



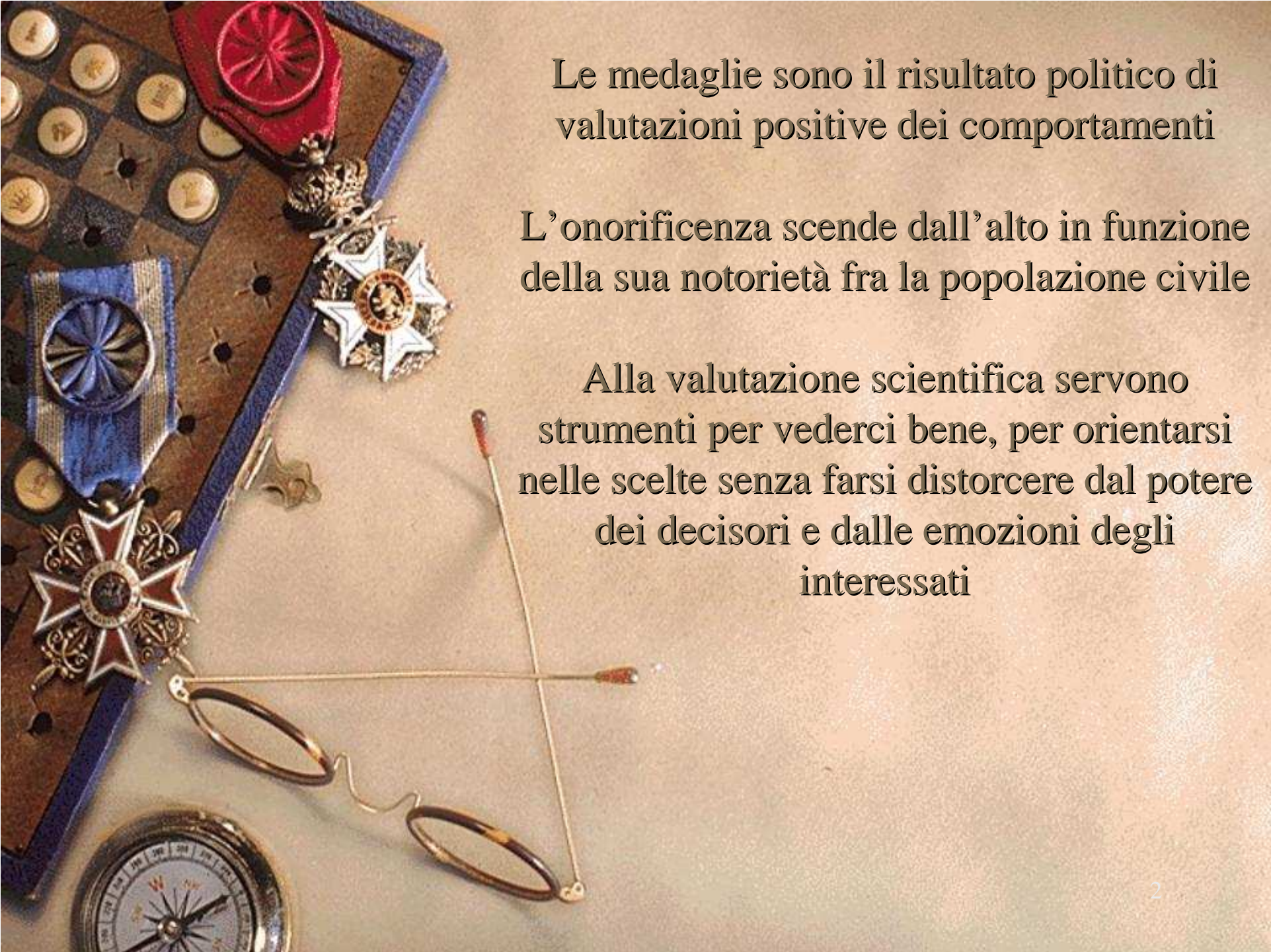
Psicologia del traffico e valutazione: criteri di SUPREME

Pierangelo Sardi

SIPSiVi

Arezzo

27 febbraio 2009

A photograph of various medals and a compass. On the left, there is a wooden board with several circular medals pinned to it. Below the board, a pair of glasses with thin metal frames and a red-tipped pen are visible. At the bottom left, a circular compass is partially shown. The background is a light-colored, textured surface.

Le medaglie sono il risultato politico di valutazioni positive dei comportamenti

L'onorificenza scende dall'alto in funzione della sua notorietà fra la popolazione civile

Alla valutazione scientifica servono strumenti per vederci bene, per orientarsi nelle scelte senza farsi distorcere dal potere dei decisori e dalle emozioni degli interessati



La psicologia del traffico in Europa

- ◆ Task force Traffic Psychology (un rappresentante per ogni Paese europeo): costituita nel 1993, congresso di Tampere dell'EFPPA
- ◆ Integrazione fra ricercatori e professionisti (promossa da questa disciplina per tutte le altre): 2001, congresso di Londra dell'EFPA
- ◆ Da Task-force a Standing Committee: 2005, Congresso di Granada
- ◆ Accreditemento presso Commissione Europea e Consiglio d'Europa



SELEZIONE DEI CONDUCENTI
Preliminare per i piloti
Continua per gli altri
Diffidenza reciproca
Contromisure
Distorsioni

Bisogno di escludere dalla guida i conducenti pericolosi

MIGLIORAMENTO DEL CONDUCENTE
Compromesso fra due esigenze contrastanti:
- riavere la patente
- azzeccare la prognosi
Sincerità ambigua

Bisogno di scoprire i comportamenti pericolosi



Bisogno di migliorare il comportamento e lo stile di guida

RICERCA
Indifferenza
Mancanza di motivazione dei conducenti (piano B)
Obbligo di referto sui crimini

Bisogno di saperne di più sulle varie cause degli incidenti

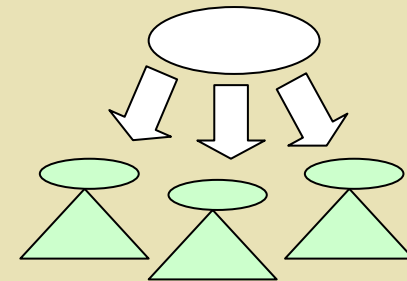
INDAGINE INDