32 femmine e 30 maschi, età media 19 anni) che si apprestano a conseguire la patente. Il training è composto da tre tipologie di esercizi.

Dall'analisi dei dati raccolti emerge che il training potenzia in modo significativo la percezione del rischio dei soggetti, in particolare per quanto rigurada l'individuazione dei rischi che richiedono una lettura delle dinamiche stradali. È dunque auspicabile pensare che sia possibile anticipare in modo protetto l'esperienza di strada potenziando quella abilità cognitive alla base di una guida più sicura.

2. Rispetto delle norme ed educazione alla legalità

Bruno Balestra

Ex magistrato, formatore, Associazione Sulle Regole

NEL TRAFFICO DELLE REGOLE UMANE

Le parole evocano immagini, possiamo parlare di traffico come metafora della vita o coglierlo come un suo aspetto con le regole che riflettono le direzioni che scegliamo per organizzare il vivere insieme. " Regula" è l'asticella di legno per tracciare una riga diritta, il percorso più breve fra due punti. Il diritto cerca la regola diretta e ha scelto la più comoda corsia destra per dirigere la circolazione in direzioni diverse. Non sempre la via più breve è la migliore, le circonvallazioni evitano ingorghi cittadini, percorsi tortuosi dirigono le code all' aeroporto.

"In principio era la fiducia" , nel rispetto del patto a regolare il traffico del convivere, ma la paura non se ne cura, preferisce la sicurezza! Occorre fiducia per indossare gli abiti, lasciare abitazione, abitudini, muoverci fuori verso esperienze diverse, divertenti e guardare altrove per riportare nel cuore ricordi. Nuove emozioni che i sogni mettono in relazione fanno intuire nuove idee, pensare altre ragioni per reggerci, governarci, guidarci. Nelle parole dell'oracolo si nascondeva il senso della via e la psicologia sonda nel profondo altre prospettive delle immagini che evocano per rimuovere traumi che imprigionano pensieri presenti e azioni future. Le scoperte neuro-scientifiche hanno incarnato abitudini, emozioni, ragioni e intuizioni in aree funzionali del cervello.

La patente di guida richiede un esame teorico sulle regole e uno pratico che attesti la padronanza delle funzioni del veicolo. È inutile sapere di doversi fermare col rosso se non sappiamo frenare. Quanto siamo stati preparati alle regole di condotta? Quanto alla capacità di condurci nella vita?

Riconoscere i colori dei sogni che dipingono le nostre idee consente di dipingere un domani più variopinto. La passione della libertà insegue la patente, l'autovelox frena desideri di velocità, ma quale emozione induce a lasciar passare il pedone? La paura delle sanzioni o il piacere della gentilezza? Possiamo scegliere l'emozione che ci muove e dà senso alle regole che vietano la guida in stato di ebbrezza o alterazione psicofisica. La sicurezza astratta della legge prende corpo nell' attenzione alla cura di noi e dell'altro. La noncuranza è proibita, addirittura è punibile chi, per commettere un reato o procurarsi delle scuse, intenzionalmente si pone in uno stato d'incapacità di intendere e volere.

Non colpevoli sono i sonnambuli alla guida per ignoti imprevedibili effetti collaterali di un sonnifero, ma conoscere come funzioniamo non ci assolve più dalla responsabilità di attendere a noi per preoccuparci degli altri.

La complessità dell' organizzazione frammentata e specializzata delle esperienze rende vieppiù difficile accertare le differenti capacità di prevedere le conseguenze del comportamento individuale. Il falso mito che confonde sicurezza e certezza "assicura il rischio" attraverso il prolificare di "responsabilità oggettive" che prescindono da colpe togliendo significato al principio" l'ignoranza della legge non scusa". Certe sono le strade già costruite, inevitabile è il rischio del futuro ma sotto la costellazione dei diritti umani, già i primi quattro articoli della Costituzione indicano, come una bussola per ognuno, la direzione all'impegno nel prendersi cura di una oggettiva responsabilità collettiva.

LA LEGGE SULL'OMICIDIO STRADALE: I CONTENUTI E I PRIMI EFFETTI SUGLI AUTOMOBILISTI

Giordano Biserni
Presidente ASAPS

Omicidio e lesioni stradali, perché bisogna spiegare bene...

Per mesi anche su questo portale e su queste pagine Facebook ne abbiamo parlato praticamente giornalmente, anche dopo l'approvazione della legge sull'Omicidio e lesioni stradali abbiamo illustrato analiticamente tutte le novità, i meccanismi della legge e le relative perplessità. Sono convinto che abbiamo fatto molto bene, anzi bisogna spiegare questa legge ancora meglio. Lo faremo ancora qui e ora? No. I testi e i commenti sono sul nostro portale e in parte li riportiamo qui a seguire.

Ma perché bisogna insistere? Per il semplice fatto che in tanti non hanno ancora capito la portata di questa legge che ci riguarda molto, molto da vicino. Facciamo un esempio pratico sulle tipologie dei reati che possono intrecciarsi con la nostra vita.

Tutti siamo appassionati nel capire le modalità di tanti omicidi volontari che vengono giornalmente vivisezionati nella varie trasmissioni televisive che analizzano motivazioni, alibi e conseguenze, alla ricerca del possibile assassino (che noi siamo convinti di avere già individuato o quasi).

Ma diciamo la verità quanti di noi potranno essere protagonisti di un omicidio volontario, sì insomma quanti di noi potranno essere futuri assassini? Direi nessuno di quanti ci leggono. Quanti potrebbero essere vittime di un omicidio volontario? Nessuno o quasi (mi salta però in mente la percentuale ancora assurdamente elevata di vittime appartenenti al sesso femminile).

Guardiamo allora i reati predatori e i furti in particolare. Quanti di noi potranno essere autori di furti o rapine? Pochi pochissimi. Quanti potranno essere vittime di furti? In pratica nel corso della vita tutti, inevitabilmente e anche più volte. E matematico!

E veniamo all'Omicidio e lesioni stradali previsti e puniti dalla legge n.41 del 23 marzo 2016. Ecco un reato che si differenzia molto dagli altri. Perché? Perché è un reato del quali molti di noi potranno essere vittime se non mortali anche come possibili feriti e pure con lesioni gravi e permanenti, tanti di noi poi potranno essere autori più o meno consapevoli a un livello più o meno elevato di responsabilità dell'incidente. Considerate che ogni anno si verificano circa 180.000 incidenti con oltre 250.000 feriti e quasi 3.500 vittime, come dire che in soli 4 anni si conteranno in Italia oltre un milione di feriti e quasi 15.000 morti.

Ecco perché dobbiamo essere assolutamente consapevoli delle conseguenze della nostra condotta di guida, per il semplice fatto che sulla strada possiamo essere tutti vittime e tutti possibili "carnefici" ma ora le conseguenze per i conducenti colpevoli sono cambiate e molto.

Sfatiamo l'allarme delle probabili ondate di diverse centinaia di arresti. Secondo l'Osservatorio ASAPS gli arresti obbligatori in un anno non saranno più di 100-150

Crediamo sia arrivato il momento di smontare l'allarme che ha aleggiato su qualche organo di informazione e nelle dichiarazioni di alcuni politici o addetti ai lavori, con la previsione a seguito della legge sull'Omicidio stradale di numerosi arresti per sinistri gravi, secondo alcuni nell'ordine di diverse centinaia.

Le cose non stanno esattamente in questo modo e l'allarme lanciato appare veramente eccessivo e immotivato. E' noto che l'arresto obbligatorio è previsto solo per le ipotesi più gravi di Omicidio stradale, cioè per quei casi in cui il conducente che provoca la morte di una o più persone sia ebbro alla guida con un valore alcolemico superiore a 1,5 g/l o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, o ancora se sia ebbro con un valore superiore a 0,8 g/l nei soli casi in cui si tratti di conducente di un veicolo adibito al trasporto pubblico di persone o un autocarro di peso superiore a 35 q.

Ebbene sulla base dei dati già preventivamente raccolti dall'Osservatorio il Centauro – ASAPS per gli anni 2014 e 2015, emerge che le ipotesi estreme e più gravi archiviate portano ad una cifra totale che si fermerà fra 100 e 150 arresti obbligatori, ai quali si potranno aggiungere alcune decine di conducenti di veicoli adibiti al trasporto pubblico di persone e veicoli pesanti, nel caso abbiano superato al momento dell'incidente il valore alcolemico di 0,8. E' più difficile invece quantificare i possibili arresti facoltativi (quasi tutti ai domiciliari) nelle diverse ipotesi di omicidio previste dalla nuova legge.

Secondo l' ASAPS l'entrata in vigore della legge dal 25 marzo scorso, esplica già un suo valore deterrente. Per questo il numero di omicidi stradali dovrebbe diminuire e di conseguenza anche quello degli arresti obbligatori al di là delle più negative previsioni avanzate all'atto dell'approvazione della legge .

D'altra parte la previsione dell'ASAPS sembra essere confortata dal fatto che già nei primi 10 giorni dall'entrata in vigore della legge, esodo pasquale compreso, non è stato ancora eseguito un solo arresto obbligatorio. Gli unici arresti effettuati dalle forze di polizia, nell'ordine di alcune unità, sono scaturiti sulla base nella nuova normativa vigente per i soli casi di arresto facoltativo.

Ora si tratta di monitorare con attenzione i risultati che seguiranno all'entrata in vigore della legge sull'Omicidio stradale anche per valutare alcune correzioni che da una prima applicazione sembrano rivelarsi già necessarie alla luce delle ponderate valutazioni della magistratura nella fase applicativa.

Discorso diverso e fortemente dissuasivo può essere invece quello relativo alle possibili condanne certamente e significativamente più severe rispetto quelle evanescenti del passato, ancor di più potranno pesare poi le revoche della patente per periodi che vanno da 5 anni per le lesioni gravi o gravissime a 15 anni per gli incidenti mortali nelle ipotesi più gravi e fino a 30 per i pirati della strada.

L'ASAPS continuerà a monitorare il fenomeno anche con il supporto dei dati di tutti i suoi Osservatori a cominciare da quello della Pirateria stradale.

PSICOLOGIA DEL TRAFFICO E SPORT: IL PROGETTO "SAPER LEGGERE LE SITUAZIONI"

Mauro Murgia
Psicologo, Università di Trieste

La psicologia del traffico è una disciplina che studia il comportamento umano nella circolazione stradale, indagando le cause degli incidenti e cercando di sviluppare modalità e strumenti per ridurli o evitarli (Agostini, Murgia, & Tonzar, 2012). Si tratta, quindi, di una disciplina applicativa che ricerca evidenze empiriche che possano fungere da base per lo sviluppo di soluzioni innovative nell'ambito della sicurezza stradale. In particolare tale disciplina studia i diversi aspetti cognitivi, comportamentali e sociali relativi alla guida: dall'impatto di nuove norme stradali sul comportamento di guida alla formazione dei conducenti, dalla percezione del rischio agli effetti dell'invecchiamento sulle abilità di guida, giusto per citarne alcuni (Agostini, Murgia, & Tonzar, 2012; Dorfer, 2003; 2005).

Per quanto riguarda gli interventi sulla sicurezza stradale, i modelli educativi più efficaci sembrano includere attività finalizzate allo sviluppo della consapevolezza (insight training). Infatti, la formazione basata sulla consapevolezza dei potenziali rischi alla guida, sui limiti delle proprie abilità e sull'importanza del rispetto delle regole, particolarmente sviluppata nel nord Europa, si è dimostrata efficace nel modificare gli atteggiamenti dei conducenti, rendendoli maggiormente inclini all'adozione di comportamenti di guida sicuri (Albertsson & Sundström, 2011; Agostini, Murgia, & Tonzar, 2012; Engström, Gregersen, Hernetkoski, Keskinen, & Nyberg, 2003; Hatakka, Keskinen, Glad, & Hernetkoski, 2002).

Tali tipologie di intervento possono essere particolarmente importanti tra i più giovani, i quali, a causa della loro scarsa esperienza, devono ancora affinare i processi percettivo-motori che sottendono alle abilità di guida. Tuttavia, paradossalmente, proprio i più giovani sembrano avere una maggior fiducia circa le proprie abilità di guida, ritenendosi capaci di guidare in totale sicurezza ed esponendosi maggiormente a quei pericoli che tendono a sottovalutare (Gregersen, 1996). Infatti, tra le principali criticità relative alla sicurezza alla guida spiccherebbero proprio la scarsa capacità da parte dei giovani guidatori di riconoscere i pericoli (e i conseguenti errori nella valutazione del rischio potenziale) e la sovrastima delle proprie abilità nel prevenire e nell'affrontare il pericolo stesso.

Dai presupposti teorici e pratici appena menzionati è nata una collaborazione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Federazione Italiana Pallacanestro e il Dipartimento di Scienze della Vita dell'Università di Trieste, dando vita al progetto "Saper leggere le situazioni", realizzato in numerose scuole superiori del territorio italiano. Attraverso tale progetto si è sviluppato un modello educativo ispirato agli interventi di "insight training", ponendo come obiettivo quello di aumentare la consapevolezza dei giovani circa la pericolosità di alcune situazioni durante la guida, rendere maggiormente realistica la valutazione dei rischi potenziali delle proprie condotte, mostrare i limiti delle abilità cognitive umane ed evidenziare i vantaggi della cooperazione, in altri termini del "gioco di squadra", sia nello sport sia nella guida. Pertanto, attraverso tale progetto, si intendeva validare un modello educativo che fosse in grado di modificare gli atteggiamenti degli studenti, aumentando la loro consapevolezza circa gli aspetti appena descritti.

Noemi Sirtori

Psicologa, Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano

PERCEZIONE DELLA LEGALITÀ E DEL RISCHIO IN CONDUCENTI DI MEZZI PESANTI ITALIANI E STRANIERI

Sono in constante aumento gli interventi in Italia finalizzati a rendere le strade più sicure, con una crescente attenzione alle diverse categorie di utenti della strada. Quasi inesistenti sono però le ricerche della Psicologia del Traffico inerenti la categoria dei drivers professionisti di mezzi pesanti.

Chi guida ogni giorno è costantemente esposto ai rischi stradali ed è potenzialmente più portato ad annoiarsi, stancarsi o arrabbiarsi durante la guida. Inoltre, una maggiore responsabilità hanno i conducenti di mezzi pesanti in caso di incidenti stradali, potenzialmente più pericolosi se considerati fattori come le dimensioni dei veicoli e il trasporto di persone o di merce a volte infiammabile o tossica.

Per tale motivo, è stata condotta una ricerca con l'obiettivo di analizzare il grado di percezione del rischio e delle norme stradali, le situazioni nelle quali emerge la collera da traffico e l'influenza di quest'ultima sulle prestazioni di guida.

Un'ulteriore variabile analizzata all'interno dello studio è quella culturale, con l'ipotesi che una diversa cultura di appartenenza, e quindi una differente percezione e significazione del mondo, modifichi anche i comportamenti legati alla sicurezza stradale.

3. Formare a una mobilità sostenibile: dall'eco guida alla mobilità senza auto?

Samantha Jamson

Principal Research Fellow Institute for Transport Studies University of Leeds

CAN TECHNOLOGY SUPPORT GREEN DRIVING?

EcoDriver addressed the need to consider the human element when encouraging "green" driving, since driver behaviour is a critical element in energy efficiency. The focus of the project has been on technology working with the driver. It developed a set of advice and feedback solutions, providing preview of upcoming events, advising the driver on how to save energy in the current situation and providing feedback on performance both in drive and post drive. A model for the real-time optimisation of energy use was developed to ensure the accuracy and appropriateness of the advice given. Systems were developed, installed and trialled on a wide range of vehicles cars, light trucks and vans, heavy trucks and buses. Those systems varied from relatively simple and low cost (an Android app) to more elaborate and sophisticated, and included both aftermarket fitments and vehicle manufacturer designs. The systems covered a variety of powertrains — petrol, diesel, hybrid and full electric. One of the systems developed and tested was the Full ecoDriver System (FeDs), which was intended as an exemplar of the project HMI designs and energy calculation software, linked to a full set of sensors

LA PSICOLOGIA AMBIENTALE PER LA PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Marino Bonaiuto

Professore ordinario, Università di Roma La Sapienza - CIRPA (Centro Interuniversitario di Ricerca in Psicologia Ambientale)

Il tema della mobilità sostenibile ha assunto un grande interesse per la Psicologia Ambientale e, nello specifico, per quel campo di studi definito come "Psicologia Ambientale della Sostenibilità", interessato ad indagare quali dimensioni risultino implicate nella messa in atto di comportamenti ecologici o pro-ambientali (Bonnes, Carrus, & Passafaro, 2006).

Dati relativi alle emissioni di CO2 hanno recentemente messo in luce un aumento globale dell'85% nel periodo 1973-2007 e una presenza di oltre 450 vetture ogni 1000 abitanti (United Nations Human Settlements Programme, 2014). Appare dunque evidente come l'intenso traffico veicolare rappresenti una delle principali cause di inquinamento atmosferico e conseguente cambiamento climatico, contribuendo inoltre a un incremento di malattie respiratorie e un'acutizzazione delle condizioni di salute di individui affetti da varie patologie (Gardner & Abraham, 2008).

In questo contributo vengono presentate due linee di ricerca, sviluppate all'interno di due progetti di dottorato realizzati nella città di Cagliari con la collaborazione del Centro di Ricerca sui Modelli di Mobilità (CRIMM) dell'Università di Cagliari. Entrambi i progetti hanno mirato a individuare le determinanti socio-psicologiche delle scelte di trasporto dei residenti, al fine di sviluppare strategie di comunicazione efficaci per la promozione dell'uso dei mezzi pubblici e di altre modalità di trasporto sostenibile.

Valentina Merati

Psicologa del Traffico, UCSC

SICUREZZA E SOSTENIBILTÀ: VERSO UNA NUOVA CONCEZIONE DELL'AUTO

A partire dall'indagine annuale "Dati ambientali nelle città", effettuata annualmente dall'Istat, è possibile constatare come per l'anno 2012 sia aumentata la domanda di trasporto pubblico urbano in tutte le 110 provincie italiane; i dati indicano, però, che rispetto all'anno precedente sia diminuito del 7,5% il numero dei passeggeri per abitante trasportati e congiuntamente si è verificata anche una diminuzione della domanda di trasporto privato; questo mostra come la domanda dei cittadini non abbia un'adeguata risposta da parte delle organizzazioni pubbliche, le quali non offrono una rete adeguata di trasporti per soddisfare le esigenze delle persone.

Negli ultimi anni la mobilità urbana è stata caratterizzata da numerosi cambiamenti in relazione alla tipologia di mezzi utilizzata dalle persone negli spostamenti, nonché alla frequenza degli stessi. Ha preso piede una tipologia di trasporto definita trasporto collettivo, ossia una metodologia di trasferimento in cui il medesimo mezzo viene condiviso da più soggetti. Le aziende che propongono una tipologia di utilizzo condiviso sono quelle di autonoleggio, car sharing, car pooling le quali negli ultimi anni sono state caratterizzate da una notevole diffusione e vengono sempre più utilizzate dai soggetti.

Questo cambiamento di utilizzo della tipologia dei mezzi di trasporto a disposizione deriva dai cambiamenti delle necessità degli individui: in particolar modo viene evidenziato il sempre maggior bisogno di spostamenti rapidi, poco impegnativi e più economici. Oltre a questo, un'ulteriore aspetto che promuove la diffusione di questi servizi è la promozione, mossa da diversi paesi e in primo luogo dalla Comunità Europea, per la mobilità sostenibile, ossia un sistema di spostamento all'interno dell'area urbana che sia in grado di diminuire gli impatti ambientali, sociali ed economici generati dai veicoli privati; tra i problemi di cui si occupa la mobilità urbana sostenibile è possibile evidenziare: l'inquinamento atmosferico e quello acustico, il traffico stradale, gli incidenti sul territorio, il consumo del territorio derivato dalla realizzazione di sempre un maggior numero di strade.

A seguito di queste nuove tendenze si sta diffondendo una nuova visione dell'auto: non solo l'automobile concepita come oggetto individuale in un'ottica di possesso avente valore sentimentale, ma come oggetto da condividere. È per questo che sempre più si stanno diffondendo servizi quali autonoleggio e car sharing. Ciò che si sta modificando sono, quindi, nel profondo gli atteggiamenti e i comportamenti sostenibili delle persone.

In particolar modo i servizi di car sharing e noleggio auto hanno radicalmente cambiato il rapporto che gli individui instaurano con le autovetture, esse, infatti, non sono più considerate come mezzi squisitamente privati e simbolo del potere e dell'indipendenza degli individui, bensì sono concepiti come mezzi da condividere con altre persone, oggetti utili per spostarsi all'interno della città in modo

più semplice e meno vincolato rispetto all'auto privata.

I dati ANIASA, relativi agli incidenti con auto noleggiate, se confrontati con i dati Istat sugli incidenti stradali in generale, mostrano come siano molto più a rischio le persone che noleggiano un'autovettura, piuttosto che quelli che utilizzano l'auto di proprietà. Nel 2012 sono stati registrati il 21% di incidenti stradali sul totale di 92.966 auto noleggiate, mentre solo lo 0,05% di incidenti con le vetture private.

All'interno di questa ricerca si ipotizza che la causa principale di questo elevato numero di incidenti sia la scarsa conoscenza delle vetture che i clienti degli autonoleggio e dei servizi di sharing si trovano a guidare, conoscenza che molto spesso non viene integrata neanche con istruzioni o suggerimenti da parte delle agenzie di noleggio.

In questa ricerca è stata focalizzata l'attenzione sulla sicurezza stradale; in particolar modo il problema che si è voluto studiare riguarda l'elevato numero di incidenti stradali che sono occorsi negli ultimi anni all'interno dei nuovi servizi di trasporto, quali car sharing e noleggio auto, e la modificazione delle abitudini di mobilità delle persone.

All'interno dello studio 1 ci si è posti l'obiettivo di indagare i comportamenti messi in atto dai soggetti che utilizzano un'auto non di proprietà. In particolar modo le modalità di guida, i riflessi, l'utilizzo dei comandi presenti sulle automobili. Il campione utilizzato era composto da 34 soggetti, persone tra i 19 e i 60 anni, suddivisi in due «giovani" dai 19 ai 40 anni ed "esperti" dai 41 a 60 anni; sottoposto a due condizioni sperimentali «con istruzioni di guida della vettura» e «senza istruzioni di guida della vettura» ..... continua

Relazione completa sul sito:

http://progetti.unicatt.it/progetti-milan-psicologia-del-traffico-home

Fabrizio Campione

IL SETTORE DEL NOLEGGIO VEICOLI A LUNGO TERMINE

Il settore del Noleggio veicoli a Lungo Termine è in forte sviluppo, rappresentando il 12% dell'immatricolato nazionale ed offrendo con una flotta di 585.000 veicoli innovativi servizi di mobilità a oltre 65.000 aziende di ogni dimensione e comparto nonché a 2.700 PA, con una percorrenza di 17 miliardi di km/anno.

Le aziende del settore si interessano non solo della continua manutenzione e stato d'uso dei veicoli e della dotazione di sicurezza a bordo, ma specialmente promuovendo iniziative per la massima correttezza del comportamnento dei conducenti, nel rispetto delle esigenze collettive. Il contenimento dei costi della mobilità e dei trasporti ed il rispetto verso l'ambiente passa infatti anche attraverso una maggiore attenzione allo stile di guida, alla responsabilità verso la stessa azienda e verso tutti i terzi.

Il costo della "non sicurezza" incide per il 17% circa sulla spesa complessiva di gestione e rischia di essere nascosto, incomprimibile ed inevitabile. Per contribuire a contrastare tale situazione, le società di noleggio collaborano in particolare con i Fleet Manager per individuare ogni meccanismo utile, sia con l'adozione di tecnologie di sicurezza e di sistemi telematici, sia con iniziative miranti all'educazione stradale in senso ampio

LA SCUOLA COME LUOGO DI SICUREZZA STRADALE E SOSTENIBILITÀ

Manuela Bina
Psicologa del Traffico

Il binomio sicurezza – sostenibilità

Il miglioramento della mobilità in funzione della salute e del benessere dei cittadini, nel rispetto dei luoghi e dell'ambiente in cui viviamo, è legato al raggiungimento di due fondamentali obiettivi: la sicurezza e la sostenibilità degli spostamenti. Si tratta di due aspetti della mobilità fortemente interrelati fra loro, che in molte situazioni possono supportarsi vicendevolmente.

.....

Tale relazione fra sostenibilità e sicurezza suggerisce come non solo a livello teorico, ma anche a livello d'intervento, sia possibile, e in molti casi risulti non solo opportuno ma anche vantaggioso, considerare tali aspetti della mobilità in modo congiunto, invece che separatamente, esplicitandone il legame.

.....

.....

Conclusioni

Le esperienze di ricerca e il modello d'intervento presentati mostrano come l'analisi del comportamento nel traffico si configuri non solo come strumento conoscitivo, ma anche come base per l'azione formativa e per l'intervento sul contesto infrastrutturale e sulla mobilità. Si tratta di una metodologia che può essere efficacemente applicata alla problematica della mobilità attorno ai plessi scolastici, focalizzandosi sulle criticità e le necessità di ogni specifico contesto territoriale e scolastico, coinvolgendo al contempo scuola e istituzioni locali.

Relazione completa sul sito:

http://progetti.unicatt.it/progetti-milan-psicologia-del-traffico-home

4. La comunicazione della sicurezza: le campagne online e offline sulla sicurezza

SULLA BUONA STRADA. COMUNICARE ED EDUCARE ALLA SICUREZZA STRADALE NEL TERZO MILLENNIO

Laura Fristachi

Direzione generale per la sicurezza stradale, Ministero Infrastruture e Trasporti

La sicurezza stradale costituisce ancora una importante criticità sociale ed economica per il nostro Paese. Anche se l'intenso impegno ad oggi profuso nel settore ha consentito di raggiungere notevoli risultati in tema di incidentalità, si registrano ancora ampie aree di criticità rappresentate dall'utenza debole (pedoni, ciclisti, motociclisti, ecc.) la cui mortalità raggiunge circa il 50% di quella complessiva.

Nel quadro delle molteplici azioni positive messe in campo dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno avuto una notevole importanza le campagne di comunicazione realizzate nel corso degli anni 2009 – 2010 e poi ancora nel 2013, caratterizzate dall'utilizzo del claim e del logo "SULLA BUONA STRADA".

Anche nel corso di quest'anno è stata lanciata, a cavallo del lungo ponte pasquale, una campagna di comunicazione dal titolo: "Tornare indietro è impossibile. Resta sulla "Buona Strada".

Target di riferimento della campagna sono stati tutti gli utenti della strada di volta in volta direttamente interessati dallo specifico rischio oggetto del messaggio. Gli argomenti scelti come oggetto di comunicazione erano: distrazione alla guida; sistemi di ritenuta sedili anteriori e/o posteriori; sistemi di ritenuta per i bambini; ciclisti.

Sia nella fase di elaborazione del Bando di Gara che in quella successiva della predisposizione del piano media, si è deciso di esplorare, per la prima volta, la possibilità di veicolare il messaggio sui social media, con il duplice scopo di abbattere quanto più possibile i costi per la diffusione, a fronte però di una grande visibilità garantita da social quali: Face Book, YouTube e Tweetter.

Essendo questa una materia del tutto nuova per la Pubblica Amministrazione, per approfondire la particolare tematica e nell'ambito della continua collaborazione, si sono studiati, con il Dipartimento dell'Informazione e dell'Editoria modalità e tempi e per dare grande visibilità utilizzando anche i maggiori social media.

Il risultato è andato contro ogni più rosea aspettativa e il gradimento del pubblico si è diretto, in particolare, a due dei personaggi della campagna, Luca e Carolina

Roberto Arditi
Direttore Scientifico SINA (SIAS - gruppo Gavio)

APPROCCIO DI SISTEMA ALLA SICUREZZA STRADALE E COMUNICAZIONE - IL CASO DI AUTOSTRADAFACENDO

Secondo le stime ONU, gli incidenti stradali comportano 1,25 milioni di morti all'anno con feriti che in tutto il Mondo potrebbero raggiungere i 50 milioni ogni anno. Oltre il 90% dei decessi si verifica nei Paesi a basso e medio reddito. Il riconoscimento di questo problema, ha portato gli Stati Membri rappresentati nell'Assemblea Generale delle Nazioni Unite a sentire la necessità di un decennio di azione per sicurezza stradale che è stato decretato (2011-2020) con l'obiettivo ambizioso di stabilizzare e poi ridurre le vittime della strada a livello globale.

Una delle vie più efficaci al miglioramento della sicurezza è sicuramente quella di rendere gli utenti più consapevoli dei rischi e dei limiti tecnici, tecnologici e psicofisici del sistema stradale. Proprio in quest'ultimo ambito si colloca la comunicazione per la sicurezza stradale che è uno degli strumenti che possono essere utilizzati per incidere sul fattore umano che spesso viene definito il "fattore nr. 1" della sicurezza stradale e quindi un fattore estremamente promettente in termini di potenziale per il miglioramento della sicurezza stradale.

Nel seguito, viene analizzato un caso di studio: Autostradafacendo la campagna promossa dalle concessionarie autostradali SIAS (gruppo Gavio).

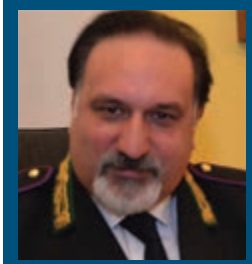
Autostradafacendo.it è il sito di base della campagna per la sicurezza stradale "mettiti alla guida della tua vita". Grazie ai contributi di centinaia di persone, sempre di più sta diventando uno strumento di comunicazione ricco e piacevole: nel seguito è riportata una breve descrizione.

Tra le oltre 3.000 pagine di contenuti che popolano oggi il sito della campagna (tra pagine web, pdf ed altri formati), oggi sono disponibili circa 650 articoli e notizie sviluppati ad hoc, per lo più pubblicati nella sezione dedicata ad "esercizio e tecnologie".

Relazione completa sul sito:

http://progetti.unicatt.it/progetti-milan-psicologia-del-traffico-home

PROGETTO INSIEME



Antonio Barbato

Comandante della Polizia Locale di Milano

Obiettivo europeo per il 2020 è quello di dimezzare il numero delle vittime della strada. Gli ultimi dati italiani presentano un trend invariato e ancora molto si deve fare per arrivare al raggiungimento di quanto prefissato. Il fattore umano risulta l'elemento principale nel 90% degli incidenti mortali. Proprio l'analisi e lo studio degli indici di lesività e le dinamiche dei sinistri stradali hanno fatto emergere la necessità di dedicare un'importante sforzo nell'ottica di formazione preventiva e proattiva.

Il rispetto di alcuni comportamenti come la precedenza e la velocità hanno ridotto il numero degli urti frontali/laterali dove si registrano le conseguenze maggiori per tutti gli utenti. Per le *utenze deboli* le azioni messe in campo sono molteplici e in particolare mediante la tutela dell'ambiente stradale con la realizzazione di strutture più vicine alle esigenze della mobilità pedonale e dei ciclisti: *aree pedonali, strutture rialzate e protette e più piste ciclabili*.

Educare alla sicurezza gli utenti della strada, in maniera costante e progressiva, significa potenziare azioni a sostegno della legalità, della sostenibilità, dell'uso consapevole dei mezzi di trasporto. La Polizia Locale di Milano, sulla base di queste premesse, anche grazie a importanti collaborazioni, sta cercando di raggiungere quanto prefissato come "*obbiettivo*" dalla Comunità Europea, attraverso l'attuazione di progetti mirati.

Interventi di Sicurezza stradale ed Educazione alla Mobilità Ecosostenibile

Il progetto INSIEME si pone come finalità la riduzione del numero e degli effetti degli incidenti stradali attraverso un insieme articolato di indirizzi e misure per migliorare i livelli di sicurezza in ambito urbano.

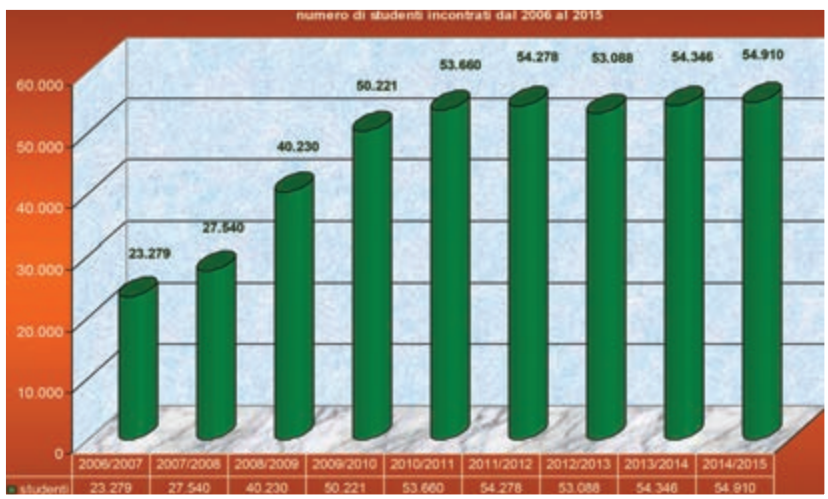
Moderazione del traffico

Iniziative nel campo della formazione alla mobilità sicura e sostenibile a favore della popolazione in età scolare con particolare riferimento ad un utilizzo sicuro e corretto della bicicletta e del motociclo o iniziative di prevenzione dall'abuso di alcol e sostanze stupefacenti alla guida. *Interventi infrastrutturali di messa in sicurezza della rete stradale* urbana con particolare riferimento all'utenza vulnerabile.

Educazione Stradale

Gli *incontri e i percorsi di Educazione Stradale* che la Polizia Locale di Milano attualmente organizza, sono rivolti alle scuole dell'infanzia, a quelle primarie e quelle secondarie di primo e secondo grado, ai genitori dei ragazzi, ai reparti pediatrici negli ospedali, agli adulti. Si tratta di incontri finalizzati alla sensibilizzazione e alla trasmissione della *cultura sulla Sicurezza Stradale*, in ottemperanza all'art. 230 del Codice della Strada ed al Decreto emanato dal Ministero della Pubblica Istruzione in data 5.08.1994, che prevede lo svolgimento di attività obbligatorie nelle scuole.

Opere di moderazione del traffico



1966-2016
50 anni di educazione stradale
2.000.000 studenti formati
20.000.000 di ore di formazione erogate

5. Simulatori, game, APP: strumenti efficaci per la formazione alla guida in sicurezza?

(*) DI ALCUNI INTERVENTI SONO DISPONIBILE SOLO CONTRIBUTO ON-LINE
http://progetti.unicatt.it/progetti-milan-psicologia-del-traffico-home

Michele Masini
Fabrizio Bracco
Carlo Chiorri
Marcello Passarelli
Università degli Studi di Genova, Dipartimento di Scienze della Formazione

Simulazione e percezione della velocità

L'obiettivo di questa ricerca è la presentazione del metodo simulativo come strumento per indagare le modalità con cui i guidatori si relazionano con la velocità. Saranno presentati i risultati di alcune ricerche condotte per analizzare quello che è il comportamento e l'atteggiamento delle persone verso la guida veloce. Perché studiare la velocità? Perché è una delle principali cause di incidente, secondo quanto riportato dai dati ISTAT (la terza dopo la guida distratta e la violazione delle norme; ISTAT, 2015). Inoltre l'aumento di velocità da parte dei guidatori sembra essere legato non solo alla maggior frequenza di incidenti che possono occorrere a chi guida, ma anche ad una maggior gravità dell'incidente stesso: più si va veloce, più è probabile che gli incidenti occorsi siano gravi. Oltre a ciò, ci sono alcuni effetti collaterali meno gravi legati alla guida veloce, come il fatto che andare veloce porta ad un maggior aumento delle emissioni di gas di scarico e ad un maggior inquinamento acustico. Sembra inoltre che viaggiare veloce su strada, oltre i limiti di velocità, sia un fenomeno abbastanza diffuso in molti paesi del mondo (Peden et al., 2004).

Per cercare di diminuire la velocità alla quale viaggiano le persone si è intervenuti diminuendo i limiti di velocità, ma non sempre questo è stato sufficiente. La ragione di tale inefficacia è che molte volte il limite viene infranto e il fatto di diminuirlo non cambia l'atteggiamento irrispettoso verso le regole.

Per analizzare più nel dettaglio quelli che possono essere gli elementi coinvolti nella guida veloce, si è cercato di indagare l'atteggiamento che le persone hanno verso tale comportamento. L'atteggiamento in questo caso è inteso come la misura in cui gli individui valutano la guida veloce con un certo grado di favore o disapprovazione. Il principio di base è che un determinato atteggiamento possa influenzare la successiva messa in atto di un determinato comportamento, comportamento inteso come: "La risposta, manifesta e osservabile, che viene data in una determinata situazione rispetto ad un determinato obiettivo" (Eagly & Chaiken, 1993).

A tale scopo, è opportuno individuare delle misure che permettano di analizzare ciò che la gente "pensa" rispetto alla velocità e come poi effettivamente si comporta. Più in particolare, per l'analisi dell'atteggiamento spesso si sono utilizzati questionari, quindi misure di tipo self-report. Questi hanno alcuni vantaggi, in particolare sono veloci e facili da somministrare, però risentono di alcune limitazioni. Le persone, ad esempio, possono rispondere secondo acquiescenza, ovvero avere la tendenza a dichiararsi sempre d'accordo con le domande loro poste, oppure possono risentire della desiderabilità sociale. Si pensi come questo fenomeno sia particolarmente forte in situazioni come la guida veloce, comportamento che si caratterizza come violazione e quindi vissuto come non socialmente accettabile per alcuni. Al contrario, alcune persone potrebbero ritenerlo invece un comportamento "da imitare", a seconda del gruppo sociale di riferimento. Visto che risulta difficile valutarne l'eventuale distorsione e la dire-

zione di questa, l'analisi degli atteggiamenti si può basare, oltre che sui questionari, anche sull'uso di test definiti di "associazione implicita", come ad esempio l'Implicit Association Test (IAT; Greenwald et al., 1998). Lavorando sui tempi di reazione e, in teoria, al di fuori del controllo cosciente dell'individuo, questi test dovrebbero poter superare i limiti sopra esposti per i questionari (Masini, Bracco & Chiorri, 2013).

Anche per quel che riguarda la misurazione del comportamento alla guida si possono utilizzare dei questionari il più possibile esenti dal rischio di distorsioni da desiderabilità sociale. In tal caso si indagano degli indicatori non direttamente collegati alla guida veloce. Ad esempio, si rileva il numero di multe per eccesso di velocità o il numero degli incidenti occorsi. Anche in questo caso, tuttavia, emergono problemi legati al fatto che si tratta di misure indirette che possono inficiare la bontà dei dati raccolti. Si pensi, ad esempio, al fatto che non necessariamente ogni volta che si va veloce si prende una multa o si ha un incidente. Inoltre ci possono essere problemi legati al ricordare eventi così remoti nel passato, cosa che si cerca di ovviare riferendosi ad un periodo che non va più indietro degli ultimi tre anni.

Per ovviare a parte dei problemi su indicati, si possono utilizzare strumenti come il simulatore di guida, che permette di raccogliere dati sul comportamento delle persone in maniera economica, veloce e sicura (Matthews et al., 2011). Elemento di particolare interesse, ed oggetto del nostro studio, è la relazione fra tutti questi tipi di misure e la loro capacità predittiva rispetto alla guida veloce. Nelle nostre ricerche abbiamo utilizzato tutti gli strumenti descritti in precedenza per andare ad indagare in maniera implicita ed esplicita gli atteggiamenti e per indagare il comportamento di guida delle persone (fig. 1). In particolare, abbiamo indagato la relazione fra metodi di misura sia impliciti sia espliciti degli atteggiamenti e dei comportamenti legati alla guida veloce. È molto importante capire quale relazione esista fra questi metodi, sia per migliorare la conoscenza dei costrutti implicati, sia per rendere più efficaci i percorsi di addestramento alla guida e di sensibilizzazione dei guidatori.

Figura1 - Lo schema delle ipotesi di ricerca

La ricerca

Partecipanti

Sono stati coinvolti 37 partecipanti, poco più della metà femmine, con un'età media di 28 anni e che guidavano la macchina almeno due ore alla settimana.

Materiali

È stato utilizzato quello che viene definito un low-fidelity simulator, cioè un simulatore con una bassa validità fisica. Con validità fisica si intende quanto un simulatore riproduce in maniera molto fedele movimenti dell'auto, dando dei feedback sensoriali adeguati, e l'ambiente fisico (cruscotto, sedile, ecc…). Con high fidelity simulator si intendono, ad esempio, quei sistemi che hanno una base mobile, più schermi per garantire la copertura di un ampio campo visivo e la riproduzione di una postazione di guida identica ad un veicolo.

Quello che però sembra emergere dalla letteratura è che, al di là della validità fisica, per lo studio

delle variabili psicologiche è importante che il simulatore possieda una certa validità comportamentale, cioè che sia in grado di elicitare le stesse differenze tra individui che sarebbero osservabili nel mondo reale (Reed & Green, 1999), cose che il simulatore da noi utilizzato sembrava in parte avere.

Andando più nel dettaglio del simulatore utilizzato, abbiamo realizzato, con un software sviluppato dall'università di Genova, un percorso di circa 4,5 km in cui le persone guidavano su strade extraurbane principali e statali. La simulazione era divisa in tre blocchi, una parte iniziale di pratica, per prendere confidenza col mezzo (qui non riportata) e altre due zone:

1- una prima parte tendenzialmente più complessa, caratterizzata da alcuni rettilinei a scorrimento veloce comprendenti anche un passaggio in galleria e da una serie di curve strette che terminavano con l'ingresso in una zona urbana.
2- una seconda parte globalmente più veloce dove, dopo essere usciti dalla zona urbana, i guidatori si trovavano ad affrontare una serie di rettilinei e viadotti, per arrivare infine ad un cantiere che, proseguendo in una galleria scarsamente illuminata, portava ad uno stop finale.

In figura 2 è riportata la riproduzione di tutte le traiettorie seguite dai partecipanti, che ricalca la mappa del percorso. I colori differenti indicano i diversi limiti di velocità nelle diverse zone del tracciato.

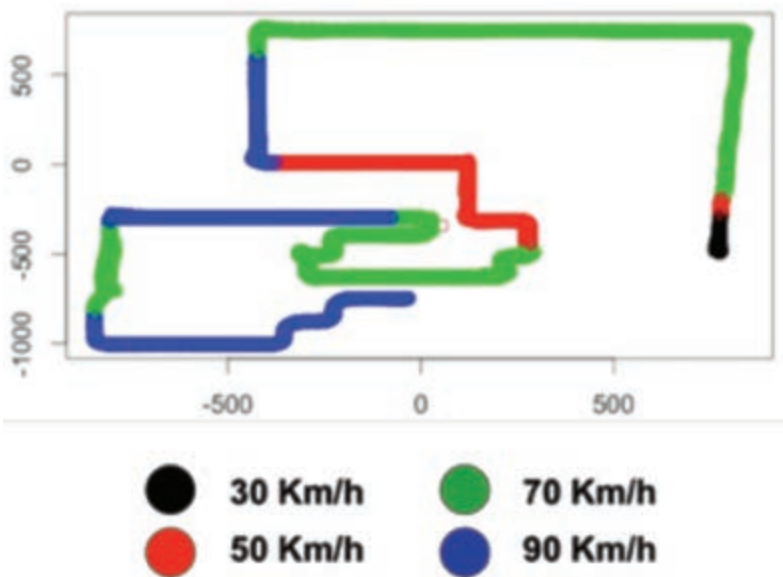


Figura2 - Il tracciato del simulatore di guida, con indicate le tratte aventi diverso limite di velocità

Risultati

Il simulatore restituiva una misurazione della velocità tenuta dal partecipante per unità discrete di tempo. Abbiamo quindi valutato quella che era la velocità tenuta dai partecipanti nelle diverse zone di velocità e ne abbiamo calcolato la velocità media (SimAvgSpeed). Inoltre, abbiamo calcolato la velocità massima, sempre nelle diverse zone, e quella totale (SimMaxSpeed).

Abbiamo quindi deciso di andare più nel dettaglio nell'analisi del comportamento dei soggetti rispetto alla violazione. Difatti la sola velocità media era poco informativa, in quanto un partecipante avrebbe potuto andare oltre il limite per poco tempo, ottenendo comunque una velocità media sotto il limite. Anche la velocità massima di per sé, sebbene più informativa da questo punto di vista, non era sufficiente, perché permetteva di riconoscere se un soggetto era andato oltre il limite, ma non distingueva ad esempio tra un picco breve e uno più lungo.

Abbiamo quindi calcolato altri due indicatori. Il primo corrisponde alla proporzione di tempo in cui il soggetto aveva attuato una violazione rispetto al tempo in cui aveva guidato nelle diverse zone di

velocità (SimViolProp). Nello specifico ci riferiamo in qualche modo all'estensione della violazione messa in atto. Mancava però una misura dell'entità della violazione: andare per tanto tempo oltre il limite di 5 km/h in una zona con limite 90 è concettualmente differente rispetto ad andare oltre il limite di 30 km/h in una zona con limite 30. Per poter quindi cogliere anche l'entità della violazione abbiamo calcolato la proporzione di quanto il limite era ecceduto quando si era in situazione di violazione, cioè si guidava oltre il limite consentito (SimOverSpeed).

La relazione tra misure di atteggiamento, implicite ed esplicite, e misure comportamentali, come quelle del simulatore, ha mostrato un pattern di interazione complesso la cui analisi dettagliata in parte esula dagli scopi di questo intervento. Per quel che riguarda più strettamente l'uso del simulatore nella ricerca, l'analisi dell'associazione tra misure di atteggiamento e comportamento di guida rilevato al simulatore ha mostrato come vi fossero fondamentalmente due elementi intervenienti nel definire come le persone si rapportano rispetto alla guida veloce e alla violazione. Innanzitutto sembra che, affinché si vada veloce, sia necessario che le persone abbiano un atteggiamento positivo verso la velocità. Questa distinzione da sola non sembra però essere sufficiente, perché dai risultati del nostro studio è emerso che comportamenti legati ad un maggior numero di infrazioni delle regole siano associati anche ad un atteggiamento negativo nei confronti del rispetto delle regole.

Abbiamo chiamato questi due tipi di atteggiamento "velocità SS", ossia sensation seeking (Clément & Jonah, 1984), cioè quell'atteggiamento positivo verso la velocità che sembra caratterizzato da una maggiore ricerca di sensazioni forti, e "velocità TR" (trasgression) cioè un atteggiamento verso la velocità legato maggiormente al non rispetto della regola.

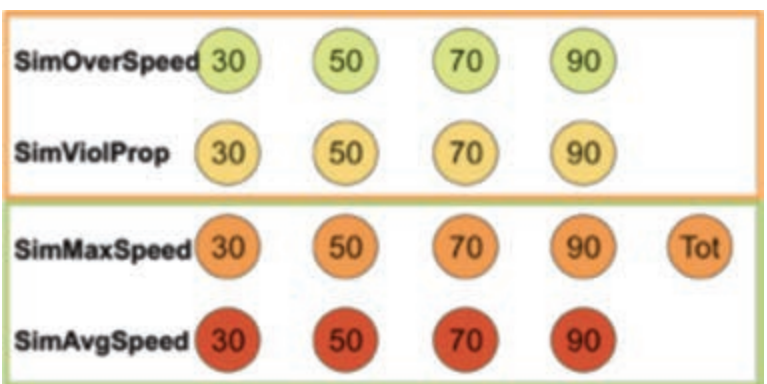


Figura3 - Gli indici di velocità analizzati, raggruppati per i diversi atteggiamenti di velocità ad essi legati. In arancione (in alto) velocità TR e in verde (in basso) velocità SS

In figura 3 viene evidenziata la differenza negli atteggiamenti verso la velocità in relazione ai diversi indici comportamentali utilizzati nell'analisi dei dati raccolti tramite simulatore. Per quel che riguarda la velocità massima e media, queste possono essere associate maggiormente ad una Velocità SS, mentre gli indici legati alla percentuale della proporzione di violazioni (nello specifico, estensione e magnitudine della violazione) possono essere influenzati anche dall'atteggiamento verso la trasgressione, e quindi dalla velocità TR.

Questa distinzione è importante perché la "velocità SS" (rilevata con strumenti che misurano l'atteggiamento verso la guida veloce) non è di per sé legata ad una infrazione delle regole. I comportamenti di rischio si hanno invece quando un atteggiamento positivo verso la velocità si associa a uno negativo verso le regole. I comportamenti sembrano essere differenti nella misura in cui chi ha un atteggiamento positivo verso la velocità, ma positivo anche verso il rispetto delle regole, tenderebbe a guidare più vicino al limite, mentre chi ha un atteggiamento positivo verso la velocità, ma negativo verso le regole, tenderebbe ad andare più veloce.

Conclusioni

L'utilizzo del simulatore nella ricerca si è rivelato fondamentale perché ha permesso di indagare rapidamente, ma in modo scientificamente controllato, il comportamento di guida delle persone, andando a riìlevare quegli indici comportamentali necessari per verificare come aspetti teorici siano poi associati al modo in cui le persone effettivamente guidano. Occorre però prestare attenzione a come le persone si approcciano alla simulazione, al fine di garantire al metodo una buona validità comportamentale, ed evitare commenti quali: "Sembra di giocare ad un videogioco". In tal senso, può essere utile ricordare come sessioni di training precedenti la sperimentazione possano mitigare questo effetto: ad esempio, si è visto come una maggiore familiarizzazione con lo strumento permetta di aumentare la validità comportamentale del simulatore (Bifulco et al., submitted).

Bibliografia

Bifulco, G. N., Bracco, F., Chiorri, C., Galante, F., Pariota, L., & Spena, M. R. (2015). Validity of the measured workload levels in a driving simulation environment. Manuscript submitted for publication.

Clément, R., & Jonah, B. A. (1984). Field dependence, sensation seeking and driving behaviour. Personality and Individual Differences, 5(1), 87-93.

Greenwald, A.G., McGhee, D.E., & Schwartz, J.L.K. (1998). Measuring individual differences in implicit cognition: The Implicit Association Test. Journal of Personality and Social Psychology, 74, 1464-1480.

ISTAT. (2015). Incidenti stradali in Italia. Retrieved from: http://www.istat.it/it/files/2015/11/Incidenti-stradali2014.pdf?title=Incidenti+stradali+in+Italia+-+03%2Fnov%2F2015+-+Testo+integrale.pdf

Masini, M., Bracco, F., & Chiorri, C. (2013). Association of driving behavior with implicit and explicit measures of driving attitudes. In Proceedings from International Conference Road Safety and Simulation 2013. Rome: 22-25 October 2013.

Matthews, G., Warm, J. S., Reinerman-Jones, L. E., Langheim, L. K., Guznov, S., Shaw, T. H., & Finomore, V. S. (2011). The functional fidelity of individual differences research: the case for context-matching. Theoretical Issues in Ergonomics Science, 12, 435-450.

Peden, M., Scurfield, R., Sleet, D., Mohan, D., Hyder, A. A., et al. (2004). World report on road traffic injury prevention. Geneva: World Health Organization.

Reed, M.P., & Green, P.A. (1999). Comparison of driving performance on-road and in a low-cost simulator using a concurrent telephone dialling task. Ergonomics, 42(8), 1015-1037.

Parte II

Progetti e applicazioni in Psicologia del Traffico

1. Psicotraffico CORNER: psicologi del traffico in azione

Franco Amore

PSICOLOGO DEL TRAFFICO IN AMBITO FERROVIARIO

Il testo seguente vuole essere una sintetica introduzione ad un settore della Psicologia del Traffico che da alcuni anni, in virtù dell' evoluzione della normativa comunitaria europea, si sta ampliando nell'ambito del trasporto su rotaia; alla base vi è una complessa evoluzione strategica e finalizzata a permettere il libero accesso delle società di trasporto alla rete ferroviaria nazionale di ogni Stato della Comunità. Per questo si è reso necessario un progressivo processo di integrazione degli aspetti tecnici e normativi che devono acquisire la caratteristica di poter essere interoperabili tra gli Stati. Questa integrazione è un lavoro di condivisione di strumenti e procedure, attuato sia per le diverse compagnie di trasporto (persone e merci) sia per le società che gestiscono le infrastrutture (binari, stazioni, etc.), trova le sue radici nelle prima Direttiva Europea di armonizzazione emanata già nel 1991 e si è rafforzato con quelle successive.

In relazione alle sue ricadute nel nostro campo si ricorda che storicamente, tra gli addetti ai lavori nei decenni precedenti (medici e tecnici) la valutazione della presenza dei requisiti minimi psicoattitudinali, nei soggetti adibiti a compiti di sicurezza (es. macchinisti, capitreno) era effettuata attraverso una valutazione "psicotecnica" che traeva origine dalla selezione dei piloti di aereo fatta da A. Gemelli durante la prima guerra mondiale. Chiaramente nel tempo i test e le relative attrezzature si sono evolute (passaggio da strumenti elettromeccanici a supporti informatici, introduzione di test via via più mirati alla verifica delle capacità attentive e cognitive) ma il salto di qualità vi è stato con l'applicazione delle norme europee di riferimento. In questo processo, infatti, è stata dedicata grande attenzione ai requisiti di salute, medici e psicologici, del personale coinvolto nelle attività direttamente connesse con la circolazione dei treni. Dal 1999 l'Associazione Europea delle Compagnie di trasporto ed Infrastruttura (Community of European Railway and Infrastructures Companies – CER) ha ufficialmente collaborato con le istituzioni Europee, Parlamento e Commissione, per la definizione di molti aspetti tra i quali i criteri comuni per la salute del personale. Quindi dal 2001 sotto l'egida della CER sono stati attivati due gruppi di lavoro uno costituito da medici, per i requisiti fisici, ed uno formato da psicologi per la definizione di quelli psicologici: i partecipanti sono professionisti inviati dalle rispettive compagnie ferroviarie nazionali. Tali lavori sono stati successivamente integrati nelle bozze di Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) elaborate per conto della Commissione Europea dagli esperti riuniti presso l'European Association for Railway Interoperability (AEIF) e successivamente integrate nella Decisione della Commissione Europea n. 920 del 11 agosto 2006, poi ricompresa nel Regolamento (UE) 2015/995 dell'8/6/2015, dove al punto 4.7.2.1.2 viene descritta la "Valutazione psicologica" nella quale sono elencati i criteri di valutazione, sostanzialmente riferiti ad aspetti psicomotori, cognitivi e di personalità. Inoltre la Direttiva del Consiglio dell'Unione Europea, n. 59 del 23 ottobre 2007 con i successivi aggiornamenti, relativa alle norme per il rilascio della licenza

di guida europea per i macchinisti dei treni, all'art.11, specifica come l'esame psicoattitudinale possa essere condotto o supervisionato da uno psicologo, o da un medico, in funzione della decisione dello Stato membro, mentre ai punti 2.1 e 2.2 dell'Allegato II° vengono indicati, se pur in modo più generico del Regolamento dianzi citato, i contenuti dell'esame stesso comunque sempre relativi alle aree psicomotoria, cognitiva e di personalità. Il recepimento in Italia della suddetta Direttiva, attraverso il D.Lgs. 247 del 30 dicembre 2010, prevede i requisiti per l'approvazione degli psicologi che devono svolgere gli accertamenti, ed anche i contenuti di questi ultimi, in linea con quanto già rappresentato a tal proposito.

Dobbiamo inoltre far menzione che il gruppo degli psicologi della CER ha pubblicato, vedi il sito http://www.efpa.eu/professional-development/traffic-psychology dell' European Federation of Psychologists' Asssociations e il sito http://www.psy.it/linee-guida del Consiglio Ordine Nazionale Psicologi, le Linee guida per la valutazione psicologica degli addetti a compiti di sicurezza ferroviari, i cui contenuti sono di fatto facilmente utilizzabili anche in altri ambiti.

Tracciato questo panorama che definisce il contesto veniamo a precisare quali aspetti sono maggiormente qualificanti per gli psicologi e ne permettono un possibile inserimento lavorativo.

In primo luogo dobbiamo ricordare che l'introduzione della figura del medico nella valutazione psicoattitudinale è stata accettata, nel dibattito avvenuto nel Parlamento Europeo, perché non tutti i paesi della Comunità hanno pienamente riconosciuta la nostra professione; in Italia, invece, le nome in vigore individuano chiaramente lo Psicologo come titolare della Diagnosi Psicologica, L.56/89 art.1, anche per gli aspetti psicoattitudinali, e titolare dell'utilizzo di test ed altri strumenti standardizzati per "l'idoneità psicologica a specifici compiti e condizioni", L.170/2003 art.3 punto1-quinquies.

In secondo luogo gli obiettivi di questa valutazione dei requisiti psicoattitudinali, che viene effettuata con test e colloquio, è una valutazione diagnostica descrittiva mirata ad escludere o monitorare solo soggetti i cui deficit cognitivi o la presenza di aspetti di personalità disfunzionali possono limitare la corretta esecuzione dei compiti in relazione alla sicurezza ferroviaria; presenta quindi molte sovrapposizioni per finalità, metodo e strumenti alla Psicologia del Traffico ed per alcuni aspetti alla Psicologia del lavoro. Per questo motivo non può essere però considerata una procedura classica di selezione del personale, solitamente mirata ad evidenziare le migliori competenze/prestazioni; ma al contempo nemmeno una visita squisitamente psichiatrica finalizzata anche ad aspetti causali organici, ad una prognosi ed all'attivazione di un iter curativo (farmacologico e/o psicoterapeutico).

In terzo luogo è importante sottolineare come in virtù di questa evoluzione normativa la figura dello psicologo entra a pieno titolo nell'ambito idoneativo, in relazione a compiti di sicurezza, eseguendo accertamenti e dando le relative valutazioni in modo autonomo e sotto la propria diretta responsabilità. Questo aspetto, se pur attualmente limitato all'ambito ferroviario, può fungere da volano per operare in quei settori, quali il traffico aereo ad esempio, dove siamo ancora relegati in un ruolo marginale, come talvolta somministratori di test per altre figure professionali. Ribadiamo quindi che nella valutazione psicologica in argomento si tratta di effettuare diagnosi di tipo descrittivo, categoriale e quindi anche con eventuale uso del DSM, nelle quali, proprio per la caratterizzazione delle risultanze che incidono sull'attività del dipendente, i criteri di appropriatezza, tracciabilità, coerenza interna sono da ritenersi fondamentali.

Infine ci sembra importante evidenziare due aspetti che tra loro si legano: lo sviluppo della Psicologia del Traffico che attraverso testi scientifici dedicati o strutture accademiche è riuscita ad evolvere lo

stato dell'arte dalle prime semplici indicazioni di buon senso professionale di molti anni fa ad una disciplina che ormai sembra matura per un proprio riconoscimento autonomo; al contempo la maggior preparazione dei colleghi che, come ad esempio per le Commissioni Mediche Locali deputati alla valutazioni di casi relativi alla sospensione o mancato rilascio di patente di guida per autoveicoli, svolgono un egregio lavoro professionale di valutazione clinica dei casi a loro inviati a supporto del giudizio medico legale conclusivo.

Concludiamo questa breve presentazione con l'augurio che il lavoro svolto, talvolta in maniera non evidente, che ha portato, dopo anni di confronti e riflessioni, allo sviluppo delle norme prima citate possa essere mantenuto e curato dalle istituzioni professionali interessate. Perché curare queste attività da luogo a vantaggi che non sono solo per i colleghi ma permette uno sviluppo della salute e sicurezza degli operatori nei luoghi di lavoro, con una evidente positiva ricaduta anche per l'utenza che vi accede, in un'ottica complessiva di attivazione di azioni finalizzate alla prevenzione.

Poster presente nel sito:

http://progetti.unicatt.it/progetti-milan-convegno-internazionale-move-the-future-psicotraffico-corner

Roberto Ballerini

CONFERENZA DI SENSIBILIZZAZIONE AGLI ANZIANI CONDUCENTI (>65 ANNI ANAGRAFICI), PROPOSTA NELL'AMBITO DI UNA FIERA RIVOLTA SPECIFICATAMENTE ALLA TERZA ETÀ, SVOLTA A LUGANO, SVIZZERA

Il mio curriculum professionale è segnato principalmente da una ventennale attività peritale di psicologo della circolazione stradale nel Canton Ticino, Svizzera, parallelamente ad attività formative e didattiche nell'ambito della formazione dei maestri conducenti, come pure a consulenze e conferenze in ambito di psicologia del traffico rivolte al pubblico generale e a medici psichiatri.

Ventennale attività psicoterapica nell'ambito delle dipendenze di tipo alcolico residenziale, riabilitativa.

Alla base della mia proposta formativa e di sensibilizzazione qui presentata, vi era la considerazione che la nostra società tende a invecchiare sempre più e la medicina consente di innalzare la speranza di vita, anche per le persone malate. Oltre a ciò, si consideri il progressivo aumento della percentuale della popolazione che consegue una licenza di condurre. Di conseguenza, aumenta costantemente il numero di anziani alla guida, sia in condizioni di salute necessitanti di monitoraggio, sia in buone condizioni ma che spesso non hanno saputo aggiornare le proprie conoscenze relative alle novità nell'ambito della guida e della circolazione stradale. In effetti, sono da considerare con particolare attenzione le fragilità delle condizioni fisiche dei conducenti anziani e quindi anche la potenziale diminuzione delle loro abilità alla guida sicura, in forte correlazione con l'invecchiamento anagrafico, in una situazione in cui, in Isvizzera, il possesso della licenza di condurre è definitivo e non temporalmente limitato, come in Italia, e le verifiche mediche richieste periodicamente dopo i 70 anni erano ancora minime e spesso non in grado di anticipare l'evoluzione rapida di talune malattie geriatriche deficitarie fortemente invalidanti. In particolare, si consideri la rilevanza statistica dell'aumento costante dell'incidenza delle malattia cardiovascolari e della Malattia di Alzheimer, spesso a evoluzione rapida.

Da tutto ciò, è nata la proposta di una sensibilizzazione attiva specificatamente e miratamente a favore degli anziani conducenti.

Tale intervento è stato realizzato nella forma di una conferenza pubblica, in un contesto non stigmatizzante e volontario aperto a tutti i conducenti, senza criteri selettivi, ovvero una fiera rivolta agli anziani. Il suo obiettivo verteva verso 1) la sensibilizzazione dei fattori di rischio legati all'avanzare dell'età e 2) l'importanza di assicurare responsabilmente una guida sicura nel traffico stradale.

Esso è stato strutturato in modo da proporre conoscitivamente:

- le statistiche inerenti la categoria anziana (>65 anni) e grande anziana (>75 anni) dei conducenti (percentuale delle categorie di infrazioni e incidenti per classe di età)
- le tipologie degli errori nella guida da parte degli anziani
- i fenomeni e le condizioni fisici legati all'invecchiamento

- le malattie tipiche della terza età
- le tipicità adattive/compnsative della guida degli anziani

al fine di sensibilizzare gli intervenenti a una valutazione della sostenibilità e della necessità della propria situazione di conducente in considerazione delle misure preventive e compensative possibili, finanche l'opportunità di rinunciare prudentemente e preventivamente alla licenza di condurre tramite una valutazione razionale destigmatizzante.

Intervento svolto da un gerontopsicologo psicologo del traffico + (competenze specifiche) ma con una modalità conferenziale (comunicazione) non aggressiva o comunque non colpevolizzante, seppur non banalizzante.

Prospettive:

in considerazione della rilevanza della tematica, si ipotizza di proporre ulteriormente l'intervento

1) in contesti vari sia spontanei (col sostegno di associazioni per anziani, auto club, associazioni di categoria) che istituzionali (in collaborazione con le Autorità di polizia, amministrativa, ecc.)
2) in associazione con iniziativi accompagnatorie che offrono l'accesso a mezzi e soluzioni compensative (abbonamento ai mezzi pubblici, costi di favore per i trasporti privati, situazioni abitative dedicate agli anziani, ecc.)
3) migliorandone l'approccio volto alla sensibilizzazione dei conducenti destinatari, nell'ottica di una valutazione sostenibile della guida nell'età avanzata.

L'EDUCAZIONE STRADALE A SCUOLA: FORMAZIONE PER INSEGNANTI E AGENTI DI POLIZIA MUNICIPALE

Valeria Basili
Manuela Bini

Negli ultimi anni è aumentata sempre più la consapevolezza dell'importanza dell'educazione stradale ed in particolare si è reso evidente che questa debba essere rivolta a tutte le fasce di età ed in particolar modo ai più piccoli (Unione Europea, orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale). La scuola, dunque, rappresenta un soggetto privilegiato per la promozione della sicurezza nei più giovani e lo stesso Miur prevede l'insegnamento dell'educazione stradale all'interno di "Cittadinanza Attiva". Chi in genere si occupa maggiormente dell'educazione stradale nelle scuole sono insegnanti e agenti di Polizia Locale che, insieme alla famiglia, hanno la responsabilità di educare le nuove generazioni.

In questo contesto il contributo dello psicologo del traffico assume un'importanza rilevante al fine di progettare interventi efficaci, dove sia insegnanti che agenti condividano le conoscenze relative a tutti gli aspetti dell'educazione stradale e sappiano collaborare per fornire il proprio contributo specifico. A tal fine il team di psicologi di Noi Sicuri Project ha promosso degli incontri di formazione che tengano conto delle conoscenze della Psicologia del Traffico sui comportamenti degli utenti della strada e sui fattori che promuovono o ostacolano la loro sicurezza.

OBIETTIVI:

- Promuovere la conoscenza del contributo dello Psicologo del Traffico nella comprensione dei comportamenti sulla strada e nella promozione della sicurezza stradale;
- Promuovere la conoscenza delle competenze per muoversi nel traffico, nell'adulto e nel bambino;
- Promuovere la conoscenza dei rischi specifici e delle modalità d'intervento nella fascia d'età della scuola primaria;
- Sviluppare capacità di comunicazione efficace con i bambini;
- Stimolare la collaborazione tra le diverse figure coinvolte nell'educazione stradale.

L'ESPERIENZA DEL COMUNE DI CHIETI:

Nel presente contributo viene presentato il Corso di Formazione tenutosi dal 22 gennaio al 5 febbraio 2016 in 5 incontri da 4 ore, per un totale di 20 ore, presso il Comando di Polizia Locale di Chieti, al quale hanno partecipato 15 agenti e 6 insegnanti di scuola primaria.

Nel primo incontro è stato presentato il corso e stipulato il patto d'aula. Attraverso la somministrazione questionari iniziali e di colloqui con i partecipanti è stata fatta un'analisi delle aspettative e dei bisogni formativi, dalla quale è emerso che le due figure presenti avevano differenti necessità: da un lato gli insegnanti vorrebbero una maggiore conoscenza teorica e disponibilità di strumenti per

affrontare la tematica sicurezza stradale, dall'altro gli agenti di Polizia Locale vorrebbero acquisire migliori capacità comunicative e relazionali con i bambini.

Van Elslande, Naing, Engel (2008), Analyzing Human Factors in road accidents' TRACE WP5 Summary Report

Nel secondo incontro formativo sono stati presi in considerazione i processi psicologici alla base del comportamento nel traffico e il loro funzionamento negli adulti e nei bambini. L'obiettivo era quello di fornire ai partecipanti conoscenze di base rispetto alle competenze psicofisiche necessarie per spostarsi nel traffico, esaminando in particolare il ruolo della sensazione, della percezione, dell'attenzione, della percezione del rischio e le ripercussione del funzionamento di tali processi sulla sicurezza.

In particolare, è stato approfondito lo sviluppo degli stessi processi psicologici nei bambini in relazione al muoversi nel traffico. Ciò è fondamentale per chi si occupa di educazione stradale, poiché, proprio in relazione al diverso livello di sviluppo delle competenze sensoriali, attentive cognitive e di organizzazione percettiva, il bambino "vede" e interagisce con l'ambiente traffico in un modo profondamente diverso rispetto all'adulto. E' necessario pertanto conoscere e comprendere quali competenze possiedono i bambini per spostarsi in sicurezza nel traffico ad età diverse e quali rischi corrono in relazione al momento dello sviluppo che stanno vivendo.

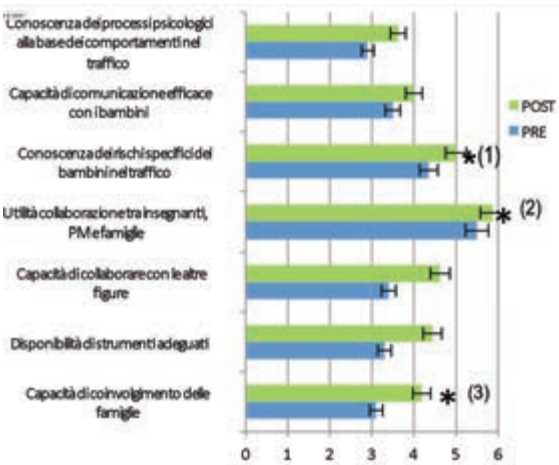
Il terzo incontro si è incentrato maggiormente sulla comunicazione efficace con i bambini: i partecipati hanno affrontato gli assiomi e le barriere della comunicazione, i diversi canali (verbale, paraverbale, non verbale), ed hanno sperimentato le diverse tecniche comunicative attraverso simulate.

È stato affrontato in modo molto approfondito il ruolo dell'adulto come "modello" nell'educazione ed in particolare nella sicurezza stradale: occorre che gli adulti si rendano consapevoli del loro ruolo educativo, anche implicito, e che collaborino tra di loro al fine di trasmettere dei valori chiari e condivisi al bambino. In questo quadro è stato messo in luce il ruolo della scuola, della famiglia e la visione delle forze dell'ordine.

Nel quarto incontro, basandosi sugli apprendimenti degli incontri precedenti, si è proceduto ad affrontare le possibili modalità di interventi di educazione stradale nelle scuole primarie, individuando alcuni aspetti chiave: i training devono essere esperienziali, graduali e specifici, che tengano conto del punto di vista del bambino, dello sviluppo cognitivo e delle competenze specifiche; è importante che ci sia integrazione con il programma scolastico per ottenere interventi di più ampio respiro, non spot; infine è fondamentale stimolare la riflessione guidata sui rapporti di causa-effetto, sulle dinamiche e sulla conoscenza dei rischi e dei comportamenti adeguati e cercare di coinvolgere le famiglie.

L'ultimo incontro è stato caratterizzato da esperienze pratiche, simulazioni, role play con la sperimentazione di alcuni materiali e del gioco ABC della strada. Infine è stato aperto un dibattito dove le varie figure presenti hanno iniziato una progettazione condivisa che provasse a superare i limiti dei progetti sperimentati in passato e tenesse conto delle conoscenze apprese durante la formazione.

Infine sono stati somministrati i questionari finali al fine di verificare gli apprendimenti e valutare l'efficacia e il gradimento del corso di formazione.



Dal grafico si può notare che i partecipanti percepiscono di aver migliorato le proprie conoscenze in tutti i principali argomenti trattati. In particolare per le conoscenze dei rischi specifici dei bambini nel traffico, la collaborazione tra le varie figure coinvolte e la capacità di coinvolgere le famiglie, il cambiamento risulta statisticamente significativo in base ad ANOVA Misure Ripetute. (N=16) (1) F=10.07; p=.006; 2=.40 - (2) F=9.61; p=.007; 2=.39 - (3) F=11.36; p=.004; 2=.43

I partecipanti hanno espresso anche un elevato gradimento del corso, giudicandolo nel suo complesso abbastanza (33%) e molto (67%) interessante.

Il corso ha ottenuto dunque ottimi risultati ed un alto grado di soddisfazione dei partecipanti, e rappresenta un'esperienza di successo che verrà riproposta come format in altri Comuni d'Italia.

Poster presente nel sito:

http://progetti.unicatt.it/progetti-milan-convegno-internazionale-move-the-future-psicotraffico-corner

Mirna Begnini
Manuela Bina

PSICOLOGIA DEL TRAFFICO E SICUREZZA STRADALE PER I LAVORATORI

Il problema: l'incidentalità stradale sul lavoro e la formazione dei lavoratori

Gli incidenti stradali sul lavoro o in itinere (nel tragitto casa-lavoro) rappresentano in Europa il 40% del totale degli incidenti, tanto che la loro riduzione è considerata una priorità (ETSC, 2011). Il dato maggiormente preoccupante riguarda però gli incidenti mortali sul lavoro, la maggioranza dei quali, 6 su 10, avviene sulla strada (EUROGIP, 2009).

In Italia nel 2015 il 17% degli infortuni sul lavoro e in itinere riconosciuti dall'Inail (INAIL, 2016) è avvenuto "con mezzo di trasporto", ma la stessa percentuale sale oltre al 54% nel caso degli incidenti mortali, con 375 decessi di lavoratori sulla strada (in media più di uno al giorno). È dunque evidente come l'infortunio stradale rappresenti uno dei principali rischi per la salute e la sicurezza dei lavoratori.

Le normative in tema di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro (D.Lgs. 81/2008) chiariscono le responsabilità attribuite al Datore di Lavoro, il quale ha l'obbligo di valutare tutti i rischi presenti sul luogo di lavoro e derivanti dall'impiego delle attrezzature, oltre a formare e informare i lavoratori in merito a tali rischi e alle misure per limitarli. La strada rappresenta di fatto per molti un luogo di lavoro e il veicolo può essere considerato una attrezzatura. La formazione in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro non dovrebbe quindi trascurare la formazione sui rischi legati agli spostamenti nel traffico, sia per tutti coloro che utilizzano un veicolo nell'ambito dell'attività lavorativa sia per gli autisti professionisti (addetti al trasporto di merci e persone).

La psicologia del traffico può fornire un contributo importante nell'ambito dei percorsi formativi di aggiornamento di dirigenti, preposti, responsabili per la sicurezza e soprattutto lavoratori, in tema di sicurezza stradale, al fine di promuovere una corretta percezione dei rischi e favorire l'impegno verso l'adozione di condotte più sicure (Begnini, Bina, 2015).

Il contributo della psicologia del traffico

Gli studi sull'incidentalità stradale hanno mostrato come il fattore umano sia all'origine della grande maggioranza dei sinistri. Gli incidenti stradali sul lavoro, in particolare, hanno come cause principali (tutte dipendenti dal fattore umano): la velocità eccessiva, la distrazione (in particolare uso di dispositivi multimediali alla guida), la fatica alla guida, uso di alcol o sostanze psicotrope come alcuni farmaci, a cui si associano le pressioni legate ai tempi di lavoro e lo stress da traffico (ETSC, 2011). Per ridurre gli incidenti stradali sul lavoro è quindi necessario intervenire sul fattore umano, promuovendo l'abbandono delle condotte rischiose e l'adozione di comportamenti più sicuri da parte dei guidatori.

I comportamenti che generano incidenti (errori, distrazioni e infrazioni deliberate delle norme) sono spesso sostenuti da inconsapevolezza o sottostima dei rischi

nel traffico e da una mancata conoscenza di come le caratteristiche e i limiti dei processi psicologici (attenzione, percezione, presa di decisione, valutazione dei rischi), che regolano i comportamenti alla guida, si ripercuotono sulla sicurezza. L'intervento formativo dello psicologo del traffico può promuovere l'attuazione di condotte più sicure, proprio fornendo ai lavoratori adeguate conoscenze e competenze per valutare correttamente i rischi nel traffico (anche in relazione a specifiche condotte), a partire dalla comprensione del funzionamento e dei limiti dei processi psicologici utilizzati durante la guida.

Le evidenze di efficacia a livello internazionale mostrano che interventi formativi per la riduzione del rischio stradale fra i lavoratori, basati su modelli e metodi elaborati dalla psicologia del traffico, sono in grado di ridurre i comportamenti rischiosi alla guida e l'incidentalità in azienda con percentuali dal 50 fino all'80% negli anni successivi all'intervento (Salminen, 2008 – Newnam e Watson 2009).

Le conoscenze e gli strumenti della psicologia del traffico possono inoltre essere impiegati nella fase di valutazione del rischio stradale per i lavoratori, con particolare riferimento ai rischi legati al fattore umano (RoSPA, 2015). Un contributo più ampio dello psicologo del traffico potrebbe infine riguardare la collaborazione nella definizione del piano aziendale per la gestione del rischio stradale (in linea con lo standard ISO 39001) che, in base alla la valutazione dei rischi, dispone le misure necessarie per la loro riduzione (inclusi gli interventi formativi) e le modalità di verifica dell'efficacia di tali misure.

Esperienze formative realizzate

Negli ultimi due anni abbiamo avuto modo di realizzare diverse esperienze formative sulla sicurezza stradale nell'ambito dei Corsi di aggiornamento in tema di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro, sia per i lavoratori sia per le diverse figure responsabili della sicurezza aziendale quali: RSPP, ASPP, Dirigenti e Preposti, Datori di lavoro.

I corsi, in particolare quelli rivolti ai lavoratori, intendono promuovere l'adozione di comportamenti sicuri nel traffico attraverso il raggiungimento di specifici obiettivi: a) fornire conoscenze, strumenti e competenze per valutare correttamente i rischi legati alla guida; b) promuovere la consapevolezza dei comportamenti e delle caratteristiche dei guidatori (nello specifico, funzionamento e limiti dei processi psicologici impiegati nella guida) che aumentano la probabilità d'incidente, c) promuovere la consapevolezza dei propri comportamenti nel traffico, per favorire il cambiamento delle condotte potenzialmente rischiose.

Rispetto ai contenuti trattati, viene approfondito il ruolo del fattore umano nell'incidentalità stradale, trattando nello specifico il funzionamento di processi psicologici (quali sensazione, percezione, attenzione, percezione del rischio) sottostanti alla guida, con particolare riferimento alle condotte che hanno maggiore probabilità di generare incidenti (velocità, distrazione, status psicofisico del conducente) (per approfondimenti: www.psicotraffico.it).

Dal punto di vista della metodologia, il corso prevede il coinvolgimento diretto dei partecipanti a diversi livelli, da domande stimolo a vere e proprie attività esperienziali, anche attraverso l'utilizzo di strumenti multimediali (video e filmati interattivi), volti a far sperimentare concretamente cosa avviene nelle diverse situazioni di guida, e nel traffico, e i rischi connessi.

Una valutazione qualitativa dei percorsi formativi, attraverso la discussione con i partecipanti, ci ha permesso di evidenziare prima del corso: una scarsa conoscenza delle leggi fisiche che regolano il

comportamento dei veicoli e delle persone sulla strada (es. distanza d'arresto, effetti concreti di un impatto) e una mancata conoscenza dei processi psicologici che vengono attivati quando si guida e dei loro limiti. Al termine del corso la grande maggioranza dei partecipanti si dichiara stupita della scarsa consapevolezza su molti aspetti della guida e giudica interessanti e utili gli argomenti trattati. In genere la maggioranza esprime l'intenzione di modificare alcuni aspetti delle proprie condotte nel traffico.

Poster presente nel sito:

http://progetti.unicatt.it/progetti-milan-convegno-internazionale-move-the-future-psicotraffico-corner

LA PSICOLOGIA DEL TRAFFICO E LA POLIS: LA PROSPETTIVA DELL'ANALISTA DI SISTEMA

Sabino Cannone

La Psicologia del Traffico, così come è da me intesa, si differenzia nei confronti del paradigma dominante, rivolto all'analisi ed alla modificazione dei processi cognitivi e comportamentali del singolo guidatore.

Ritengo quella del traffico automobilistico una splendida metafora del concetto di complessità. Considero inoltre il traffico come "Polis in action", cioè come "Comunità in azione", uno spaccato, una sezione, della struttura inconscia di una società. Direi: "Se vuoi conoscere e modificare in profondità e velocemente un certo luogo, osserva ed intervieni sul suo traffico veicolare".

Cosa significa prospettiva di "sistema"?

Rifacendomi alla visione olistica del vivente, risalente alle antiche filosofie orientali ed efficacemente ripresa dalla psicologia della Gestalt con il motto: "Il tutto è qualcosa di più e di diverso dalla somma delle sue parti" - visione che ha influenzato, con il paradigma olistico conseguente, molte discipline scientifiche, come lo studio delle dinamiche dei sistemi (MIT), la teoria della complessità (Santa Fe Institute), le scienze cognitive (teoria unificata della cognitività di Allen Newell, o molte altre teorie che si basano tutte sul concetto di emergenza), le reti neurali e l'intelligenza artificiale - considero il traffico veicolare e l'ambiente stradale nel suo complesso, come un "sistema", un "organismo vivente", una "matrice relazionale", una "struttura" in grado di condizionare ogni sua componente.

Comunità dei Guidatori Virtuosi

L'essere umano, si sa, è un animale sociale, come diceva già Aristotele molto tempo fa. Qualsiasi progetto di formazione, o di auto-formazione - assistita o meno - che miri ad un reale cambiamento nelle persone, non può prescindere dalla presenza di un gruppo di riferimento; sia esso presente fisicamente nel qui ed ora della situazione formativa, oppure che lo sia solo "virtualmente", come riferimento che sta sullo sfondo per l'agire individuale. Ho constatato personalmente quanto sia difficile procedere su "LA VIA DELLA GUIDA" senza avere sullo sfondo la prospettiva mentale di un gruppo di riferimento. La "Comunità dei Guidatori Virtuosi" rappresenta quindi un modo per rendere possibile la realizzazione di un'intuizione, quella di trasformare lo stress della guida nel traffico in un'occasione di crescita individuale e collettiva.

Gli incontri che avvengono durante la guida nel traffico sono normalmente incontri "one shot", come si usa dire nella "teoria dei giochi": un solo colpo, una sola giocata. Ci rapportiamo abitualmente con estranei, che vediamo una sola volta e magari mai più nella vita; o che incontriamo nuovamente, ma senza riconoscerli. Questo non incoraggia la percezione di una conti-

nuità durante la nostra attività di guida e di conseguenza il senso di appartenere ad una comunità. Per contro, se si formasse nella mente del guidatore la consapevolezza di appartenere ad una comunità, allora molte cose cambierebbero. Per arrivare a questo però è necessario creare una sorta di "massa critica", cioè una quantità minima di persone che si riconoscono in uno stesso progetto, sufficiente per innescare un processo virtuoso di cambiamento. Se ho la consapevolezza di appartenere ad una comunità, allora non mi gioco tutto in un incontro senza memoria, ma mantengo il senso di una continuità storica di me stesso nel rapporto con gli altri: renderò conto anche a loro, oltre che a me stesso, di come mi sarò comportato durante la guida. Ma non nel senso moralistico dell' "esame di coscienza", per intenderci, bensì nel senso che avrò un riferimento a cui appoggiarmi per il mio processo di crescita personale attraverso la messa in pratica della guida virtuosa e della trasformazione dello stress della guida nel traffico in un'occasione di acquisizione di consapevolezza su sé stessi. Solitamente chi guida ha un rapporto diretto ed esclusivo con l'autorità, lungo un asse gerarchico e quindi verticale. Tale rapporto si presenta complesso, in quanto contiene in sé elementi di rispetto e sudditanza, ma anche di ribellione e trasgressione. Stiamo parlando del rapporto di un essere umano con l'istituzionalizzazione della figura, diremmo dell'archetipo stesso, del potere. All'interno di tale rapporto, gli altri automobilisti sono visti spesso come "competitors" per l'appropriazione di "qualcosa" a scapito degli altri utenti dell'ambiente stradale. Non esiste la rappresentazione mentale di una "comunità degli utenti dell'ambiente stradale", una linea orizzontale in cui sia possibile mettersi empaticamente nei panni dell'altro. Si tratta di provare a fare quella vera e propria rivoluzione copernicana che consenta la trasformazione della percezione dell'altro da competitor - per l'appropriazione di qualsiasi cosa sull'asse spazio/tempo - a socio, partner. La sicurezza stradale, ad esempio, non è una causa, bensì un effetto. Ma se è vero che quello della sicurezza è un effetto, quale ne è la causa? La causa della sicurezza è la condivisione delle responsabilità tra i membri di una stessa comunità o sistema relazionale. La causa della sicurezza è riassumibile nel concetto dello 'Spazio Condiviso'. Detto questo, ritengo che sia imprescindibile, anche ai fini di una formazione realmente efficace, sostituire il riferimento al 'guidatore sicuro' con quello relativo al 'guidatore virtuoso'. Dal guidatore sicuro al guidatore virtuoso. Una formazione che vada cioè verso un guidatore saggio ed eticamente orientato, virtuoso, equilibrato, consapevole, che apporti un contributo di benessere al sistema, piuttosto che un contributo neutro o negativo, quale potrebbe essere, la semplice assenza di incidenti o peggio, un "inquinamento emotivo" del sistema. La Comunità dei guidatori virtuosi può aiutare la trasmissione, tramite imitazione, di modelli virtuosi.

L'ambiente stradale, richiede una responsabilizzazione nei confronti delle proprie proiezioni. L'ambiente stradale è un sistema e come tale orienta i comportamenti delle sue componenti. Ma nello stesso tempo i comportamenti delle sue parti contribuiscono ad orientare il sistema stesso. Da qui nascono le culture locali, da qui nasce anche il modo tipico di guidare - l' "accento stradale" - di un determinato luogo: "Dimmi come guidi e ti dirò chi sei... e dove sei!".

"I fenomeni di 'procura' - avvicinamento felice all'altro (n.d.r.) - e 'polarizzazione' - distanziamento conflittuale nei confronti dell'altro (n.d.r.) - si verificano quindi attraverso la proiezione che effettuiamo sull'altro delle parti di noi poco sviluppate. Tale proiezione consente di convogliare all'esterno le tensioni generate da tali deficit.

Se tutto ciò vale per i singoli individui, lo stesso si verifica nelle famiglie, nei gruppi, nelle collettività, perché esercitando le proprie scelte anche i sistemi finiscono per escludere determinate opzioni.

Poster presente nel sito:

http://progetti.unicatt.it/progetti-milan-convegno-internazionale-move-the-future-psicotraffico-corner

Francesca Davoli

GIOVANI PROTAGONISTI

Prevenzione

Una sola parola che racchiude in se' aspetti sociali, psicologici ed economici. Dovrebbe essere un'azione <<diretta a impedire o ridurre il rischio del verificarsi o diffondersi di fatti non desiderati o dannosi>>.

Sicuramente, gli incidenti stradali rientrano nella categoria dei fatti non desiderati o dannosi ed evitare che essi si verifichino, con esiti gravi se non addirittura mortali, dovrebbe rientrare nell'area della prevenzione.

Lo stesso Ministero della Salute ha tra i propri macro obiettivi (in accordo con le direttive europee) quello di <<Prevenire gli incidenti stradali e ridurre la gravità dei loro esiti >> per dimezzare entro il 2020 il numero degli incidenti.

Resta il fatto che viviamo in un'epoca in cui emerge la necessità (reale o fantasmatica) di doversi muovere rapidamente per riuscire ad "inseguire" gli impegni quotidiani e che sia quindi necessario uno spostamento su strada con mezzi di trasporto potenzialmente sempre più veloci, ma che non sempre risultano anche più sicuri. Senza dimenticare che alla guida di quei mezzi di trasporto o intorno a loro ci sono le persone, con le proprie emozioni, competenze e capacità fisiche.

Insomma l'essere umano come principale "fattore di rischio". Quindi se la prevenzione vuole ridurre i rischi, sarà necessario lavorare con le persone.

Purtroppo le statistiche dimostrano quanto siano le giovani generazioni le più colpite negli incidenti stradali, così ho pensato che potesse essere di fondamentale importanza rivolgersi ad un pubblico giovane.

Spesso, fortunatamente, gli adolescenti seguono già programmi di sicurezza stradale forniti dalla Polizia Stradale e dalle Asl, ma difficilmente si confrontano con gli aspetti psicologici che, invece, possono maggiormente favorire l'acquisizione di competenze trasversali rispetto a comportamenti responsabili e consapevoli.

In particolare, per questa prima esperienza pratica, si è pensato di coinvolgere gli alunni di alcune scuole secondarie di primo e secondo grado di Genova (Progetto "La prevenzione è amicizia" promosso dal Centro Oncologico Ligure www.colge.it) per provare a farli riflettere su cosa significhi Sicurezza Stradale, la sua stretta relazione con l'uso/abuso di alcool e sostanze psicoattive e sulla responsabilità personale in strada.

Il Progetto è stato sviluppato su quattro ore per classe: una prima ora frontale in cui è stato somministrato un questionario pre intervento, sono stati presentati gli effetti dell'alcool e delle droghe sul corpo e sul comportamento con particolare riferimento agli aspetti più in relazione all'ambiente strada (attenzione, percezione visiva, riflessi, emozioni etc.).

Successivamente, in due ore consecutive, è stato organizzato un laboratorio in-

terattivo in cui i ragazzi, con il supporto di video, immagini e "prove concrete", venivano stimolati a ragionare, a riflettere sull'influenza della pubblicità (per es. di alcolici) sulle nostre decisioni, a confrontarsi con lo psicologo e tra di loro, a manifestare dubbi e cominciare a prendere consapevolezza dell'intrinseco legame tra sicurezza stradale e fattore umano.

Lavorando con i ragazzi, visionando le pubblicità promosse dal Ministero o quelle straniere sulla sicurezza stradale, si è riflettuto sul fatto che certi messaggi, soprattutto quelli che hanno un forte impatto emotivo, vengono sentiti "lontani" dalla propria realtà, come qualcosa che "a me non potrebbe mai succedere", come a volersi difendere da un pensiero troppo doloroso.

Supportando questi momenti di metariflessione, è emersa l'esigenza di poter parlare anche del dolore e di come lo si potrebbe evitare. Ecco come è arrivata, dai ragazzi stessi, la voglia di essere attivi nel prevenire quel possibile dolore, facendolo però "a loro misura".

Così nell'ultima ora, oltre a somministrare il questionario post intervento, ho deciso di svolgere un laboratorio pratico in cui i ragazzi, divisi in piccoli gruppi, hanno potuto elaborare il loro messaggio, cioè pensare e realizzare uno spot, una sorta di "pubblicità progresso" rivolta ai propri coetanei su quanto affrontato durante gli incontri precedenti.

Sul poster sono visibili alcuni degli elaborati prodotti dai ragazzi.

Poster presente nel sito:

http://progetti.unicatt.it/progetti-milan-convegno-internazionale-move-the-future-psicotraffico-corner

Max Dorfer
Carmen Unterthiner

LA VALUTAZIONE PSICOLOGICA DELL'IDONEITÀ ALLA GUIDA NEL CASO DI GUIDA IN STATO D'EBBREZZA

Le valutazioni psicologiche dell'idoneità alla guida possono riguardare diversi ambiti: valutazione di conducenti anziani, conducenti con disturbi psichiatrici o neurologici, conducenti che hanno causato gravi e/o frequenti incidenti stradali, conducenti che hanno guidato in stato d'ebbrezza o sotto l'influsso di sostanze oppure conducenti professionisti, ecc.

La guida in stato d'ebbrezza costituisce uno dei maggiori rischi nell'ambito della circolazione stradale. Un mezzo per contrastare le guide in stato d'ebbrezza consiste nel sottoporre a valutazione dell'idoneità alla guida i conducenti cui è stata sospesa la patente di guidare per valutare il loro rischio di recidive.

Procedura per la valutazione del rischio di recidive in nuove guide in stato d'ebbrezza

Di seguito verrà brevemente descritto il modo di procedere nel caso della valutazione psicologica del rischio di recidive in nuove guida in stato d'ebbrezza.

Nella valutazione psicologica del rischio di recidive in nuove guide in stato d'ebbrezza si può procedere nel modo seguente e seguendo le seguenti fasi.

- Indicazione del quesito: In seguito ad una guida in stato di ebbrezza con un dato tasso alcolemico, espresso in "g/l", sussistono dubbi circa l'idoneità alla guida di tale persona e viene richiesta una visita presso la Commissione Medica patenti. La Commissione può richiedere delle visite specialistiche.
  - Prima fase: Interpretazione del quesito posto dalla Commissione Medica Patenti, formulazione delle ipotesi circa il rischio „generico" di recidiva, individuazione dei cambiamenti richiesti all'esaminato per ottenere una valutazione favorevole. Dall'interpretazione del quesito deriva la constatazione circa i cambiamenti che l'esaminato ha da effettuare per provare che i dubbi sollevati sulla sua idoneità alla guida sono infondati. L'interpretazione del quesito e l'individuazione dei cambiamenti che l'individuo deve effettuare costituiscono la prima fase del processo di valutazione. Sulla base dei dati ricavati dall'analisi degli atti si formula una ipotesi circa il rischio di recidiva del soggetto senza tener conto delle informazioni che verranno rilevate il giorno della visita: questo costituisce il rischio "a priori" di incorrere in una nuova guida in stato di ebbrezza. Sulla base di questa/e ipotesi si individuano le modificazioni che devono avvenire per ridurre il rischio di recidiva ad un livello accettabile.
  - Seconda fase: Nella seconda fase dell'esame devono essere applicati dei metodi i cui risultati possono permettere di accertare se l'esaminato ha soddisfatto le richieste a lui poste, se il suo comportamento è cambiato in modo tale da ridurre ad un livello accettabile il rischio di ulteriori guide in stato di ebbrezza. Un metodo che non permetta tali accertamenti è poco utile.

Il metodo che si utilizzerà dovrà:

1) essere descritto e riconosciuto come metodo scientifico;

2) l'interpretazione delle informazioni derivanti dall'applicazione di questo metodo devono a loro volta essere fondata scientificamente. Cioè, le informazioni ricavati dall'analisi dei dati agli atti (numero delle guide in stato di ebbrezza, tasso alcolemico raggiunto, ecc.) devono essere interpretati sulla base di dati criteri. Tali criteri devono essere fondati scientificamente). Essi dovranno essere indicati nella relazione. Si dovranno anche indicare le fonti bibliografiche dalle quali risulti la scientificità dei criteri stessi.

- Terza fase: La conclusione che si trae circa il rischio di recidiva è data confrontando le esigenze di cambiamento, le richieste poste all'esaminato e le informazioni ricavate durante il colloquio diagnostico e dagli eventuali test di personalità utilizzati.

Struttura della relazione nel caso di valutazione psicologica del rischio di recidive in nuove guide in stato d'ebbrezza.

1) Indicazione del quesito. Descrizione del compito che ha da svolgere lo psicologo.
   Esempio: Il fine della visita consiste nel verificare se le ipotesi (che sono anche i dubbi relativi all'idoneità alla guida) circa il rischio di recidiva risultante dagli atti non sono più fondati.
2) Elenco dei dati biografici rilevanti risultanti dagli atti (es. verbale di contestazione).
   Esempio:
   12.12.2001 Guida in stato di ebbrezza (tasso alcolemico non accertato)
   14.03.2006 Guida in stato di ebbrezza (Tasso alcolemico 2.43 g/l.alle ore 21:56)
   01.05.2014 Guida in stato di ebbrezza (Tasso alcolemico 2.31 g/l. ore 23:10)
3) Valutazione (sulla base dei dati derivanti dalla ricerca scientifica) dei dati agli atti. Formulazione di ipotesi circa il rischio di recidive. Tale ipotesi è anche quella che ha fatto sorgere i dubbi sull'idoneità alla guida.
4) Indicazione delle premesse/requisiti per ottenere una valutazione psicologica favorevole.
5) Dati psicometrici (si descriveranno brevemente i test usati, si indicherà la ditta produttrice del test, si indicherà la modalità con cui è svolto il test e cosa deve fare l'esaminato. Si indicheranno i riferimenti bibliografici dai quali risulta che i test somministrati sono validati rispetto alla valutazione dell'idoneità alla guida).
6) Valutazione dei dati psicometrici (test per la valutazione delle funzioni cognitive e questionari di personalità specifici per la guida).
7) Colloquio diagnostico. Si indicherà l'ora d'inizio e di fine del colloquio (Esempio: Durata del colloquio: dalle ore 10 e 13 fino alle 11 e 56), descrizione delle informazioni date all'esaminato circa lo scopo e i fini del colloquio, trascrizione in ordine cronologico delle domande e delle risposte rilevanti ai fini della risposta al quesito (è preferibile usare la forma diretta).
8) Valutazione del colloquio psicologico. All'inizio si indicheranno i criteri adottati per la valutazione. Successivamente si procederà alla valutazione dei dati raccolti nel corso del colloquio psicodiagnostico e dei dati risultanti dagli atti.
9) Conclusione. Risposta al quesito.
10) Indicazioni bibliografiche.

Utilizzazione di linee guida e logica decisionale

Affinché le valutazioni psicologiche non avvengano in modo "casuale", bensì in modo mirato, completo e allo stesso tempo differenziato, servono al diagnosta linee guida che devono trovare il loro fondamento nella ricerca scientifica. Le linee guida scaturiscono dalla ricerca scientifica sul problema guida in stato di ebbrezza e sul rischio di recidive. Le linee guida comprendono ipotesi diagnostiche, criteri e indicatori.

Figura 1. Processo decisionale nel corso di una valutazione. (Da: Nickel etz al., 2004, modificata)

Le ipotesi diagnostiche sono specifiche al quesito e indicano la strategia per la valutazione (Fig. 1).

I criteri diagnostici costituiscono la struttura logica del processo decisionale rispetto alla conferma o il rigetto di un'ipotesi. I criteri si riferiscono ad una data ipotesi e devono essere valutati integralmente. Sono eventualmente sufficienti per prendere una decisione.

Gli indicatori permetto l'attribuzione dei dati ad un criterio decisionale. Devono essere valutati, pesati considerati rispetto al caso specifico. Non sono esaustivi (sono dei casi esemplari). Non permettono da soli la decisione (Schubert et al., 2013) .

Vi è accordo sul fatto che la valutazione dei conducenti non debba essere considerata in modo isolato e solo rispetto all'aspetto dell'abuso di alcolici o alle abitudini legate al „bere e guidare". Questi aspetti devono essere valutati considerando l'intera personalità del conducente.

Aspetto importante sono il valore predittivo positivo e il valore predittivo negativo dei criteri adottati (Dorfer, 2004; Weaver et al., 2014)

Ipotesi diagnostiche da verificare:

- Attualmente sussiste una alcooldipendenza non sufficientemente elaborata/trattata.
- La necessità di astinenza derivante dalla „storia dell'apprendimento" dell'esaminato non è mantenuta.
- L'esaminato continuerà a bere anche in futuro alcool con elevata tolleranza e incapacità di controllo.
- È presente un collegamento non controllato tra certe situazioni, in cui c'è assunzione di alcool, e la guida.
- L'esaminato presenta difficoltà nell'autocontrollo nel mantenimento delle regole del codice della strada (nel senso di osservazioni e/o valutazioni deficitarie od errate del proprio comportamento).
- L'esaminato è incapace di rispettare le norme e/o mostra atteggiamenti fondamentalmente antrisociali.
- L'esaminato presenta in ambito medico deficit tali da far escludere l'idoneità alla guida.
- L'esaminato presenta deficit rispetto ai requisiti psichici e/o cognitivi rilevanti rispetto alla guida di veicoli a motore.
- I deficit dell'esaminato non sono sufficientemente influenzabili tramite un corso riabilitativo per conducenti che sono incorsi in guide in stato di ebbrezza o hanno problemi connessi con il consumo di alcool

Traccia di colloquio diagnostico

Per lo svolgimento del colloquio è consigliabile utilizzare una traccia di colloquio e si evita di dimenticare aspetti rilevanti. Lo svolgimento del colloquio dipenderà da linee guida. Alla fine del colloquio ci si deve domandare se il colloquio effettuato e trascritto permette di dare una risposta alle domande rilevanti. L'esperienza mostra che è utile trascrivere subito il colloquio diagnostico su computer. Questo è fattibile e porta a tutta una serie di vantaggi.

(Informazioni sulla persona:)

Cosa ha fatto sì che ci sia stata la guida in stato di ebbrezza, cosa è successo quel giorno?
Quanto e in che lasso di tempo ha bevuto che cosa?
Quando si è messo alla guida, quanti chilometri ha percorso, cosa è successo durante la guida?

Si sentiva idoneo alla guida, ha avuto problemi durante la guida?

(Valutazione personale/spiegazione retrospettiva del reato:)

Come si spiega che sia avvenuta la guida in stato di ebbrezza?
Quali i motivi?
Quali cause individua personalmente?
Perché si è messo alla guida dopo aver bevuto?
Quel giorno è successo qualcosa di particolare?
Perché bevuto così tanto, perché tale eccesso?
(Eventualmente) Perché non ha imparato niente da precedenti guide in stato di ebbrezza?
In quel periodo ha bevuto generalmente di più?
Se no, perché così tanto il giorno in cui è avvenuta la guida in stato di ebbrezza?
Sono avvenute altre guide in stato di ebbrezza senza venire beccati?

(Circa il consumo passato di alcool:)

Nel periodo precedente la guida in stato di ebbrezza in media quanto alcool ha consumato al giorno o la settimana o al mese?
Quali le quantità massime che lei ha raggiunto in quel periodo?
Quando si sono verificati degli eccessi, in quali occasioni sono avvenuti?
Come si è sviluppato il consumo di alcool, eventualmente, perché è aumentato?
Per quanto tempo è rimasto sul livello come prima della guida in stato di ebbrezza?
Sono esistite in passato tentativi di rimanere astinente?

(Circa il consumo attuale di alcool:)

Quanto alcool ha consumato la settimana scorsa?
Quanto alcool ha consumato mediamente al giorno o alla settimana nei 6 mesi scorsi?
Quando è stata l'ultima volta che ha bevuto troppo?
Eventualmente, da quando non consuma più alcool o beve di meno?
Perché beve di meno o ha ridotto il consumo?
Il divenire astinenti le è risultato difficile, come ha reagito l'ambiente sociale, come ce l'ha fatta?

(Circa i cambiamenti negli atteggiamenti e nel comportamento:)

Cosa è cambiato in lei da quando è avvenuta la guida in stato di ebbrezza o da quando consuma meno alcool o ha smesso del tutto il consumo di alcool?
Cosa è cambiato nei suoi atteggiamenti, nelle sue abitudini o nella vita quotidiana?
Ha cambiato la cerchia dei conoscenti?
È cambiato il suo stile di vita?
Quali cambiamenti ha notato rispetto a prima?

(Valutazione del consumo di alcool:)

Come valuterebbe o stimerebbe il suo precedente consumo di alcool?
È mai stato l'alcool un problema per lei?
Gli altri non le hanno mai detto niente in merito?
Ha mai pensato che l'alcool potesse divenire un problema per lei?

(Circa le occasioni e cause del consumo di alcool:)

Quali sono state le occasioni o le circostanze per consumare alcool?
In quali occasioni ha consumato maggiormente alcool?
Ci sono state altre occasioni?
Per quale motivo beveva alcool?
Quale era il ruolo dell'alcool nella sua vita?
In quali occasioni consuma ancora alcool?

(Evitamento di future guide in stato di ebbrezza:)
Come vuole evitare future guide in stato di ebbrezza?
Che strategie ha individuato?
Perché dovrebbe funzionare ora dato che non ha funzionato in passato?
Cosa la rende così sicuro?
Come vuole prevenire una ricaduta?
Come ha gestito finora situazioni critiche?
(Circa le conoscenze sull'alcool:)
Tasso alcoolimetrico dopo mezzo litro di birra?
Effetti dell'alcool sulla guida?

Nel caso di alcooldipendenza:
Ha fatto ricorso ad un aiuto specialistico?
Terapia di disintossicazione, gruppi di auto-aiuto, trattamento?
Ha provato sintomi astinenziali?
Come valuta il suo problema con l'alcool, si ritiene alcooldipendente?
Da quando non beve, integrazione sociale, si è stabilizzata la situazione sociale, familiare e professionale?

Caratteristiche del colloquio: Lo Psicologo si presenta ed illustra il quesito posto e le ipotesi diagnostiche che vi stanno dietro e i requisiti per poter esprimere una prognosi favorevole. L'esaminatore si obbliga ad un comportamento di 'fair play'. Verrà dato un feedback relativo ad eventuali contraddizioni rilevate.

Fasi del colloquio esplorativo:

1) Apertura del colloquio (descrizione degli obiettivi della visita, decorso del colloquio, instaurazione del rapporto
2) Descrizione da parte dell'esaminato dell'accaduto. L'infrazione viene inserita all'interno della biografia personale e si cercano di individuare le cause che hanno portato all'infrazione. Sono poste domande aperte e si cerca di conoscere la versione dei fatti da parte dell'esaminato.
3) Raccolta sistematica dei dati. Si completano i dati raccolti per garantire l'inquadramento diagnostico e per individuare strategie per il superamento del problema.
4) Comunicazione dei risultati della visita ed eventuale consulenza, qualora fossero necessari interventi per ristabilire l'idoneità alla guida.

In questa raccolta di informazioni sono centrali: la percezione del problema, il cambiamento, la stabilizzazione del cambiamento.

Claudia Ferron

METTENDO IN MOTO LA PSICOLOGIA...

Nel 2013, in Italia, ben il 48,7% del totale dei decessi ha interessato gli utenti deboli della strada, il 25,1% dei quali erano conducenti di ciclomotori e motocicli. Nonostante alcuni miglioramenti degli ultimi anni, in Italia i motocicli mantengono il primato in termini di pericolosità sulle strade: ben 1,68 morti ogni 100 veicoli coinvolti in incidenti. I motociclisti sono consapevoli delle difficoltà loro causate in termini di sicurezza da parte degli altri utenti della strada o dalle infrastrutture, tuttavia si rivelano spesso poco disposti a modificare anche il loro comportamento di guida (Huth et al., 2014). Nell'ambito del motocross, inoltre, si aprono tutta una serie di altre questioni relative alla guida nel fuoristrada: dall'affaticamento muscolare che comporta questo sport alla prestazione in gara. Questo intervento aveva lo scopo di lavorare sulla presa di coscienza dei limiti umani alla guida e sulla percezione del rischio, con il fine di far riflettere circa la pericolosità di determinati comportamenti e promuovere una guida più sicura e prudente.

L' intervento si è inserito all'interno di un Corso di formazione, chiamato "PerCorso Fuoristrada", organizzato dal Moto Club CHIMAX Lonigo di Vicenza, che prevedeva un ciclo di 3 incontri durante i quali i motociclisti potevano affrontare tematiche quali la meccanica del mezzo, la preparazione atletica, la tecnica di guida e un training pratico in pista riservata. Il gruppo coinvolto era di 10 partecipanti giovani, 9 su 10 avevano meno di 29 anni, tutti maschi e praticanti il motocross. Senza la pretesa di essere esaustivi, visto la breve durata dell'intervento, si è optato per dare un'infarinatura generale circa i diversi concetti psicologici della Psicologia del Traffico, cercando di toccare gli argomenti che più potevano interessare i ragazzi ed essere loro più utili.

Si è partiti con delle riflessioni circa la complessità del compito di guida, per poi parlare dell'uso dei diversi sensi, della percezione umana e dei suoi limiti, della catena psicofisica e della reazione psicotecnica (Ciceri et all. 2013). Sono stati trattati argomenti quali il ruolo e le conseguenze della stanchezza e della distrazione (Horberry et all. 2008, Silva et all. 2006, Smith et all. 2009, Sterkenburg, 2015), soffermandosi poi sulle capacità attentive e sul ruolo delle emozioni alla guida e in fase di gara (Jallais 2014, Patel 2006). In particolare ci si è poi soffermati

sulla capacità di previsione del rischio.

Durante l'incontro si è preferito limitare la spiegazione teorica per dare più spazio alle esemplificazioni dei concetti tramite video ed esercitazioni che potessero rendere più concrete e di interesse le tematiche affrontate. Tali stimoli proposti hanno dato origine a momenti di riflessione e confronto tra i partecipanti, che hanno permesso di sviluppare i temi grazie all'arricchimento di testimonianze di esperienze concrete da loro vissute e domande di approfondimento.

Nel parlare di illusioni ottiche e limiti della percezione, sono stati visionati spezzoni di filmati grazie ai quali i presenti hanno potuto constatare personalmente la loro difficoltà nell'individuare un eventuale compagno motociclista in una zona d'ombra, in una pista illuminata in modo scorretto e causante fenomeni di abbagliamento ecc.

L'incredulità dei presenti, nel constatare personalmente questo proprio limite, ha rivelato l'efficacia della modalità interattiva proposta.

Nell'ultima parte dell'intervento, infine, ci si è soffermati su una serie di "situazioni-tipo" concrete e pericolose nell'ambito del motocross. Da filmati di incidenti reali, sono state presentate scene immediatamente precedenti il fatto e si è proposta un'esercitazione volta ad affinare la capacità di prevedere la fonte del potenziale pericolo che poi avrebbe effettivamente causato il sinistro.

In questo modo i ragazzi hanno sperimentato l'importanza del corretto direzionamento dell'attenzione e della capacità di prevedere le potenziali situazioni pericolose, attuando comportamenti e manovre prudenti.

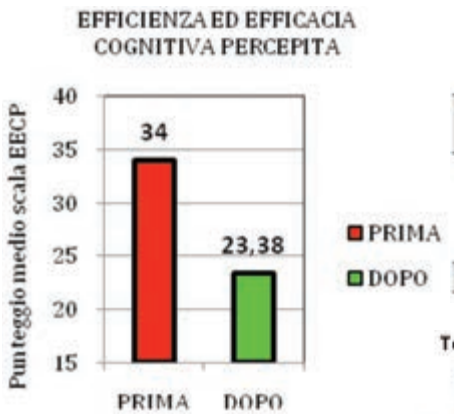
VALUTAZIONE DELL' EFFICACIA DELL'INTERVENTO

Per valutare l'efficacia dell'intervento formativo, prima e dopo l'incontro è stata somministrata la Sottoscala di Atteggiamento EECP (appartenente alla Scala RAG), volta a misurare l'Efficienza ed Efficacia Cognitiva Percepita alla guida (Agostini et all. 2012).

Fenomeni quali la sovrastima delle proprie capacità alla guida (illusione di controllo) e la sottostima del rischio (ottimismo irrealistico), infatti, aumentano la probabilità di mettere in atto comportanti poco prudenti pertanto si auspicava che l'incontro portasse ad una diminuzione dell'atteggiamento di fiducia nelle proprie capacità cognitive alla guida, sintomo di una presa di consapevolezza dei limiti umani.

Nell'80% dei motociclisti coinvolti, si è verificata una diminuzione del punteggio relativo a questo atteggiamento e , quindi, su questo campione sono state svolte le analisi statistiche per comprendere se tale cambiamento si rivelasse essere statisticamente significativo. Il t-test per campioni appaiati ha

rilevato che la media iniziale del punteggio totalizzato da questi motociclisti alla scala EECP prima dell'intervento era di 34, mentre dopo l'intervento era di 23,38. L'analisi ha rilevato una significatività molto forte (P<.01).



Statistiche campioni accoppiati

		Media	N	Deviazione std.	Media errore standard
Coppia 1	TOT PRE	34,00	8	7,071	2,500
	TOT POST	23,38	8	10,070	3,560

Correlazioni campioni accoppiati

		N	Correlazione	Sign.
Coppia 1	TOT PRE & TOT POST	8	,692	,057

Test campioni accoppiati

		Differenze accoppiate							
					Intervallo di confidenza della differenza di 95%				
		Media	Deviazione std.	Media errore standard	Inferiore	Superiore	t	gl	Sign. (a due code)
Coppia 1	TOT PRE - TOT POST	10,625	7,269	2,570	4,548	16,702	4,134	7	,004

Poster presente nel sito:

http://progetti.unicatt.it/progetti-milan-convegno-internazionale-move-the-future-psicotraffico-corner

Daniela Frisone
Simona Firpo

L'UOMO sulla strada al centro del nostro costrutto

La psicologia del traffico rappresenta un settore di ricerca ormai ampiamente diffuso a livello europeo e pone l'uomo alla guida, al centro della scena con le sue risorse e i suoi limiti. La strada è un ambiente complesso dove siamo costantemente sottoposti a moltissimi stimoli e la ripetitività delle azioni rischia di renderle inconsapevoli. Stimolare una corretta percezione del rischio, accrescere la consapevolezza e stimolare all'acquisizione di comportamenti più sicuri attraverso riflessioni, laboratori, è il lavoro dello psicologo nella prevenzione e il contributo che può dare per accrescere la cultura della sicurezza.

Come funziona il nostro cervello alla guida? Quante cose possiamo fare contemporaneamente? Quanto l'alcool o la sonnolenza influenzano la nostra capacità di reagire agli ostacoli sulla strada? E ancora siamo certi di avere una corretta percezione dei rischi che corriamo sulla strada? Quanto influenza la percezione anche l'invio o la lettura di un solo sms ? Quanto tempo impieghiamo a percepire un ostacolo e a mettere in atto le operazioni per frenare? A queste e altre domande può rispondere la psicologia del traffico .

OBIETTIVO: la sicurezza stradale e sicurezza sul lavoro D.lgs 81/08

In base alla D.L.81/08 il datore di lavoro fornisce a ciascun lavoratore la formazione sufficiente in materia di salute e sicurezza con particolare riferimento a:

- concetti di rischio, danno, prevenzione, protezione, diritti e doveri dei vari soggetti aziendali;
- rischi riferiti alle mansioni e ai possibili danni e alle conseguenti misure e procedure di prevenzione e protezione caratteristici del settore o comparto di appartenenza dell'azienda.

  Uno di tali rischi e pericoli gravi ma prevedibili e quindi evitabili è rappresentato dall'incidentalità stradale sia come conducenti che come pedoni, sia in ambito lavorativo che in itinere nei percorsi casa/lavoro.

  L'incidente stradale è inoltre la prima causa di morte sul lavoro con ingenti costi economici oltre che emotivi, secondo INAIL circa il 55% degli infortuni è connesso a incidenti stradali sui luoghi di lavoro o in itinere:
  - Incidenti stradali sui luoghi di lavoro, per le professioni in cui il viaggio o la strada rappresentano un aspetto importante dell'attività;
  - incidenti stradali in itinere per il raggiungimento del posto di lavoro per tutti i lavoratori.

Quanto costa all'Azienda la non Sicurezza?

- costo legato all'assenza dal lavoro per malattia
- indennità per i lavoratori e assistenza
- costo per la sostituzione di un lavoratore infortunato o malato

- costi assicurativi
- costo legato al tempo impiegato dal personale per indagini sull'infortunio
- costo legato alla fermata dei mezzi
- costo legato al tempo per la pianificazione e la gestione delle operazioni
- costo per l'addestramento dei nuovi dipendenti
- costo dovuto alla mancata produzione
- perdita della produttività legata ad aver adibito un lavoratore ad un nuovo incarico
- costo dovuto a sanzioni penali a carico dell'azienda
- costo legato alla perdita di immagine aziendale
- costi legali
- costo per l'acquisto di nuovi mezzi

Perché il lavoratore spesso agisce senza rispettare le norme di sicurezza?

- Si tende a considerare solo i pericoli reali.
- Si tende a prendere le distanze da eventi negativi possibili e a trasferirli negli altri (a me non può succedere)
- Atteggiamento fatalistico: non si può fare nulla contro il caso o la fatalità nefasta
- La sicurezza ha un prezzo:lavorare in sicurezza a volte contrasta con altri bisogni o esigenze (ritmi di lavoro, rendimento, comodità, velocità…).
- Sottostima del rischio per eccesso di falsa sicurezza: tanto più un lavoratore è competente, i comportamenti ripetitivi e quotidiani rischiano di diventare automatici e inconsapevoli
- Rinforzi positivi: anche quando vengono trascurate le norme di sicurezza in 99 casi su 100 non subiamo incidenti e svolgiamo il lavoro con più velocità. Ciò rinforza il convincimento che anche se trasgrediamo non succede nulla

Poster presente nel sito:

http://progetti.unicatt.it/progetti-milan-convegno-internazionale-move-the-future-psicotraffico-corner

Giorgia Graiani

ANZIANI AL VOLANTE: STUDIO PILOTA SUL RICONOSCIMENTO DEI SEGNALI STRADALI, SULLA RISOLUZIONE DI INCROCI E IL RUOLO DELL'ATTENZIONE IN SOGGETTI CON INVECCHIAMENTO COGNITIVO FISIOLOGICO, MILD COGNITIVE IMPAIRMENT E DEMENZA

Obiettivi

Lo studio condotto si è proposto di indagare la capacità di riconoscimento della segnaletica stradale e di risoluzione di incroci su un campione di guidatori anziani, mettendo a confronto gruppi di anziani con abilità cognitive integre, anziani con diagnosi di Mild Cognitive Impairment (MCI) e anziani con diagnosi di demenza. Inoltre, la ricerca ha mirato ad indagare la presenza di correlazioni tra la prestazione ai test di riconoscimento della segnaletica stradale e di risoluzione di incroci e quella a test attentivi.

Metodi

Dal punto di vista metodologico si è reso necessario dividere lo studio in due fasi.

La prima fase ha indagato le abilità di riconoscimento di 98 segnali e di risoluzione di 32 incroci su un campione di 181 partecipanti cognitivamente integri, suddivisi in gruppi in base al range d'età: 51 partecipanti dai 18 ai 29 anni; 49 partecipanti dai 30 ai 49 anni; 53 partecipanti dai 50 ai 64 anni; 28 partecipanti dai 65 agli 82 anni. Grazie a questa prima fase sperimentale, sono stati identificati gli stimoli utilizzati per la costruzione dei due test sperimentali: i 36 segnali su 98 che l'85% dei partecipanti di ogni singola fascia di età ha riconosciuto correttamente (Figura 1) e gli otto incroci su 32 risolti correttamente dal 65% dei partecipanti di ogni singola fascia di età (Figura 2).

Nella seconda fase, gli stimoli selezionati sono stati sottoposti al gruppo di partecipanti con diagnosi di MCI (N=27), al gruppo con diagnosi di demenza (N=15) e ad un gruppo di controllo (N=28).

È stato condotto uno studio correlazionale tra punteggi ottenuti alle due prove (riconoscimento di segnali e risoluzione di incroci) dai partecipanti con diagnosi di deterioramento cognitivo e i punteggi al "MMSE" e a quattro test attentivi: il Test di Stroop, versione breve (Caffarra et al., 2002), il Test delle Matrici Attentive (Spinnler e Tognoni, 1987), il Trail Making Test-A (Reitan e Wolfson, 1985) e una prova di tempi di reazione (Di Nuovo, 2009).

Figura1 - I 36 segnali selezionati

È stato infine somministrato un questionario sulle abilità di guida tratto dal "Manuale per i familiari" (Servizio Sanitario Regionale Emilia Romagna, 2013, p. 144), sia ai partecipanti con deterioramento cognitivo che ai rispettivi familiari.

Per l'analisi dei dati sono state utilizzate metodiche statistiche non parametriche.

Risultati

I risultati della prima fase sperimentale evidenziano che le prestazioni alle prove di riconoscimento di segnali e risoluzione di incroci decrescono all'aumentare dell'età. In particolare, il gruppo di partecipanti con età superiore ai 65 anni ottiene punteggi significativamente peggiori rispetto a tutte le altre fasce di età nella prova sui segnali, mentre mostra prestazioni simili solo rispetto al gruppo tra i 50 e i 64 anni nella prova sugli incroci (Tabella 1).

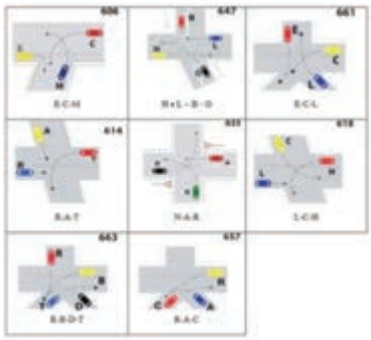


Figura2 - Gli otto incroci selezionati

I risultati alla prova di riconoscimento di segnali della seconda fase sono significativamente migliori nel gruppo con diagnosi di MCI rispetto al gruppo con diagnosi di demenza ($p<.05$), ma nessuna differenza emerge alla prova sugli incroci ($p=.595$). Nonostante ciò, a livello qualitativo, il gruppo con diagnosi di MCI fornisce risposte inesatte e/o bizzarre ad entrambe le prove.

Il gruppo complessivo con deterioramento cognitivo (soggetti con MCI o demenza, N=42) mostra prestazioni significativamente peggiori alle due prove sperimentali rispetto al gruppo di controllo ($p<.001$) e sopravvaluta le proprie abilità al volante rispetto al resoconto dei rispettivi familiari al questionario.

Emergono correlazioni significative tra il punteggio al test di riconoscimento di segnali e i punteggi a tre test attentivi: il Test delle Matrici Attentive ($p<.01$), il TMT-A ($p<.01$) e i tempi di reazione ($p<.01$).

I punteggi al MMSE e al Test di Stroop non correlano significativamente con nessuna delle due prove sperimentali.

	Fascia di età	Fascia di età	U di Mann-Whitney	Z	*p-value**
SOMMA SEGNALI	18-29 anni	30-49 anni	930,500	-2,202	.028
		50-64 anni	674,000	-4,409	**< .008**
		65-85 anni	104,000	-6,256	**< .008**
	30-49 anni	50-64 anni	918,000	-2,551	.011
		65-85 anni	166,500	-5,505	**< .008**
	50-64 anni	65-85 anni	348,000	-3,915	**< .008**
SOMMA INCROCI	18-29 anni	30-49 anni	972,500	-1,913	.056
		50-64 anni	754,000	-3,892	**< .008**
		65-85 anni	279,000	-4,459	**< .008**
	30-49 anni	50-64 anni	967,000	-2,224	.026
		65-85 anni	366,000	-3,394	**< .008**
	50-64 anni	65-85 anni	564,500	-1,766	.077

Tabella 1. Comparazioni multiple con il test di Mann-Whitney tra le prestazioni dei partecipanti cognitivamente integri, divisi per fasce di età, alle prove segnali e incroci

**N.B. Il livello di significatività adottato, p<.05, è stato diviso per il numero di confronti*

Conclusione

In assenza di strumenti validati in lingua italiana utili ad indagare la capacità di riconoscimento di segnali stradali in persone anziane con segni di deterioramento cognitivo, sarebbe opportuno utilizzare test attentivi; infatti, il presente studio ha rilevato correlazioni statisticamente significative tra la performance ai test attentivi e quella ad un compito di riconoscimento della segnaletica stradale. Sarà tuttavia necessario dotarsi di strumenti specifici e interviste strutturate per selezionare quei soggetti anziani ancora sufficientemente competenti, dal punto di vista cognitivo, per una guida sicura.

Prospettive future

- Stabilire correlazioni tra prove di riconoscimento di segnali e risoluzione di incroci e prove di guida su strada o con simulatore
- Creare un test validato e di facile somministrazione inerente i segnali stradali che possa aiutare nell'identificazione di soggetti non abili alla guida.

Poster presente nel sito:

http://progetti.unicatt.it/progetti-milan-convegno-internazionale-move-the-future-psicotraffico-corner

Daniela Frisone

GRUPPO DI LAVORO DI PSICOLOGIA DEL TRAFFICO

L'emergenza incidentalità colpisce il nostro tempo, con la morte per incidenti stradali il cui dato precede la droga e la malattia nelle cause di decesso delle giovani generazioni. La Psicologia della Sicurezza Stradale è un ambito di ricerca e di intervento innovativo nel nostro Paese, contrariamente a quanto accade in altre nazioni europee, negli USA ed in Australia, dove da almeno due decenni lavorano psicologi specializzati in quest'area. In Italia, il Dgl. 17 del 26 Gennaio 2011, prevedendo l'inserimento della figura dello psicologo nella formazione per insegnanti e istruttori di autoscuole, riconosce una competenza specifica dello psicologo nell'ambito della mobilità.

Le sopraelencate motivazioni hanno stimolato, già nel 2012, un gruppo di Psicologhe liguri ad attivarsi per acquisire una formazione specialistica in materia di Psicologia del Traffico e della Sicurezza Stradale, al fine di apprendere una specificità spendibile nel settore sia a livello scientifico che lavorativo. Nel Novembre 2013 l'Ordine degli Psicologi della Liguria, con la collaborazione del gruppo neo-nato Psics (Psicologi Sicurezza Stradale), ha organizzare il Convegno "Psicologia e Sicurezza Stradale" per promuovere le competenze specifiche che caratterizzano la figura dello Psicologo in quest'area. La rilevanza dell'evento è stata determinata sia dalle relazioni magistrali degli esperti nazionali, Prof.ssa Ciceri e Dott. Max Dorfer, sia dal contributo offerto da altri attori della sicurezza come Polizia, ACI, Croce Rossa, Associazione Vittime della strada, Motorizzazione, Confederazione di Autoscuole, Giornalisti, ponendo all'evidenza l'importanza di sinergie e collaborazioni.

E' stata posta l'attenzione dei numerosi partecipanti sui ruoli che lo psicologo può svolgere e gli ambiti in cui può operare: che vanno dall'expertise nei processi percettivi ed attentivi, allo stimolare una corretta percezione del rischio, alla formazione per conducenti professionisti e non, dall'uso della testimonianza nella ricostruzione degli incidenti, alla gestione delle bad news per soccorritori, all'intervento post-trauma, all'analisi dell'efficacia comunicativa di informazione e prevenzione, alla formazione nelle scuole e autoscuole.

Si è voluto inoltre sottolineare le competenze dello psicologo relative al "fattore umano", responsabile degli incidenti per il 94,7% circa, nell'interazione con l'ambiente strada e l'autoveicolo, ponendo all'attenzione delle Istituzioni il contributo che questa figura professionale potrebbe apportare, alla luce delle evidenze scientifiche, ai progetti regionali e nazionali di diminuzione dell'incidentalità.

Considerando tutti questi aspetti, all'interno dell'Ordine, è nata l'esigenza di creare uno spazio di approfondimento e di estendere l'esperienza, fatta dal piccolo gruppo di colleghe, ad altri colleghi interessati, nel convincimento che il primo passo per una promozione della figura dello Psicologo del Traffico debba partire dal nostro interno.

Nel 2014 viene perciò costituito il Gruppo di Lavoro di Psicologia del Traffico presso l'Ordine degli Psicologi della Liguria, coordinato dal Consigliere dell'Ordine Daniela Frisone.

Nel 2015 l'Ordine degli Psicologi della Liguria ha organizzato un Convegno "Sicurezza Stradale: il contributo della Psicologia del Traffico", una lezione magistrale del Dott. Max Dorfer, Responsabile del Servizio Psicologia Viaria presso l'Azienda Sanitaria di Bolzano.

Durante l'anno scolastico 2015/2016 il Gruppo di Lavoro di Psicologia del Traffico, con il sostegno dell'Ordine degli Psicologi della Liguria, ha partecipato al progetto di prevenzione dell'incidentalità "Giovani e sicurezza stradale" promosso dai Lions, e dedicato agli studenti delle scuole secondarie di secondo grado, in collaborazione con la Polizia Stradale, il Sert ASL3 genovese e le Autoscuole.

Il Gruppo di Lavoro dell'Ordine ha elaborato due articoli che sono stati pubblicati su riviste del settore automobilistico e della Sicurezza, "Punto Sicuro" e "SmartCity & Mobilitylab", ed un altro articolo pubblicato invece sull'inserto sportivo del Secolo XIX e sulla Newsletter dell'Ordine degli Psicologi della Liguria.

Alcuni membri del GdL (che rappresentano anche il Gruppo PSICS, www.psics.it) hanno partecipato ad un bando per il finanziamento di un progetto innovativo "Sentiamoci…..Sicuri" in collaborazione con Radio Savona Sound. Il progetto, per la provincia di Savona, prevede una formazione interattiva in aula sulla Sicurezza Stradale, mirato a porre l'uomo, il suo comportamento e funzionamento cognitivo/percettivo al centro della scena e la costruzione in aula, con una psicologa esperta di comunicazione, di un programma radio. La collaborazione con Radio Savona Sound, partner del progetto, consente agli studenti di Scuole Secondarie di Secondo grado di essere attivi e propositivi rispetto a un progetto da realizzare in radio, e costruito in aula, con l'obiettivo di modificare credenze e stereotipi della cittadinanza all'ascolto, al fine di incidere sull'atteggiamento e sui valori relativi alla sicurezza.

A Marzo 2016, l'Ordine degli Psicologi ha partecipato ad alcune puntate di Radio Savona Sound sul tema della Psicologia. Il Coordinatore del Gruppo di Lavoro, ha presentato gli ambiti di intervento e le aree di competenza dello Psicologo del Traffico nella rubrica "Parliamo di Psicologia del Traffico", con un intervento dal titolo "Psicologia e Sicurezza Stradale: come funziona il nostro cervello alla guida? ".

Gli obiettivi del gruppo di lavoro si possono così riassumere:

- promuovere la figura professionale dello Psicologo del Traffico
- creare sinergie con altre forze in campo per la prevenzione dell'incidentalità
- creare una rete nazionale di psicologi del traffico
- dialogare con le Istituzioni regionali
- incentivare la costituzione di un Tavolo Tecnico di Psicologia del Traffico presso il Consiglio Nazionale dell'Ordine degli Psicologi, per poter aprire un dialogo con le Istituzioni centrali.

Al fine di conoscere la realtà regionale sul tema Psicologia del Traffico è stata avviata una mappatura per rilevare l'interesse dei colleghi sul punto, gli attuali ambiti di intervento e le realtà attualmente operative. Si è preso inoltre contatto con colleghi di altri Ordini Regionali e, attraverso contatti skype, sono stati organizzati incontri di confronto e scambio. L'obiettivo è di creare sinergia ed eventualmente

creare concrete collaborazioni, anche attraverso la co-partecipazione a bandi nazionali ed europei.

Poster presente nel sito:

http://progetti.unicatt.it/progetti-milan-convegno-internazionale-move-the-future-psicotraffico-corner

Debora Lombardi

ANALISI DELLA TRAVEL EXPERIENCE: PROPOSTA DI APPROCCIO PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Il presente contributo intende illustrare un approccio allo studio della travel experience sul trasporto pubblico, che abbia in sé la promessa di identificare i fattori cruciali per determinarne la qualità, con lo scopo di garantire esperienze migliori di trasporto collettivo. L'idea principale è che si possano incentivare comportamenti di spostamento sostenibile attraverso il miglioramento dell'esperienza quotidiana reiterata col trasporto pubblico, sfruttando il legame sussistente tra esperienza presente, rappresentazioni mentali e comportamento futuro.

Utilizzare il trasporto pubblico (TP) è tutt'ora considerata una esperienza spiacevole (Jain e Lyons, 2008, Mokhtarian & Salomon 2001) corredata da un notevole carico di stress (Evans & Carrere 1991, Lundberg 1976), e ciò fa sì che il TP non rientri fra le alternative all'automobile privata tra cui scegliere per gli spostamenti quotidiani (Gatersleben and Uzzell 2007).

Da più di vent'anni, la travel experience e la ricerca dei fattori che concorrono a determinarla sono oggetto di interesse per chi intende individuare strategie di promozione della mobilità sostenibile (Carreira, Patricio, Natal Jorge et al. 2013). Da molto tempo, infatti, accademici e policy makers sono consapevoli dell'importanza di identificare quali aspetti dell'esperienza con uno specifico servizio siano carenti, e quali debbano essere potenziati per garantire un'esperienza di viaggio sempre più desiderabile.

Nonostante ciò, lo sforzo scientifico che si è raccolto attorno a questo tema è scarso e richiede decisi approfondimenti.

La maggior parte degli studi che si contano in letteratura ha abbracciato un approccio razionale, definito "teoria della massimizzazione dell'utilità" (McFadden 2001), nell'analisi della travel experience. La teoria della massimizzazione dell'utilità concettualizza il viaggio su trasporto pubblico in termini essenzialmente strumentali, ossia come uno spostamento da punto A a punto B, laddove la misura della qualità dell'esperienza di viaggio si fonderebbe unicamente sulla stima della soddisfazione associata agli aspetti più "funzionali" del servizio offerto (ad esempio: i tempi di attesa, i costi, il tempo di viaggio, l'accessibilità delle stazioni o fermate). Nel tempo, è stata riconosciuta l'incompletezza e la scarsa validità di questo approccio, quando si intende ottenere una stima accurata della travel experience (Jacobsson-Bergstad, Gamble, Garling, et al. 2011, Steg 2005). I limiti maggiori che ne sono stati riconosciuti sono i seguenti: a) la concettualizzazione di soddisfazione di viaggio come utilità attesa, ossia come il risultato di un rapporto razionale tra costi e benefici inerenti a scelte future. È stato dimostrato che l'utilità attesa non sia un buon predittore della soddisfazione di viaggio su trasporto pubblico; al contrario, l'utilità esperita, ossia la valutazione complessiva di singole esperienze passate con uno specifico servizio, avrebbe un ruolo importante nel predire la soddisfazione di viaggio (Ettema, Friman, Garling, et al. 2012); b) la considerazione degli aspetti strumentali del

viaggio come unici fattori aventi un impatto sulla qualità dell'esperienza. L'impatto degli aspetti "funzionali" dell'esperienza con il servizio sulla stima della qualità di viaggio è indiscussa. Tuttavia, a fianco di tali aspetti, che godono di un forte grado di oggettivizzazione (ad esempio: Quanto tempo impiego per raggiungere la mia destinazione? Quanto mi costa il viaggio?) è stata riconosciuto il peso esercitato da fattori di natura soggettiva inerenti a percezioni e vissuti esperiti durante il viaggio (ad esempio: Quanto mi sento sicuro? Quanto è confortevole l'ambiente in cui mi trovo? Quanto controllo percepisco su ciò che sta accadendo intorno a me?) sulla valutazione complessiva dell'esperienza (Stradling, Anable e Carreno 2007).

A queste limitazioni, se ne aggiunge una di carattere metodologico: c) gli studi basati sulla teoria della massimizzazione dell'utilità derivano la stima della qualità del viaggio da valutazioni basate sulla predizione di viaggi futuri, con il rischio di ottenere stime distorte di come un viaggio potrebbe avvenire (Pedersen, Friman, e Kristensson 2011).

Per sopperire a questi problemi, un filone di ricerca svedese (Ettema et al., 2012, Ettema, Garling, Eriksson et al. 2011, Jacobsson-Bergstad, Gamble, Garling, et al. 2011) ha proposto un metodo di indagine diretta dell'esperienza sul mezzo di trasporto pubblico, considerando la soddisfazione di viaggio come un dominio specifico del benessere soggettivo (Subjective Well-Being, SWB; Diener, Emmons, Larsen, e Griffen 1985), e, dunque, come una valutazione complessiva circa il grado in cui il servizio offerto è adeguato alle esigenze dei suoi fruitori, e basato su singoli episodi passati con quello specifico servizio (Figura 1). Concettualizzare la soddisfazione di viaggio nei termini di benessere soggettivo significa tenere in conto le dimensioni affettive, oltre a quelle cognitive, del viaggio, riconoscendone il ruolo nella generazione della valutazione dell'esperienza (Oliver 2010). Per raccogliere valutazioni complessive del servizio fondate su esperienze passate, è stato proposta una metodologia di natura retrospettiva (Kahneman, Krueger, Schkade, Schwarz, e Stone 2004; Schwarz, Kahneman, e Xu 2009), che prevede la ricostruzione a posteriori di percezioni e vissuti di cui si è fatta esperienza in episodi passati. Ad esempio, in uno studio condotto da Ettema et al. (2012), è

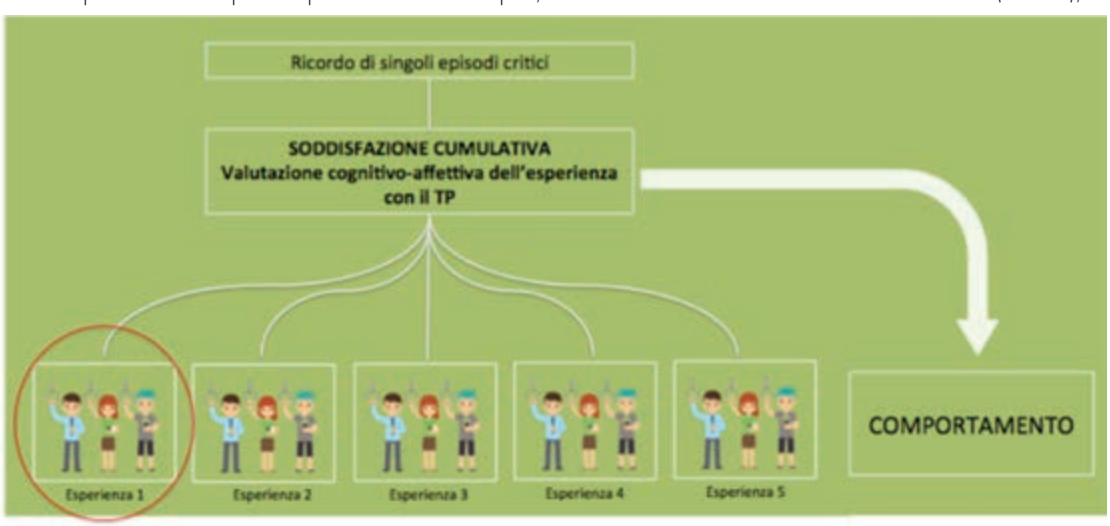


Figura1 - Rappresentazione del legame sussistente tra singole esperienze con il servizio, formazione della valutazione complessiva dell'esperienza associata al servizio e comportamento futuro (Jacobsson-Bergstad et al. 2011). La rappresentazione mentale di un servizio origina dall'esperienza di singoli episodi con quel servizio e dal ricordo di episodi critici – particolarmente positivi o negativi – con il medesimo servizio. Rappresentazione e comportamento futuro godono di un forte nesso

plessiva dell'esperienza, si è cominciato a considerare il valore intrinseco del viaggio (Mokhtarian e Salomon 2001), come esperienza per sé (vs. mezzo di spostamento da punto A a punto B). Tra i primi fattori esperienziali studiati, le attività svolte durante il tragitto sembrano avere un notevole impatto nel determinare la qualità del viaggio (Ettema et al. 2012). Anche la percezione di affollamento, il controllo percepito e la percezione di sicurezza sono aspetti che sembrano esercitare un peso importante sulla soddisfazione complessiva (Cantwell, Caufield, O'Mahony 2009, Cox, Houdmont & Griffith 2006).

Micro-analisi dell'esperienza diretta sul trasporto pubblico: una proposta di approccio

Finora gli studi condotti sull'analisi della travel experience sono stati mirati alla misurazione della valutazione complessiva di soddisfazione. Rimanere a questo livello può avere alcuni vantaggi, soprattutto in termini di sintesi e praticità, ma anche diversi svantaggi.

Lo svantaggio maggiore è rappresentato dalla perdita di informazioni preziose circa i fattori che possono modulare le percezioni che impattano sulla valutazione complessiva, e dunque, che possono costituire ostacoli o risorse per il benessere dei passeggeri.

Informazioni di questo tipo possono essere accessibili soltanto attraverso una analisi della singola esperienza del passeggero, nella sua interazione diretta con l'ambiente fisico e sociale del mezzo di trasporto. Ad esempio, la percezione di affollamento è uno stato soggettivo che emerge quando l'interazione sociale di cui si fa esperienza eccede le esigenze di interazione sociale (Evans & Wener 2007). Le caratteristiche fisiche del setting in cui si sviluppa dell'interazione possono mitigare oppure accentuare la percezione di affollamento (Stokols 1972), con un conseguente impatto sul benessere percepito. Nel caso dell'affollamento, quindi, conoscere quali setting ambientali siano in grado di migliorare la qualità dell'esperienza sul mezzo di trasporto e quali condizioni di densità sociale sono accettabili affinché l'esperienza rimanga soddisfacente, rappresenterebbe un tassello rilevante per la progettazione di un servizio più desiderabile.

L'adozione dell'approccio micro-analitico dell'esperienza diretta sul trasporto pubblico porterebbe con sé l'applicazione di metodologie classiche per le scienze sociali, ma insolite per il dominio di studio della costumer experience (Carreira et al. 2013), che tradizionalmente si fonda su inchieste, o survey studies (Carreira et al. 2013). Studi qualitativi per l'analisi approfondita dell'esperienza (Mann & Abraham 2006), studi osservativi e ricerche condotte in setting altamente controllati (ad esempio: simulazioni in realtà virtuale) possono costituire scelte metodologiche efficaci per lo studio di processi psicologici e comportamentali che si sviluppano nell'interazione diretta con specifiche condizioni socio-ambientali offerte dall'ambiente del trasporto pubblico.

Un esempio di efficacia è rappresentato dalla tipologia di dato raccolto. L'importanza della raccolta di dati osservativi e delle risposte fisiologiche o di performance a una specifica stimolazione ambientale, ad integrazione dei dati soggettivi (self-reported), risiede nell'alta validità ecologica garantita dalla misurazione di fenomeni che ci si collocano nell'interazione uomo-ambiente. Processi psicologici, quali la regolazione dello spazio personale in seguito a violazione percepita, l'attuazione di strategie per esercitare il controllo sull'ambiente circostante, il processo di valutazione di sicurezza, non richiedono un alto grado di consapevolezza quando si verificano nella vita quotidiana. Applicare misure soggettive ,che dipendono dalla consapevolezza dei rispondenti circa i processi indagati, allo studio di fenomeni psicologici di questo tipo senza integrarle con dati di altra tipologia può, pertanto, generare problemi di validità ecologica (Gifford e Sacillotto 1993).

	TEORIA DELLA MASSIZZAZIONE DELL'UTILITÀ	APPROCCIO DELL'ESPERIENZA DIRETTA	APPROCCIO MICRO-ANALITICO DELL'ESPERIENZA DIRETTA
MISURA DELLA SODDISFAZIONE DI VIAGGIO	Valutazione complessiva di esperienze di viaggio anticipate	Valutazione complessiva di esperienze di viaggio passate	Valutazione di singole esperienze di interazione uomo-ambiente su TP
METODOLOGIA	Survey	Survey	Field studies, studi in setting controllati
TIPOLOGIA DI DATO RACCOLTO	Dati soggettivi	Dati soggettivi	Dati soggettivi e oggettivi (es. comportamentali, fisiologici, performance)

Tabella 1. Modelli dell'analisi della travel experience a confronto. Sono rappresentati i punti cruciali: modalità in cui la soddisfazione di viaggio viene misurata; scelta metodologica; e tipologia di dato raccolt

Conclusioni: Implicazioni pratiche per la promozione della green mobility

Le implicazioni euristiche associate all'applicazione dell'approccio micro-analitico dell'esperienza diretta si collocano a più livelli. Isolando gli effetti delle componenti che costituiscono il contesto fisico e sociale con cui il passeggero interagisce durante il viaggio si riuscirebbe a strutturare interventi migliorativi del servizio offerto attraverso la progettazione di ambienti che siano il più possibile aderenti alle esigenze di comportamento umano, in modo da garantire un'interazione fluida con i loro utenti (Norman 2014). Nella fattispecie, se si migliorasse l'esperienza con il mezzo di trasporto pubblico, questo avrebbe un effetto positivo sulla rappresentazione mentale degli utenti del servizio e una conseguente ricaduta sul piano del comportamento (Evans & Wener 2007, Garling e Schuitema, 2007) (Figura 1).

Oltre a miglioramenti del benessere, della salute e della qualità di vita (Figura 2, "micro-system"), esperienze positive reiterate con una specifico contesto ambientale influenzerebbero la valutazione di soddisfazione con esso, con una conseguente ricaduta su altri domini di vita della singola persona (Ettema et al. 2012; Figura 2, "meso-system"). Se il processo migliorativo appena descritto si innescasse per molte persone, si genererebbe una trasformazione delle pratiche sociali tale da avere ricadute anche sul piano politico ed economico (Kimes & Robson 2004; Figura 2, "macro-system"), promuovendo un cambiamento sostenibile nella direzione della green mobility

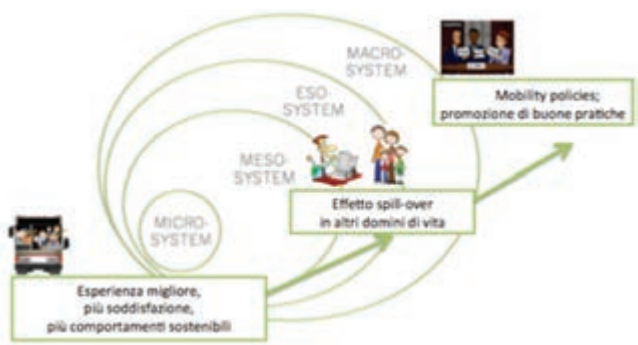


Figura2 - Rappresentazione delle implicazioni pratiche associate all'approccio dell'analisi diretta della micro-esperienza sfruttando il modello ecologico di Bronfenbrenner (Bronfenbrenner & Ceci 1994).

Carmen Mongelli

Sperimentazione d'intervento dello Psicologo del Traffico all'interno dei Corsi di Formazione Periodica per il rinnovo e dei Corsi di Formazione iniziale per il conseguimento della Carta di Qualificazione del Conducente

In seguito all'adeguamento della normativa italiana sulla politica dei trasporti a livello comunitario e, quindi anche ciò che riguarda la Carta di qualificazione del Conducente, anche in seguito alle modifiche apportate con la Circolare ministeriale dei trasporti Prot. 7787 del 03/04/14 – Procedure esame CQC iniziale e periodica di cui al DM 20/09/2013 al punto 6.4.2, con oggetto lo svolgimento dei corsi di formazione periodica per il rinnovo della carta di qualificazione del conducente e di formazione iniziale per il conseguimento della carta di qualificazione del conducente sono state inserite delle ore di lezione da tenersi da un docente con qualifica di medico specialista in medicina.

Si è ritenuto da parte dell'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano e di alcuni dirigenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti,i quali evidentemente prima di altri hanno visto in prospettiva e ritenuto importante ai fini della sicurezza stradale l'approccio interdisciplinare fra medico e psicologo del traffico,in particolare del Dirigente della Direzione Generale dei Trasporti del Nord Ovest dott. Ing. Garrisi e del Dirigente della Direzione Generale dei Trasporti del Sud – Napoli dott. Ing. Delliveneri, nonché del Direttore Scientifico dell'Unità di Ricerca in Psicologia del Traffico Prof.ssa Ciceri e del coordinatore didattico del corso di perfezionamento in Psicologia del Traffico Dott.ssa Biassoni, concertare il lavoro e organizzare i tempi in via sperimentale fra lo Psicologo del Traffico e il medico e, quindi apportare delle ripartizioni del numero delle ore di docenza.

La sperimentazione ha coinvolto 180 partecipanti di diverse fasce di età, la maggior parte dei quali svolge l'attività di autista di professione. Pertanto l'importanza di un approccio interdisciplinare all'educazione della sicurezza stradale rappresenta un punto di interesse per chi, nel contesto stradale trascorre gran parte della propria quotidianità e, dunque, della propria vita.

La modalità con cui si è svolta la sperimentazione si è rifatta ad un approccio psicologico basato prevalentemente sulla comunicazione bi-direzionale, sulla condivisione e sulla valutazione dell'efficacia dell'intervento, nei termini non solo degli obiettivi raggiunti ma anche e soprattutto puntando sulla qualità elevata in tutti gli aspetti raggiunti .

In particolare le macro-aree degli argomenti trattati hanno avuto come oggetto l'importanza della percezione del rischio e i processi attentivi implicati durante la guida. Gli argomenti citati sono stati divisi in due lezioni di due ore ciascuna.

Sin dall'inizio ogni gruppo ha presentato interesse nei confronti degli argomenti proposti, pur essendo restii alla possibilità di un livello di concentrazione (o attenzione) per l'intera parte del tempo a disposizione. Man mano che le proposte didattiche incalzavano i partecipanti percepivano sempre con maggiore inte-

resse la partecipazione e la necessità di intervento sugli argomenti trattati.

Nella fase del pre-test maggiori criticità si sono presentate soprattutto su un argomento saliente come è quello della Percezione del rischio: infatti il 60% dei presenti non era a conoscenza di cosa fosse la percezione alla guida e di come la stessa intervenisse quotidianamente in un'attività

apparentemente semplice ma, estremamente complessa come la guida. Criticità presentata soprattutto considerando il solo coinvolgimento diretto degli organi di senso senza implicazione alcuna del sistema proprio-cettivo, ossia dei processi mentali (46,7% dei partecipanti).

Ulteriore aspetto problematico si è presentato riguardo la possibilità di previsione del rischio in base all'esperienza alla guida. Infatti il 40% dei partecipanti non ha attribuito importanza alla variabile dell'esperienza come aspetto facilitante della previsione di un evento rischioso.

Minori criticità si sono presentate riguardo agli aspetti che interferiscono sulla visibilità alla guida, in particolare facendo riferimento ad alcune caratteristiche costruttive dei veicoli, ad esempio i montanti interni, che, in alcuni casi non permettono all'autista di riuscire a tenere sotto controllo tutte le situazioni pericolose della strada tra cui la presenza dei pedoni. Infatti a commettere errori su questo argomento è stato solo il 33,3 % dei presenti.

Mentre, un numero ancora più esiguo, pari al 30% non è riuscito a considerare la percezione del rischio come un fattore soggettivo, che varia in base al singolo conducente che è alla guida, facendosi perlopiù ingannare dall'aspetto oggettivo rappresentato da situazioni standard che si pensa possano essere considerate oggettivamente rischiose indipendentemente dalla variabile umana.

Nella seconda fase della somministrazione del questionario, ossia del post-test, la compilazione è stata preceduta dall'aspetto didattico presentato con una modalità interattiva e con la discussione e la contestualizzazione degli aspetti teorici nella pratica su strada.

In fase di correzione dei post test sulla percezione del rischio le maggiori criticità si sono presentate sulla percezione della pericolosità su strada, in particolare facendo riferimento alla possibilità di riuscita o meno di previsione degli eventi (70% dei partecipanti). Aspetto particolarmente sottovalutato dal 43,3% dei partecipanti è stato la componente soggettiva implicata nella percezione di una situazione come rischiosa, aspetto in leggera crescita rispetto allo stesso dato presentato in fase di pre-test.

La difficoltà iniziale rappresentata dal concetto di percezione è stata mitigata in seguito ai contenuti didattici e agli aspetti pratici presentati, infatti solo il 26,7% ha riportato ancora degli errori sulla definizione del suddetto concetto.

In netto calo in termini di errori commessi si presenta l'implicazione anche della componente dei processi mentali alla guida, dapprima ampiamente sottovalutati. Infatti la percentuale degli errori si è abbassata al 23,3 % rispetto al 46,7 % rispetto alla fase del pre-test.

Percentuale irrisoria di errori commessi (solo il 13,3% dei partecipanti) si presenta riguardo alla prevedibilità del rischio in base all'esperienza considerando che, prima dell'incontro formativo circa il 20 % in più non attribuiva alcuna importanza all'aspetto legato all'esperienza come elemento che potesse in qualche modo influenzare la percezione e la previsione di un evento rischioso.

La seconda parte della sperimentazione ha avuto come oggetto la trattazione dei processi attentivi implicati alla guida, focalizzando ancora una volta l'attenzione sugli aspetti pratici chiedendo l'esplicitazione delle esperienze dei presenti.

Lo svolgimento è stato lo stesso presentato nella prima parte della sperimentazione sia per quanto riguarda la strutturazione della lezione che per gli strumenti utilizzati.

Pertanto, subito dopo l'esplicitazione dell'argomento che si sarebbe trattato di lì a poco, ai partecipanti è stato chiesto di compilare il questionario che, come nella lezione precedente si sarebbe poi potuto confrontare con il questionario che avrebbero compilato al termine della presentazione del tema in oggetto.

Dall'analisi dei questionari pre-test sugli aspetti attentivi è emersa una percentuale di errori abbastanza alta pari al 70,8% riguardo la definizione del concetto di attenzione, facendosi ingannare dalla possibilità di riuscire a tenere sotto controllo tutti gli aspetti presenti nell'ambiente piuttosto che sulla focalizzazione solo su alcuni elementi.

Stessa percentuale elevata di errori (70,8%)si è presentata riguardo il concetto di fuoco attentivo e sull'ampiezza della capacità di focalizzazione su una porzione dell'ambiente, nonostante fosse stata inserita la specificazione del termine. In base a quanto emerso dai partecipanti l'errore commesso su tale quesito è stato perlopiù dovuto ad una mancanza di conoscenza dell'argomento, piuttosto che all'utilizzo del termine tecnico.

La capacità della mente di riuscire a tenere sotto controllo tutte le informazioni presenti nell'ambiente viene sovrastimata dal 41, 7% dei partecipanti al corso, i quali tralasciano la capacità selettiva ed economica della mente di focalizzarsi solo sugli aspetti di maggiore pregnanza.

Aspetto di maggiore conoscenza è rappresentato, invece, dal processo di attenzione presentato come un concetto astratto che, però ha importanti e concrete conseguenze sulla sicurezza alla guida. Infatti solo il 20, 8% dei presenti non ha ritenuto questo aspetto come un fattore fondamentale da tenere in considerazione per una guida sicura.

Argomento ormai molto diffuso nelle varie campagne di sensibilizzazione sulla sicurezza stradale è la guida in stato di ebbrezza e soprattutto le tragiche conseguenze che la stessa potrebbe avere in caso di guida dopo aver assunto una certa quantità alcol o sostanze stupefacenti o particolari farmaci. Infatti solo una percentuale bassa pari all'8,3% non ha considerato la possibilità di sovrastimare le proprie capacità alla guida in questo stato e la conseguente sottovalutazione dei pericoli della strada.

Durante la parte intermedia della sperimentazione ci si è basati sull'ausilio di video anche con delle sequenze molti forti per far sì che aspetti tragici ma allo stesso tempo reali possono presentarsi a seguito di aspetti che potrebbero in alcuni casi essere sottovalutati, come ad esempio la disattenzione provocata dall'uso del cellulare, dall'accensione della sigaretta, dalla regolazione dei comandi della radio, dall'assunzione di alcol e droga, dalla mancanza di concentrazione dovuta a sonnolenza e dall'ingestione di cibi pesanti, dalla mancanza della distanza di sicurezza, dal superamento dei limiti di velocità.

Nella seconda fase della compilazione dei questionari post-test la percentuale degli errori è nettamente calata in ognuna delle domande presentate, arrivando ad azzerare la percentuale già bassa degli errori in fase pre-test a proposito della guida in stato di ebbrezza.

La percentuale di errori, cala di 20 punti percentuali riguardo la definizione del concetto di attenzione riuscendo, la metà dei partecipanti, a differenza della fase precedente, a considerare questo processo come non coinvolgente tutti gli aspetti presenti ma solo alcuni che possono rientrare nel proprio campo di interesse.

La percentuale si abbassa notevolmente fino a raggiungere il 41,7% riguardo la conoscenza sulla capacità del fuoco attentivo di focalizzarsi su una zona ristretta dell'ambiente riuscendo ad aumentarne la precisione.

La consapevolezza della gestione dell'attenzione è considerata dal 75% come un fattore importante per evitare che si verifichino incidenti, pertanto solo il 25% dei partecipanti non attribuisce questo fattore come un aspetto controllabile ai fini della sicurezza stradale.

La percentuale di errori rispetto al pre-test cala notevolmente quando al candidato è stato chiesto di mettere in pratica il concetto di fuoco attentivo immaginando di focalizzarsi solo su un aspetto che potrebbe presentarsi quando è alla guida come ad esempio una bicicletta che attraversa la strada antistante. Infatti dal 41,7 % degli errori commessi nella fase precedente, solo il 16,7% non riesce a considerare che il fuoco attentivo sarà ristretto nei confronti della direzione percorsa dal ciclista.

Al termine delle lezioni i partecipanti hanno espresso, ogni volta la gradevolezza delle ore trascorse insieme e l'invito ad essere presente anche in altre ore successive al corso.

Compiacimento e apprezzamento sono stati espressi anche da parte degli esaminatori/ispettori in fase di ispezione, in quanto hanno colto negli stessi partecipanti interesse nei confronti degli argomenti e delle modalità presentate a differenza di quando, irrompendo in aula in altre visite ispettive di altri argomenti, notavano una certa indifferenza.

Pertanto, a seguito dell'elevato grado di soddisfazione presentato dai partecipanti di tutti i corsi che finora hanno preso parte alla sperimentazione, sono state presentate altre richieste della figura dello Psicologo del Traffico all'interno dei corsi sia di rinnovo che di conseguimento della carta di qualificazione del conducente.

Poster presente nel sito:

http://progetti.unicatt.it/progetti-milan-convegno-internazionale-move-the-future-psicotraffico-corner

Alessia Nastri

TRAFFICANDO - ESPERIENZE DI PSICOLOGIA DEL TRAFFICO

Il presente contributo illustra in modo sintetico alcuni progetti, tra i più significativi, inerenti la Psicologia del traffico realizzati e tutt'ora in corso.

I. "Condividere la strada della scuola"

Nell'anno scolastico 2014/2015 il progetto è stato realizzato in via sperimentale presso la Scuola dell'infanzia "Paola Di Rosa" di Borgosatollo (Bs) ed è risultato vincitore primo classificato al Premio Isoradio 2015.

Il progetto è stato realizzato con la partecipazione dell'Associazione "Condividere la strada della vita", dell'Accademia di Belle Arti Santa Giulia, del Comune di Borgosatollo. I locali della scuola sono stati trasformati ricreando, grazie anche al coinvolgimento e all'aiuto dei genitori, un vero e proprio ambiente stradale a misura di bambino. In un solo weekend corridoi, saloni e aule sono diventati vie e piazze con relativa segnaletica e persino una rotatoria … una vera sorpresa per i bambini il lunedì successivo! Con stupore ed entusiasmo da quel momento ha preso avvio il progetto che si è sviluppato lungo un intero anno scolastico, periodo durante il quale i bambini e le loro famiglie sono stati coinvolti in varie attività. Attraverso percorsi tematici, visite guidate sul territorio e laboratori ludica-creativi, gli insegnanti hanno accompagnato i bambini lungo strade, simboliche e reali, conducendoli alla conoscenza delle regole della scuola, della casa, del rispetto di sé, dell'altro e dell'ambiente nell'ambito di un più ampio percorso di educazione alla cittadinanza. A ciascun bambino è stata inoltre consegnata la propria "patente a punti", strumento ispirato alla strategia educativa della Token Economy, mediante il quale i piccoli alunni hanno guadagnato o perso punti in base all'adozione di comportamenti corretti o meno. Anche le famiglie sono state fortemente coinvolte, sia nella trasformazione dei locali sia, nel corso del progetto, in incontri ad hoc con gli insegnanti e serate con gli esperti (psicologa del traffico, forze di polizia, associazioni di volontariato).

http://www.isoradio.rai.it/dl/portaleRadio/media/ContentItem-dc29b153-3075-4a17-a5b8-54b6530e5c1c.html

2. "Casco … bene"

Il Service è promosso dal Lions Club Brescia Cidneo e Panathlon Club di Brescia e si avvale della collaborazione di numerosi professionisti: medici dello sport, psicologi, docenti di educazione fisica, volontari del soccorso, forze di Polizia. Con il contributo dei vari partner del progetto è stato realizzato un efficace opuscolo che viene distribuito agli studenti delle classi coinvolte e che diviene anch'esso materiale di approfondimento in aula.

Da diversi studi epidemiologici è emerso che il picco delle emorragie cerebrali irreversibili si riscontra in età adolescenziale per traumi stradali. La finalità principale con cui tale Service è stato impostato è quella di prevenire i traumi cranici in età evolutiva, stimolando i bambini, sin dalla più tenera età, ad indossare il casco quando utilizzano la bicicletta nelle varie attività sportive e non che essi

svolgono. Esso ha inoltre lo scopo di incentivare una mobilità sempre più autonoma, sostenibile e sicura, costituendo inoltre un'occasione per trasmettere conoscenze di educazione stradale. Il Service è strutturato in più fasi e prevede: incontri con i docenti, compilazione e successiva analisi di questionari pre e post intervento, visione di un filmato appositamente creato e seguente dibattito con gli esperti, attività esperienziali ed esercitazioni pratiche. Dal 2012 ad oggi il progetto è stato realizzato in numerosi istituti scolastici di Brescia e provincia, coinvolgendo centinaia di alunni e docenti.

3. "Formazione istruttori e autisti mezzi di soccorso"

Il Gruppo di formazione autisti si è costituito nel 2013, afferisce alla Federazione Volontari del Soccorso della Regione Lombardia ed è composto da diverse professionalità, tutte accumunate da esperienze pluridecennali nell'ambito del soccorso e dell'emergenza. La finalità principale è promuovere la professionalità dell'autista soccorritore attraverso una formazione specialistica e volta a garantire standard elevati di sicurezza. I percorsi formativi sono differenziati in base al ruolo e prevedono lezioni teoriche di carattere interattivo ed esercitazioni e prove pratiche. La formazione è rivolta non solo agli aspiranti autisti, ma coinvolge, mediante corsi di aggiornamento periodici, anche gli autisti effettivi. Sono stati inoltre attuati, dalla costituzione del Gruppo, tre corsi di formazione per istruttori, con l'intento di innalzare sempre più le competenze e la professionalità dei conducenti dei mezzi di soccorso. Gli argomenti teorici vertono su nozioni giuridiche e normative, sugli aspetti psicologici alla guida relativi in particolare alla psicologia del traffico e dell'emergenza e sulla conoscenza delle tecniche operative e dei presidi. La parte pratica è impostata in modo tale che i partecipanti possano acquisire consapevolezza dei limiti propri e del mezzo, apprendano a compiere manovre in sicurezza per tutto l'equipaggio, il paziente trasportato e gli altri utenti della strada, a comunicare efficacemente in situazioni d'emergenza e in collaborazione con altri operatori del soccorso presenti sul luogo dell'evento.

Sono stati finora svolti numerosi corsi di formazione e di aggiornamento per le diverse Associazioni presenti sul territorio lombardo e aderenti a FVS, interessando le province di Bergamo, Brescia, Cremona, Milano, Monza Brianza.

Poster presente nel sito:

http://progetti.unicatt.it/progetti-milan-convegno-internazionale-move-the-future-psicotraffico-corner

Miriam Tettamanti

ANALISI DELLA VIABILITA' NEGLI INCROCI STRADALI

La psicologia del traffico può fornire un importante contributo per comprendere quali sono i processi percettivi e cognitivi alla base della lettura e comprensione della segnaletica orizzontale e verticale e, più in generale, dell'ambiente strada.

Gli studi psicologici del comportamento di guida possono dunque fornire dati importanti da utilizzare come base per la progettazione di strade,per il posizionamento della segnaletica orizzontale e verticale e per la modifica delle infrastrutture stradali.

Lo studio si propone di esplorare quali sono i comportamenti di guida dei veicoli che transitano in due incroci situati a Monticello Brianza (LC): l'incrocio tra via Bocconi e via della Quercia e l'incrocio tra Via Diaz, via Casati e via Galilei.

OBIETTIVO

L'obiettivo principale dello studio qui presentato è quello di rilevare le criticità e le problematiche maggiori riguardanti i due incroci sopraindicati.

METODOLOGIA

Lo studio è composto da quattro fasi:

1) sopralluogo e prima osservazione finalizzata ad una prima individuazione dei punti critici degli incroci, ad individuare le tipologie di veicoli e a rilevare i principali comportamenti scorretti.

Documentazione attraverso fotografie.

2) Creazione di una griglia di osservazione sulla base della prima osservazione con finalità di rilevazione quantitativa. Compilazione della griglia nei punti di interesse, durante le ore di punta,per la durata di un'ora ad ogni incrocio.

3) Elaborazione statistica dei dati e loro rappresentazione attraverso grafici.

4) Stesura di ipotesi di intervento

CAMPIONE

Per quanto riguarda il primo incrocio (via Bocconi-via della Quercia) sono stati rilevati i comportamenti di guida di 220 veicoli.

Nel secondo incrocio (via Diaz, via Casati, via Galilei) la rilevazione dei comportamenti di guida ha riguardato 310 veicoli.

RISULTATI

Nell'incrocio tra via Bocconi e via della Quercia la segnaletica orizzontale al momento dello studio era ambigua mentre quella verticale era in buone condizioni, e la visuale per chi proveniva da via della Quercia e per chi proveniva dal basso di via Bocconi era supportata da uno specchio.

Relativamente a questo incrocio, i dati raccolti hanno mostrato che la maggior parte dei veicoli transitante in questo incrocio aveva comportamenti di guida scorretti (52,27%). In particolare, erano scorretti i comportamenti di guida del

INCROCIO Via Bocconi - Via dalla Quercia

30,23% dei veicoli provenienti da via Bocconi e del 66,42% dei veicoli provenienti da via della Quercia. Complessivamente, i principali comportamenti scorretti dei driver erano: non guardare gli specchi (34,88%), non mettere le frecce direzionali quando si svoltava (32,56%), avere una velocità inadeguata (11, 63%).

Nell'incrocio tra via Diaz, via Casati e via Galilei la segnaletica era discretamente buona. Chi proveniva da via Casati aveva la visuale supportata da uno specchio che però, a causa della strutturazione dell'incrocio, era molto distante rispetto allo stop. I veicoli transitanti nell'incrocio potevano proseguire in tutte le direzioni. Al centro dell'incrocio c'era spazio per due soli veicoli di medie dimensioni.

INCROCIO Via Diaz - Via Casati - Via Galilei

Relativamente a questo incrocio, i dati raccolti hanno mostrato anche in questo caso che la maggior parte dei veicoli aveva comportamenti di guida scorretti (64,84%). In particolare, erano scorretti i comportamenti di guida del 41,59% dei veicoli provenienti da via Diaz, dell'80,46% dei veicoli provenienti da via Casati e del 76,36% dei veicoli provenienti da via Galilei. Complessivamente, i principali comportamenti scorretti dei driver erano: rallentare senza fermarsi alla striscia di arresto

(26,85%), avere una velocità inadeguata (22,22%). Importanti comportamenti scorretti erano anche: non mettere le frecce direzionali quando si svoltava (17,59%), fermarsi dopo la striscia di arresto (14,35%) e non guardare lo specchio (13,89%).

A seguito dei risultati ottenuti sono stati ipotizzati interventi di modifica della segnaletica stradale volti a rendere più usabili e chiari i due incroci considerati.

DISCUSSIONE

Durante l'osservazione è stata ipotizzata, partendo dall'osservazione dei comportamenti, una generalizzata sfiducia negli specchi. Tale sfiducia era legata probabilmente, nel caso dell'incrocio tra via Bocconi e via dalla Quercia in cui lo specchio era vicino, al fatto che con lo specchio la percezione della distanza dei veicoli risulta alterata. Nel caso dell'incrocio tra via Diaz, via Casati e via Galilei la sfiducia era verosimilmente alimentata anche dalla lontananza dello specchio, che a quella distanza non svolgeva adeguatamente la sua funzione. La conseguenza era la fermata di molti driver dopo la striscia di arresto per valutare "direttamente" se sopraggiungessero veicoli, con invasione di corsia.

Le modifiche proposte hanno in particolare tenuto conto di questo aspetto.

Poster presente nel sito:

http://progetti.unicatt.it/progetti-milan-convegno-internazionale-move-the-future-psicotraffico-corner

Pillole di Psicologia del Traffico

Psicotraffico Corner

Move the Future, Milano 16-17 giugno 2016

Manuela Bellelli

bellelli.manuela@gmail.com

- **Laurea Magistrale in Psicologia cognitiva applicata**
- **Perfezionamento post laurea in Psicologia del Traffico**
- Corsi di formazione
- Dipendente pubblico

PROGETTI REALIZZATI , ESPERIENZE

www.italy-ontheroad.it

Educazione stradale per italiani e stranieri, in varie lingue per insegnare la sicurezza stradale agli stranieri

Formazione alla sicurezza nella circolazione stradale per adulti *over* 65

Cenni sul decadimento psico-fisico e problematiche associate alla guida.

Nozioni di psicologia della percezione, dell'attenzione e *decision making*. Ripasso regole della precedenza, circolazione in rotatoria e sistemi di ritenuta

Corsi di formazione ad operatori di Polizia Municipale

Comunicazione del decesso ai familiari delle vittime di incidente stradale. Testimonianza, elementi e tecniche per reperirla. Suicidio nelle Forze di Polizia

Corsi di educazione alla sicurezza stradale per stranieri

Educazione alla sicurezza stradale per adulti

Percezione, attenzione e *decision making* alla guida. Sonno: funzionamento, ritmi circadiani, igiene, disturbi, deprivazione

PROGETTI FUTURI E PROPOSTE

Continuare le esperienze iniziate

Sicurezza passiva per i ciclisti

Psicotraffico corner – Move the future
Federica Confalonieri

www.federicaconfalonieri.com
confafc@hotmail.it

FORMAZIONE

Iscritta all'Albo A
2012 – 2013 Corso di specializzazione in Psicologia del Traffico – UCSC
2009 – 2011 Laurea magistrale in psicologia dello sviluppo e della comunicazione, curriculum in comunicazione, empowerment e benessere –UCSC
2006 – 2009 Laurea triennale in scienze e tecniche psicologiche

ATTIVITÀ E PROGETTI REALIZZATI

Collaboratrice esterna dell'Unità di Ricerca in Psicologia del Traffico – Università Cattolica del Sacro Cuore

Valutazione d'idoneità alla guida

Presso il Servizio di valutazione di idoneità alla guida – Unità di ricerca in Psicologia del Traffico
Valutazione e diagnosi dei requisiti psicologici alla guida

Formazione presso autoscuole

Lezioni all'interno di corsi di formazione iniziale e periodica per insegnanti istruttori,
di corsi per il conseguimento della patente B,
di corsi CQC,
corsi per il recupero dei punti della patente.

Presso: Autoscuola Moderna, Consorzio Villoresi, Autoscuola Trecatese, Autoscuola La Rhodense, Autoscuola Centauro

Sui temi dell'attenzione, della percezione, della percezione del rischio, dell'alcool

Consulente sicurezza aziendale

Corso di formazione rivolto ai dipendenti autorizzati all'utilizzo dell'auto valido come aggiornamento alla sicurezza previsto dal D.Lgs 81/08
Presso Assioma

Ricerche

- Potenziamento dell'attenzione e della percezione del rischio a scuola guida
- New drivers ed expertise: uno studio per indagare la relazione tra attenzione e correttezza alla guida
- Detezione di pedoni in contesti di guida, Liceo Parini
- Sperimentazione d'intervento dello psicologo del traffico all'interno dei corsi di formazione periodica per il rinnovo della carta di qualificazione del conducente
- La sicurezza in ambulanza: un'indagine sulla percezione del rischio e sull'efficacia dei corsi di guida sicura
- La sicurezza stradale in Val Camonica

PUBBLICAZIONI

"Ti guida la testa. Teoria e training di psicologia del traffico", Ciceri M., Confalonieri F., Lombardi D., EsseBi Editore.

Ciceri M., Confalonieri F.,(2012). Strategie di esplorazione visiva e percezione del rischio nei new drivers, *Ricerche di psicologia*, volume 1-2012, 63-82.

Collaborazione con il magazine *Gente in Movimento*

PROGETTO: LA SICUREZZA STRADALE IN VAL CAMONICA

Ricerca-intervento promossa dall'Unità di ricerca in psicologia del traffico in collaborazione con l'Associazione Camuno Sebina "La Linea della Vita" sulla sicurezza stradale nelle vicinanze dei plessi scolastici.

STRUTTURA DELL'INTERVENTO

Incontri introduttivi con docenti e studenti	Attività svolte dai docenti con gli studenti (osservazione diretta rischi stradali, disegni, role play)	Incontri conclusivi con studenti, docenti e genitori

OBIETTIVI

- potenziare la percezione del rischio negli studenti coinvolti
- monitorare l'utilizzo della strada da parte dei ragazzi
- consapevolizzare circa il proprio comportamento
- analisi di dinamiche incidentali come strumento di prevenzione

CAMPIONE

Medie	Superiori
• N soggetti= 95	• N soggetti=71
• Età= 13-14 anni	• Età= 17-18
• Genere= 53 M; 45 F	• Genere= 25 M; 46 F

RISULTATI

Medie: no differenze significative

Superiori: t=-4,481; sign.=0,00

CONCLUSIONI

L'intervento aumenta la percezione del rischio negli studenti, questo si evidenzia anche tra il gruppo di controllo e il gruppo sperimentale delle medie

L'intervento facilita l'esplicazione delle dinamiche incidentali e l'individuazione delle cause

Come causa di incidenti stradali, le maggiori variazioni di frequenza riguardano la "distrazione" e il "non rispetto delle regole"

PSICOTRAFFICO CORNER
"Move the Future", Milano 16-17 giugno 2016

LO PSICOLOGO DEL TRAFFICO NELLA FORMAZIONE DEI FORMATORI: ESPERIENZE IN AUTOSCUOLA

Dott.ssa M. Luisa Demattè

- Laurea in Psicologia all'Università di Bologna (2003)
- Dottorato di ricerca in Scienze della Cognizione e della Formazione all'Università di Trento (2006)
- Tirocinio presso l'Unità di Psicologia Viaria dell'APSS di Bolzano (2013)
- Corso di perfezionamento in Psicologia del Traffico all'Università Cattolica di Milano (2015)
- Assegnista di ricerca post-doc all'Università di Trento (2006-2009), alla Fondazione Edmund Mach (2009-2014) e all'Università di Padova (dal 2014)
- Attività di formazione di istruttori e insegnanti di autoscuola (dal 2015)

dematte.luisa@gmail.com

LO PSICOLOGO DEL TRAFFICO IN AUTOSCUOLA?

Obiettivo: contribuire a incrementare la sicurezza stradale

Psicologo del Traffico (PT):

- esperto del "*funzionamento*" dell'**essere umano** nel **sistema traffico**.
- cruciale nella formazione di:
  - formatori di nuovi conducenti
  - conducenti che adottano comportamenti ad alto rischio
  - di conducenti con elevata responsabilità

RECUPERO PUNTI PATENTE[1] E FORMAZIONE INIZIALE/PERIODICA CONDUCENTI PROFESSIONALI (CQC)[2]

Temi previsti:

- cause degli incidenti stradali
- stato psicofisico del conducente

Integrazioni dello Psicologo del Traffico:

- limiti dell'attenzione e percezione dei rischi
- stati emotivi e disattenzione

Metodi:

- lezioni frontali
- filmati e discussione
- simulazioni e role-playing
- questionari specifici (locus of control, percezione del rischio, effetti dell'alcool)

FORMAZIONE PERIODICA INSEGNANTI/ISTRUTTORI[3]

Attività effettuata:

11 ore, Accademia di Guida SPRINT (Rovereto, TN)

Temi previsti:

- nuovi sviluppi dei metodi di insegnamento e di apprendimento

Integrazioni dello Psicologo del Traffico:

- attenzione e percezione
- apprendimento e memoria
- neopatentati e anziani
- stato della ricerca scientifica

Metodi utilizzati:

- lezioni frontali
- filmati e discussione

FORMAZIONE INIZIALE INSEGNANTI/ISTRUTTORI[3]

Attività effettuata:

15 ore, **Consorzio Autoscuole Riunite del Trentino** (CORAT, Trento)

Temi previsti:

elementi di pedagogia e di tecniche delle comunicazioni

Integrazioni dello Psicologo del Traffico:

- attenzione e percezione
- apprendimento e memoria
- neopatentati e anziani
- stato della ricerca scientifica

Metodi utilizzati:

- lezioni frontali
- filmati e discussione
- role-playing
- questionario sulla qualità della didattica

CRITICITÀ

- quadro normativo assente o carente
- spazio per l'integrazione del programma previsto con le competenze specialistiche dello Psicologo del Traffico
- comunicazione con i proprietari delle autoscuole e aspettative sul ruolo dello Psicologo del Traffico
- gestione esigenze generiche di ascolto/supporto di istruttori/insegnanti

ATTIVITÀ FUTURE

- Proseguimento collaborazione con CORAT e con l'Accademia di Guida SPRINT per la formazione di insegnanti/istruttori e conducenti
- Ipotesi di collaborazione per la formazione dei dipendenti di A22 Autostrada del Brennero

Normativa

1) D.M. Ministero Infrastrutture e Trasporti 29/07/2003 (G.U. 181 06/08/2003).
2) D.M. Ministero Infrastrutture e Trasporti 16/09/2009 (G.U. 06/11/2009).
3) D.M. Ministero Infrastrutture e Trasporti 17 26/01/2011 (G.U. 57 10/03/2011).

Psicotraffico Corner - MOVE THE FUTURE
16-17 Giugno 2016, Milano

Pedestrian-Vehicle Interactions at Urban Unsignalized Intersections: an Empirical Study Towards Modeling and Simulations

Andrea Gorrini, Luca Crociani, Giuseppe Vizzari, Stefania Bandini
CSAI - Complex Systems and Artificial Intelligence research center
Department of Informatics, Systems and Communication
University of Milano-Bicocca (Milano, ITALY)
andrea.gorrini@unimib.it; luca.crociani@disco.unimib.it;
giuseppe.vizzari@disco.unimib.it; stefania.bandini@disco.unimib.it

INTRODUCTION

The modeling and simulation of pedestrian/vehicle interactions is an open challenge for both research and practical computational solutions supporting urban traffic decision makers and managers.

The social cost of pedestrians' risky behavior pushes the development of a new generation of computational models integrating analytical knowledge, data and experience about the complex dynamics occurring in pedestrian/vehicle interactions, which are not completely understood despite recent efforts [1].

This work presents the results of a large data gathering campaign realized at a two-way stop-controlled unsignalized intersection [2]. The selected area of the city of Milan (Italy) is characterized by a significant presence of elderly inhabitants and pedestrian-vehicle risky interactions, testified by a high number of accidents involving pedestrians in the past years.

Results will be employed for modeling the phenomenon, as characterized by three main phases: (i) approaching, (ii) appraising (evaluation of the distance and speed of oncoming vehicles) and (iii) crossing. The final objective of the research is to support the development of a microscopic agent-based tool for simulating pedestrian behavior at unsignalized crosswalks [3], focusing on the specific needs of the elderly pedestrians [4].

METHODOLOGY

Objective: enhancing the comfort and safety of urban facilities (European Charter of Pedestrian Rights, 1988)

Cross-disciplinary approach:
- Geographic Information System
- Questionnaires and Walkability assessment
- Naturalistic observations (in vivo)
  → Computer-based model calibration and validation
- Agent-based Simulations
  → What-if scenarios
  → Design of alternative spatial layouts
  → Supporting Municipalities and decision makers

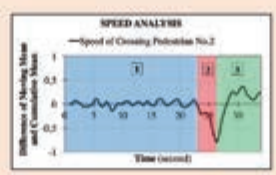
SCENARIO ANALYSIS

WALKABILITY ASSESSMENT

IN VIVO OBSERVATION

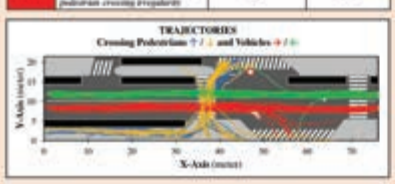
RESULTS

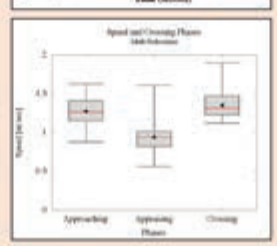
LOS	Description for unsignalized intersections	Pedestrian Delay (second/pedestrian)	Vehicle Delay (second/vehicle)
LOS A	*Very small delay, none crossing irregularity*	< 5	< 10
LOS B	*Small delay, almost no one cross irregularity*	5-10	10-15
LOS C	*Small delay, very few pedestrian crossing irregularity*	10-20	15-25
LOS D	*Big delay, someone start crossing irregularity*	20-30	25-35
LOS E	*Very big delay, many pedestrians crossing irregularity*	30-45	35-50
LOS F	*Very big delay, almost every waiting pedestrian crossing irregularity*	> 45	> 50

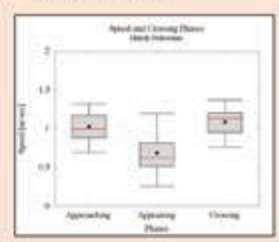


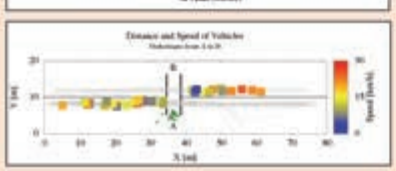
- **Traffic volumes and pedestrian profiles**
- **Origin Destination matrix**
- **Drivers' compliance to crossing pedestrians**
- **Level of Service**
- **Age-driven crossing behavior**

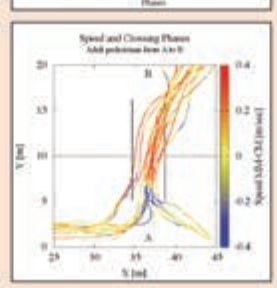
1. **Approaching phase**
   → pedestrian on sidewalk (stable speed)
2. **Appraising phase**
   → slowing down or stops
   → evaluating the distance and speed of oncoming vehicles
3. **Crossing phase**
   → deciding to cross ad speed up

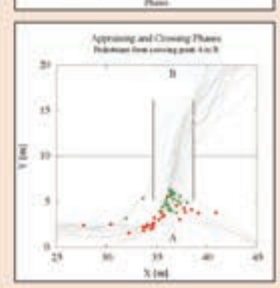












REFERENCES

1. Zeng, W., Chen, P., Nakamura, H., Iryo-Asano, M. (2014). Application of social force model to pedestrian behavior analysis at signalized crosswalk. *Transportation Research Part C*, 40, 143-159
2. HCM2010 (2010). *Highway Capacity Manual*. Washington DC: Transportation Research Board
3. Vizzari, G., Crociani, L. (2014). An Integrated Model for the Simulation of Pedestrian Crossing. *Proceedings of 11th International Conference on Cellular Automata for Research and Industry, ACRI 2014*, 670-679
4. OECD (2001). *Ageing and Transport: Mobility needs and safety issues*, Paris, Organization for Economic Co-operation and Development

ALUMNI CORNER
MOVE THE FUTURE, 16-17 GIUGNO 2016

Dott.ssa Merati Valentina

Psicologa dello sviluppo e della comunicazione

Laureata presso l'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano nel 2014.

Collaborazioni con l'Unità di ricerca in Psicologia del Traffico di Milano nell'ambito di ricerca su sicurezza e sostenibilità alla guida

SICUREZZA E SOSTENIBILITA

ATTEGGIAMENTI E COMPORTAMENTI ALLA GUIDA DI UN'AUTO NON DI PROPRIETÀ

INTRODUZIONE:

In questa ricerca è stata focalizzata l'attenzione sulla sicurezza stradale; in particolar modo il problema che si è voluto studiare riguarda l'elevato numero di incidenti stradali che sono occorsi negli ultimi anni all'interno dei nuovi servizi di trasporto, quali car sharing e noleggio auto, e la mofificazione delle abitudini di mobilità delle persone.
I servizi di car sharing e noleggio auto hanno radicalmente cambiato il rapporto che gli individui instaurano con le autovetture, esse, infatti, non sono più considerate come mezzi squisitamente privati e simbolo del potere e dell'indipendenza degli individui, bensì sono concepiti come mezzi da condividere con altre persone, oggetti utili per spostarsi all'interno della città in modo più semplice e meno vincolato rispetto all'auto privata.
I dati ANIASA, relativi agli incidenti con auto noleggiate, se confrontati con i dati Istat sugli incidenti stradali in generale, mostrano come siano molto più a rischio le persone che noleggiano un'autovettura, piuttosto che quelli che utilizzano l'auto di proprietà. Nel 2012 sono stati registrati il **21% di incidenti stradali** sul totale di 92.966 **auto noleggiate**, mentre solo lo **0,05% di incidenti** con le **vetture private**.
All'interno di questa ricerca si ipotizza che la causa principale di questo elevato numero di incidenti sia la scarsa conoscenza delle vetture che i clienti degli autonoleggio e dei servizi di sharing si trovano a guidare, conoscenza che molto spesso non viene integrata neanche con istruzioni o suggerimenti da parte delle agenzie di noleggio.

STUDIO 1

OBIETTIVI

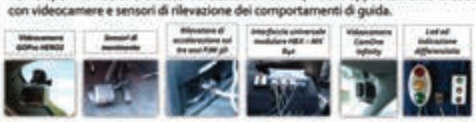
Indagare i comportamenti messi in atto dai soggetti che utilizzano un'auto non di proprietà. In particolar modo le modalità di guida, i riflessi, l'utilizzo dei comandi presenti sulle automobili.

CAMPIONE

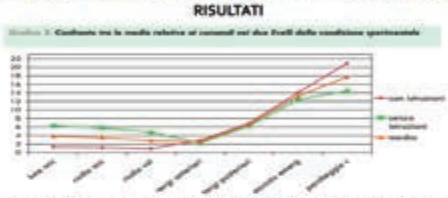
34 soggetti persone tra i 19 e i 60 anni, suddivisi in due «giovani" dai 19 ai 40 anni ed "esperti" dai 41 a 60 anni. Sottoposto a due condizioni sperimentali «con istruzioni di guida della vettura» e «senza istruzioni di guida della vettura».

STRUMENTI

Per la sperimentazione è stata utilizzata un'Audi A4 Avant appositamente allestita con videocamere e sensori di rilevazione dei comportamenti di guida.



RISULTATI



Il grafico mostra dati significativi per quanto riguarda le condizioni con istruzioni per i comandi di accensione luci, accesione radio e regolazione del volme. Evidenziando come il fornire istruzioni sull'autovettura faccia diminuire significativamente i tempi di reazione.

La condizione con/senza istruzioni non è significativa per i sensori di freno, acceleratore e per la variabile della durata del percorso. Risultano, invece, significative in relazione alle variabili età e genere.

STUDIO 2

OBIETTIVI

Indagare gli atteggiamenti e i bisogni che spingono le persone ad utilizzare un'auto condivisa e quindi non di proprietà.

CAMPIONE

120 clienti dell'azienda Noleggiare S.r.l.. Il campione rappresenta i clienti degli aeroporti di Olbia, Verona e Fiumicino.
Il campione che ha consegnato i questionari è composto dal 51% maschi 49% femmine di età compresa tra i 19 e i 70 anni.

STRUMENTI

Questionario di rilevazione di atteggiamenti sulla percezione di rischio e del possesso avente lo scopo di effettuare una classificazione e una valutazione psicologica dei clienti con cui la compagnia di noleggio si rapporta, per capire:

- La loro percezione del rischio alla guida di una vettura propria o no;
- Il tipo di attaccamento instaurato con l'autovettura noleggiata o in sharing a confronto con l'auto di proprietà;
- In quale modo si sentono legati anche in un'ottica di responsabilità al mezzo noleggiato o in sharing;
- Il grado di sicurezza che provano alla guida di un auto non propria;
- Il piacere di guida con un'autovettura non di proprietà.

RISULTATI

Comportamenti autonoleggio vs auto di proprietà

Locus of control

Tasso di ansia

I risultati mostrano come i comportamenti delle persone sulle auto noleggiate non si discostino da quelli utilizzati per le auto di proprietà come si era ipotizzato. Si rileva, invece, come i clienti prestino attenzione alle auto non di proprietà e ne abbiano cura anche con valori maggiori rispetto alla propria auto (4,40 vs 4,15).

Progetti e idee future:

- Informare le agenzie di noleggio dei risultati ottenuti dalla ricerca, per cui il fornire informazioni anche brevi sulla vettura noleggiata permette di diminuire considerevolmente i tempi di reazione e quindi diminuire la distrazione alla guida da parte dei conducenti.
- A seguito del continuo modificarsi della mobilità e delle abitudini di guida, sarebbe interessante continuare ad indagare questo fenomeno per indagare più approfonditamente i comportamenti di guida attuali su auto non di proprietà a noleggio o in sharing.

Psicotraffico Corner
Move the Future, Milano 16-17 giugno 2016

Paolo Perego Psicologo del Traffico

Formazione

2003 Qualifica di insegnante di autoscuola presso Provincia di Bergamo.
2004 Qualifica di istruttore di autoscuola presso Provincia di Bergamo.
2007 Laurea in Psicologia presso Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano con una tesi dal titolo "La Psicologia del Traffico".

Esperienze

2008 Intervento Scuola dell'Infanzia "Primavera" di Barzanò (LC) "La rappresentazione della strada".
2009 Intervento Scuola Primaria di Barzanò (LC) "La percezione del rischio stradale".
2009 Intervento Liceo Linguistico Europeo "G. Parini" di Barzanò (LC) "Da un incidente risaliamo ai rischi".
2010 Interventi dello Psicologo del Traffico nei Corsi di Guida Sicura Master Driving S.R.L.
2011 Partecipazione al Progetto "Easy Foot" per Istruttori di Scuola Guida ed Esaminatori della Motorizzazione della Provincia di Udine.
2011 Ricerca "Quale percezione del rischio hanno i conducenti di ambulanza?" Analisi del comportamento di 400 conducenti di ambulanza durante un corso di guida sicura.
2012 Ricerca "Corsi di guida sicura e percezione del rischio. Più esperti o più consapevoli del pericolo?" Studio della percezione del rischio di 228 partecipanti ai corsi di guida sicura.
Da Aprile 2012 Interventi nei corsi di formazione periodica e iniziale per insegnanti e istruttori di scuola guida in varie autoscuole della Lombardia.
2012 Ricerca sulla "Percezione del Rischio e Tempi di Reazione" presso il Liceo Linguistico Europeo "G. Parini" Di Barzanò (Lc).
2013 Intervento sulla percezione del rischio presso il Liceo Linguistico Europeo "G. Parini" di Barzanò (LC).
2013-2014 Progetto di Sperimentazione dello Psicologo del Traffico nei Corsi di Formazione Periodica C.Q.C. con il D.G.T. del Nord-Ovest.
2015 Internship presso Centre for Accident Research & Road Safety (CARRS-Q) Queensland University of Technology Brisbane, QLD Australia.
2016 Fellowship of Research presso Centre for Accident Research & Road Safety(CARRS-Q) Queensland University of Technology Brisbane, QLD Australia.

Appartenenze

Ordine degli Psicologi della Regione Lombardia (Iscritto OPL n. 13244)
Collaboratore esterno Unità di Ricerca Psicologia del Traffico Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano (www.unicatt.it/psicotraffico)
Coordinatore didattico, insegnante di teoria e istruttore di guida Autoscuola Centauro S.r.l. Barzanò, Lecco (www.autoscuolacentauro.com)

"Australia e neopatentati: Può un corso di guida difensiva aiutare a leggere la strada?"

Guidare è uno dei comportamenti più pericolosi e i new driver hanno maggiori probabilità di incidenti perché hanno una bassa capacità di percezione del rischio (Crundall et al., 2012).
Quali strumenti possono essere utilizzati per la formazione di questa abilità?
La letteratura suggerisce che possiamo usare dei video di lettura del rischio (Isler et al., 2008) o test di percezione del rischio dinamici (HPT) e, in Australia, l'introduzione del HPT nell'esame teorico per il conseguimento della patente ha comportato una diminuzione di almeno il 3% del tasso di incidenti durante il primo anno dopo l'esame di guida (Horswill et al., 2015).
Può essere un corso di guida difensiva (DDC) un altro strumento per formare la percezione del rischio? Lo Scopo del DDC è quello di migliorare la capacità di percepire il rischio, comprendere la situazione e anticipare cosa accadrà in quella situazione (Millard, 2010). Questo potrebbe significare che il DDC può migliorare la percezione del rischio? E Come possiamo misurare questo miglioramento? Se il DDC può migliorare la percezione dei rischi si puo' misurare questo miglioramento con un HPT? (Scialfa et al., 2011)
Il progetto di ricerca è attualmente sotto esame del Comitato Etico della Queensland University of Technology Brisbane, QLD Australia.

Bibliografia

Crundall, D., et al. (2012) Some hazards are more attractive than others: drivers of varying experience respond differently to different types of hazard. Accident Analysis and Prevention, 45 (2012), pp. 600–609.
Isler, R.B., Starkey, N.J., Williamson, A.R., (2008) Video-based road commentary training improves hazard perception of young drivers in a dual task. Accident Analysis and Prevention, 41 (2009), pp. 445–452.
Horswill, M.S., Hill, A., Wetton, M., (2015) Can a video-based hazard perception test used for driver licensing predict crash involvement? Accident Analysis and Prevention, 82 (2015), pp. 213–219.
Millard, C.B., (2010) The Effectiveness of an Emergency and Defensive Driving Techniques Course Component: Analyzing Student Response to Searching, Identifying, Predicting, Deciding and Executing Skills. Published by ProQuest LLC (2013) UMI 1535999.
Scialfa, C.T., et al., (2011) The effects of driving experience on responses to a static hazard perception test. Accident Analysis and Prevention, 45 (2012), pp. 547–553.

"La percezione del rischio stradale e le credenze culturali in una scuola secondaria in Tanzania"

Introduzione

In Tanzania nel 2014, 3760 persone sono morte sulla strada e 14530 sono rimaste ferite (Tanzanian Traffic Police, 2015). Una delle ragioni addotte è la convinzione fatalista, comune in Africa, che un incidente stradale accade "perché deve accadere" (Lamont, 2012). Un altro possibile motivo è la mancanza di un efficace educazione stradale nelle scuole. Lo scopo di questa ricerca è stato quello di testare se uno psicologo del traffico puo' migliorare con particolari tecniche di lezione, l'educazione stradale in Tanzania.

Metodo

Questo studio è stato condotto tra gennaio e febbraio 2016 nella Suma Secondary School, Regione di Arusha, in Tanzania. Un campione di 212 studenti ha ricevuto una lezione di due ore sulla percezione del rischio stradale con uno psicologo del traffico. Lo scopo della lezione era di aprire una finestra di pensiero su concetti semplici come rischio stradale e pericolo. Per raggiungere questi obiettivi le lezioni sono stati divise in diversi compiti da completare con gli studenti. Sono state analizzate le differenza di genere (DeJoy, 1992) e di provenienza tra area urbana o rurale (Dake & Wildavsky, 1993). L'efficacia della lezione è stata misurata con un pre e post Static test Hazard Perception (SHPT) dove i soggetti dovevano indicare, sulle immagini a loro presentate, la posizione dei potenziali rischi per la sicurezza stradale (Tränkle et al., 1990).

Risultati

L'analisi dei risultati del SHPT ha evidenziato un numero medio di rischi maggiore dopo la lezione in aula rispetto a prima della lezione e la differenza tra le medie era significativa ($t = 11,762$; $Sig << .0001$). I risultati hanno anche mostrato che le ragazze riconoscono più rischi rispetto ai loro coetanei maschi, e che gli studenti provenienti dalle zone rurali individuano un maggior numero di situazioni pericolose rispetto a quelli delle aree urbane, anche se questa differenza non era significativa.

Discussione

I dati raccolti durante la somministrazione di entrambi i test mostrano un miglioramento complessivo per l'analisi delle situazioni di rischio dopo la lezione. Anche se ci sono limiti, i risultati suggeriscono che l'applicazione di uno psicologo del traffico ha aiutato gli studenti a pensare alle loro esperienze come utenti della strada, a ciò che può essere considerato un pericolo e come riconoscere questi rischi sulla strada. Questo potrebbe avere implicazioni per una più efficace educazione stradale in Africa. La ricerca sarà presentata all' International Conference on Traffic and Transportation Psychology Brisbane, Australia, 2-5 August 2016 (www.ictp2016.com).

Bibliografia

Dake, K., Wildavsky, A., (1993). Theories of Risk Perception: Who Fears What and Why? Daedalus, vol. 119, no. 4. Ann Arbor: University of Michigan Press.
DeJoy, D.M., (1992). An examination of gender differences in traffic accident risk Perception. Accident Analysis and Prevention, 24 (3), pp. 237–246.
Lamont, M., (2012) Accidents Have No Cure! Road Death as Industrial Catastrophe in Eastern Africa, African Studies, 71:2, 174-194.
Tanzanian Traffic Police, (2015). Statistics available directly from Traffic Police Headquarters, Sokoine Drive, Dar es Salaam, Tanzania.
Tränkle, U., Gelau, C., Metker, T., (1990). Risk perception and age-specific accidents of young drivers. Accident Analysis & Prevention Volume 22, Issue 2, April 1990, Pages 119–125.

Per ulteriori informazioni:
paolo.perego@qut.edu.au
paope79@yahoo.it

2. 4SAFE: Tecnologie e Strumenti Immersivi per la Sicurezza

FORD
Driving Skills

FORD DRIVING SKILLS FOR LIFE

FORD Driving Skills for Life (DSFL) è il programma gratuito di corsi di guida responsabile dedicato ai ragazzi tra i 18 e i 25 anni, per insegnare loro le teorie e le tecniche utili a riconoscere e prevenire le situazioni di rischio e pericolo al volante. Gli istruttori Ford spiegheranno come gestire l'auto in situazioni di emergenza, valutare correttamente gli spazi, controllare la velocità ed evitare le distrazioni.

Quest'anno, durante i corsi, i partecipanti potranno provare una novità: la ***Drug Driving Suit***. Si tratta di una tuta speciale che, da lucidi e in ambiente controllato, simula lìeffetto delle sostanze stupefacenti e mostra quanto queste possano alterare la realtà e ritardare le capcità di reagire agli stimoli esterni.

Questi test aiutano i ragazzi a capire quanto le alterazioni dovute all'utilizzo di droghe possano compromettere la sicurezza a bordo.

PRESENTAZIONE SAFETY DRIVE SIMULATOR

Toccafondi Multimedia, azienda leader nel settore dei programmi per le Autoscuole e nella produzione di Simulatori di guida professionali, ha da sempre un'attenzione particolare all'Educazione ad una guida sicura e responsabile. Le statistiche vedono l'incidente stradale come principale causa di morte per le persone under 40 in Italia e in Europa ma negli ultimi anni sono aumentate la sensibilità e l'impegno concreto a ridurre in modo consistente il numero dei morti e dei feriti in tutta Europa da parte di enti, associazioni, scuole, privati cittadini e dello stato sia nella prevenzione che nella repressione.

Gli obiettivi

Da questi numeri è nato il progetto Safety Drive che nell'arco degli ultimi 8 anni ha portato alla realizzazione di un software sempre più perfezionato e di tre Simulatori di Guida dedicati alla promozione della Sicurezza Stradale e della legalità sulla strada.

L'obiettivo è quello di raggiungere in questo modo tutte le fasce di età, dai più piccoli fino agli anziani, utilizzando la simulazione dei principali mezzi di trasporto: auto – moto – bici.

Le statistiche indicano il fattore umano e dunque le condizioni psicofisiche del guidatore, come causa del 90% degli incidenti mortali. Da qui, la necessità di intervenire sulla Formazione ed Educazione dei guidatori e Toccafondi Multimedia ha deciso di farlo attraverso la Simulazione che ha l'obiettivo di accrescere la consapevolezza riguardo i rischi fisici e le conseguenze economiche e fisiche che un comportamento scorretto e non rispettoso delle regole del codice della strada può causare.

Un altro obiettivo non meno importante che ci prefiggiamo con il simulatore è la prevenzione degli incidenti tramite la "lettura" anticipata dei possibili pericoli, la cosiddetta guida preventiva. Il metodo consente di sperimentare situazioni di pericolo di vario genere sulla strada facendo provare al guidatore un coinvolgimento emotivo *simile ad un'esperienza reale* ma senza rischi per la propria incolumità e per quella degli altri. Velocità eccessiva, distrazioni di vario genere, guida dopo l'assunzione di alcol e droghe, comportamenti scorretti degli altri utenti, queste solo alcune delle situazioni che è possibile provare alla guida di un Simulatore Safety Drive.

Il target degli utenti finali.

Il Simulatore Safety Drive si propone come strumento utile di educazione stradale ad una platea ampia di utenti grazie alla sua forte diversificazione in 3 diversi simulatori e in particolare è indirizzato ai giovani e a tutti gli utenti deboli (ciclisti, motociclisti ed anziani).

Il bacino di utenti è piuttosto ampio: si comincia con **i bambini più piccoli (a partire dai 5/6 anni)**, insegnando fin da subito l'importanza delle regole della strada anche nell'utilizzo della bicicletta facendogli conoscere e "sperimentare" dal vivo la

segnaletica e le situazioni stradali più pericolose in un modo piacevole e giocoso con il simulatore bici.

Si passa poi ai **ragazzi**, a volte inconsapevoli delle conseguenze di alcuni comportamenti scorretti e/o pericolosi o imprevidenti e spesso considerati (a livello del loro gruppo) normali o addirittura "eroici": per i giovani è normale ignorare o sfidare le regole e contemporaneamente sottovalutare le conseguenze soffrendo spesso di un "complesso di immortalità".

Si passa poi ai **giovani che prendono la patente** nella fascia 18/20 anni e che possono imparare meglio sia la tecnica di guida che i comportamenti virtuosi (con l'aiuto del **simulatore auto**).

Il simulatore è rivolto anche agli **adulti** che potrebbero tornare periodicamente nelle autoscuole o presso altre organizzazioni ad esercitarsi e rivedere le norme aggiornate se opportunamente motivati e stimolati e non solo in caso di necessità in occasione della perdita dei punti o della patente.

Tramite il simulatore si possono impostare esperienze anche divertenti che ricordino a tutti l'importanza della guida sicura, consapevole e "preventiva" valorizzando al massimo tutti i comportamenti positivi fra i quali anche la guida ecologica (anch'essa presente nel simulatore).

Infine **un discorso particolare riguarda gli anziani** che, grazie al simulatore bici, possono ricordare le regole fondamentali della circolazione stradale "rivivendole" però da "utenti deboli" con una nuova e accresciuta consapevolezza della "fragilità" e quindi della necessità di attenzione. Come effetto collaterale benefico il simulatore bici può tenere sveglie e stimolare sia attenzione che concentrazione e, magari, aiutare a fare "movimento" in modo piacevole e divertente, visto che si tratta di una bici vera.

Il target degli acquirenti.

Per la diffusione e la vendita dei simulatori Safety Drive puntiamo da anni su tutti quegli enti pubblici e privati che sono interessati alla sicurezza stradale e quindi possono avere la necessità di dotarsi di un simulatore che può essere usato per le sue speciali caratteristiche come un vero e proprio laboratorio: fra questi le scuole (istituti comprensivi) le autoscuole, la polizia municipale, la polizia stradale, le ASL.

La gamization

Nell'ultimo periodo stiamo lavorando molto con scuole superiori e per questo è nata l'esigenza di "gamization" del simulatore cioè rendere fruibili ai ragazzi le tante possibilità e le tante combinazioni di utilizzo del simulatore sotto forma di livelli di gioco con tanto di missioni "sicure" .

Per mezzo di queste si sperimentano le difficoltà di guida secondo una progressione di difficolta e di "durezza" delle esperienze tenendo ferma la regola fondamentale che il vincitore non è chi arriva prima violando le regole ma chi arriva al traguardo (lavoro, scuola etc.) nel pieno rispetto di tutte le regole stradali e di convivenza civile sulla strada.

Riuscire a premiare con punteggi, bonus, e passaggi di livello i comportamenti positivi anziché semplicemente la guida più veloce o più spericolata e senza regole è una sfida nella quale può riuscire utile e necessaria la collaborazione con enti, università e studiosi del problema che possono dare importanti suggerimenti teorici per lo sviluppo dell'intera gamma dei simulatori.

Produzione

Il simulatore sia per la parte software che per la parte hardware è completamente progettato e realizzato in Italia dalla Toccafondi Multimedia s.r.l.

PATENTE ARGENTO

La Nuova Guida: chi siamo

La Nuova Guida è il Network nazionale delle autoscuole che pone al centro della propria mission l'insegnamento della guida responsabile e la sicurezza stradale. Ispirandosi ai valori della legalità e della professionalità, La Nuova Guida mira a rinnovare e aggiornare in modo sostanziale l'approccio all'insegnamento alla guida, perché la riduzione della mortalità sulle strade passa soprattutto attraverso la formazione mirata di chi si accinge a prendere la patente. Le autoscuole La Nuova Guida sono dotate di un'infrastruttura informatica omogenea, in modo da garantire servizi evoluti sempre al passo con i tempi. La Nuova Guida ha guardato alla formazione non solo dei neopatentati ma anche di coloro che la patente l'hanno già conseguita. Sono stati studiati diversi format:

Donne al volante. E' il corso rivolto a tutte quelle donne che hanno la patente da un po' ma non guidano o hanno il timore di mettersi al volante. Grazie al Metodo La Nuova Guida, le autoscuole del network possono "costruire" un percorso ritagliato sulle specifiche esigenze.

Guidare Low Cost: E' il corso che prepara ad una guida ecologica ed economica, per inquinare meno e risparmiare sul consumo del carburante. Un corso breve, per un risparmio duraturo. Il corso ha come obiettivo quello di diminuire i consumi e acquisire uno stile di guida preventiva che aiuti a ridurre l'incidentalità su strada.

Bimbi a Bordo. I dati che coinvolgono i bambini in incidenti sono allarmanti.

Il maggior numero di sinistri avviene nei centri urbani e solo 4 bambini su 10 viaggiano regolarmente in auto, utilizzando il seggiolino, come previsto dal Codice della Strada. È per questa ragione che La Nuova Guida ha realizzato Bimbi a Bordo: un opuscolo informativo per neo-genitori, che si accompagna ad un modulo formativo specifico che le Autoscuole organizzano nelle proprie sedi. La sicurezza dei più piccoli passa anche e soprattutto attraverso una formazione professionale. Questa la missione delle Autoscuole La Nuova Guida.

Ultimo nato è il format: Patente Argento.

Obiettivi, destinatari e struttura del percorso formativo Patente Argento

Quello degli over 65, con tutta probabilità, sarà uno dei principali temi di dibattito nell'ambito della sicurezza stradale dei prossimi anni. È ormai del tutto evidente che le economie sviluppate dovranno attrezzarsi per fare i conti con l'inversione demografica, che comporterà non pochi squilibri a livello sociale. Anche il tema della sicurezza stradale risente già da tempo degli effetti dell'invecchiamento della popolazione. Si tratta di una serie di logiche conseguenze:

viviamo e guidiamo di più, esponendoci più a lungo ai limiti che l'età impone ad un guidatore.
I dati ISTAT parlano chiaro:

- Nel 2043 gli ultra 65enni costituiranno il 32% della popolazione italiana totale;
- Nel 2010 in Europa 6.563 anziani (over 65) hanno perso la vita in incidenti stradali;
- Nel decennio 2001-2010 pur registrando una riduzione del 27% degli anziani deceduti in incidenti stradali, risulta in costante crescita la percentuale di anziani morti sul totale.

Un quadro non rassicurante, sul quale è importante agire con tempestività, ma soprattutto nel modo giusto. *Patente Argento* è il contributo alla sicurezza dei conducenti over 65 targato La Nuova Guida. È il primo corso di guida studiato per i guidatori maturi, che hanno bisogno di rimodulare il proprio stile di guida alla luce del naturale insorgere dei limiti imposti dall'età. Un format pensato per le autoscuole del Network La Nuova Guida.
Come insegnano i manuali, siamo partiti dall'identificazione del target: i guidatori over 65 solo in Italia sono 7 milioni. Si tratta di persone che vogliono continuare ad essere autonomi, guidare ed avere una vita sociale attiva ed interessante e che non vogliono sentirsi definire anziani. È un aspetto che va oltre la mera comunicazione, non essendo previsto in Italia un re-training teorico/pratico obbligatorio, sottoporsi ad un corso del genere può creare imbarazzo o essere visto un passo indietro a livello di capacità e indipendenza. Ragione per cui particolare attenzione è stata posta sulla proposizione del corso, mettendo a disposizione dei formatori del Network strumenti come:

- *E-book "Patente Argento"*, un opuscolo dedicato al guidatore over 65, pieno di consigli utili, spunti di riflessione con un test finale di autovalutazione. L'approccio didattico è serio ma allo stesso tempo ironico.
- *Manuale "Patente Argento"*, la versione cartacea dell'e-book per i tradizionalisti della lettura.
- *Manuale di erogazione per l'autoscuola*, un piccolo vademecum dedicato agli istruttori di guida con consigli utili su come proporre il corso e come erogarlo nella maniera migliore.
- *Locandina ad hoc*. Da utilizzare sia in Autoscuola sia sui canali social per promuovere il corso.

L'erogazione del corso è declinata in due differenti modalità: Lezione Personale (rapporto istruttore-allievo 1/1) e di Gruppo (rapporto 1/3) Il corso individuale prevede: 1 istruttore/1 discente per la durata di 50 minuti. Il corso di gruppo prevede: 1 istruttore/3 discenti 135 minuti. Il percorso formativo è così strutturato:

Fase 1 GUIDA NATURALE: 20 minuti di guida naturale su un percorso pre-identificato dall'autoscuola dove sono presenti: rotatorie, corsie di immissione, parcheggi.

FASE 2 MINI BRIEF: Terminati i 20 minuti in cui l'istruttore ha fatto sì che la guida avvenisse nel modo più naturale, interviene con un mini brief di 10 minuti in cui dà tutte le indicazioni su una corretta postura, il corretto uso dello sguardo, qualche suggerimento mirato a risolvere specifici problemi (es. difficoltà nei parcheggi a retromarcia, ecc).

FASE 3 GUIDA COACHING: Il corso prosegue con lo stesso percorso, sempre di 20 minuti, in cui l'istruttore con la tecnica del coaching indica come affrontare al meglio le tipiche difficoltà quotidiane.
Lanciato a fine 2015 il format ha da subito destato l'interesse del pubblico, degli addetti ai lavori e dei media. Numerose radio e riviste web si sono interessate al fenomeno "Patente Argento", tanto da arrivare al TG5 con un servizio dedicato.
L'auspicio de La Nuova Guida è che Patente Argento possa contribuire a focalizzare l'attenzione degli operatori e delle Istituzioni sulla tematica della sicurezza al volante degli over 65, stimolando il dibattito e la ricerca di soluzioni innovative ed efficaci.

Yuri Tegas

PRESENTAZIONE DI UN PROGETTO PER IL CONCORSO 4SAFE (FOR SAFETY)

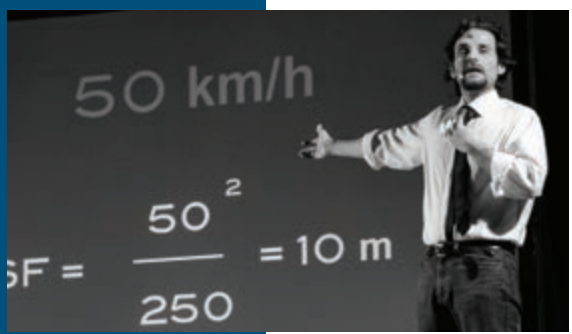
Titolo del progetto: "***Attenzione.***"
Tipologia di prodotto: spot audiovisivo sulla sicurezza stradale
Autore: Yuri Tegas per Tantozzero Video Productions
VIDEO:
https://www.youtube.com/watch?v=9-AImYFR_sE&feature=youtu.be

La necessità di un'adeguata formazione alla sicurezza sulla strada coinvolge tanto gli automobilisti e i motociclisti quanto i pedoni; la disattenzione può essere infatti fatale anche e soprattutto per questi ultimi, privi di dispositivi di sicurezza che possano salvare loro la vita. Questo prodotto audiovisivo si prefigge quindi come obiettivo primario quello di sensibilizzare gli utenti della strada – pedoni in primis – sulla tematica dell'attenzione, nel caso specifico durante un attraversamento pedonale, facendo leva sull'utilizzo del telefono cellulare e su una sottostima della percezione del rischio a cui esso è spesso collegato.
Concepito come possibile spot destinato alla pubblicazione e alla condivisione web sui principali Social Networks e su tutti i canali che possano consentirne una diffusione capillare, questo breve video di 1' vuole mostrare il punto di vista del pedone stesso, in soggettiva, per amplificare l'immedesimazione e risultare quindi più efficace; l'obiettivo è far percepire allo spettatore ogni singolo suono, immagine e sensazione esperiti dal protagonista del video, come se fosse egli stesso in procinto di attraversare la strada mentre guarda il proprio cellulare, distraendosi quindi dall'ambiente che lo circonda ed esponendosi a un pericolo.
Per fare ciò, l'intero spot è stato realizzato a partire da un long-take (espressione tipica del linguaggio cinematografico per indicare un'inquadratura particolarmente lunga all'interno della quale si sviluppano molteplici azioni che permettono la progressione narrativa), il quale è stato successivamente elaborato in post-produzione mediante l'aggiunta degli effetti visivi (correzione colore, maschera 3D della schermata del telefono, sfocature, vignettature) e sonori (automobili, chiacchiere dei passanti, rumori e disturbi di sottofondo, suoni del telefono, voci over) per amplificare di volta in volta ogni dettaglio che potesse contribuire a rendere iperrealistico il prodotto finale.
La scritta conclusiva richiama il concetto di fortuna non senza una certa dose di ironia, volendo velatamente suggerire che con la dovuta attenzione nelle azioni che riguardano la strada è possibile evitare danni e preoccupazioni senza necessariamente dover ricorrere al caso.

I Vulnerabili

EDUCARE A TEATRO

Ogni minuto, nel mondo, due persone muoiono per incidenti stradali: sono oltre tremila al giorno, un milione e duecentomila all'anno. Di questi, circa un terzo sono giovani fra i 18 e i 35 anni. Negli ultimi anni la comunità internazionale ha dato un importante impulso alla prevenzione degli incidenti, invitando tutti i paesi a ridurre i morti sulle strade del 50% entro il 2010.



Per questo Zelda, in collaborazione con l'Associazione Per non dimenticare, ha prodotto I Vulnerabili, uno spettacolo innovativo, scritto e interpretato da Filippo Tognazzo.

Realizzato dopo un attento lavoro d'indagine, I Vulnerabili propone il tema della sicurezza stradale in modo diretto, divertente e al tempo stesso rigoroso. Nella ricerca preliminare sono stati coinvolti importanti enti ed esperti: epidemiologi sociali, comunicatori, ingegneri meccanici, fisici, medici e ricercatori.

Ovunque I Vulnerabili è stato accolto con grande entusiasmo da studenti (100.000 in oltre 300 repliche) e insegnanti (con un indice di gradimento del pubblico oltre il 95%), che hanno ripetutamente espresso il loro apprezzamento, invitandoci a replicare il più possibile lo spettacolo. Questo successo è il risultato di un lavoro svolto a partire da dati precisi e puntuali, espressi con un linguaggio dinamico ed efficace, che affronta una tematica seria e complessa in modo rigoroso, ma senza mai risultare noioso, retorico o banale. Così vengono affrontati temi quali i tempi di reazione, la velocità virtuale, le pubblicità illegali, i cavalli e la potenza, la comunicazione, i rapporti fra interesse pubblico e privato, i crash test e la sicurezza passiva, la spesa sanitaria e il PIL, fino al concetto chiave di vulnerabilità.

Tutto questo perché siamo convinti che le campagne di prevenzione e consapevolezza, unitamente allo sviluppo del senso civico da parte di tutti i cittadini e a un'attenta progettazione dei veicoli potrebbe portare in pochi anni a una sensibile riduzione del numero di incidenti.

di e con Filippo Tognazzo

coreografie di Marco Torgiani e Matteo Ranzato (crew Anti Gravity Words) pubblico di riferimento: 9 – 13 anni / 14 - 19 anni

si ringrazia per la gentile collaborazione e consulenza

Prof. Franco Taggi dell'Istituto Superiore di Sanità di Roma Prof. Antonio Dario Martegani del Dipartimento di Ingegneria di Padova Claudio Cangialosi dei portali www.sicurauto.it e www.sicurmoto.it

esseBì Italia s.r.l.
Via Giacomo Watt, 37 - 20143 Milano
tel. 02 810941 - fax 02 810942
www.essebiitalia.it • www.lautoscuola.it

ISBN 978-88-99120-13-9

www.unicatt.it/psicotraffico - psicotraffico@unicatt.it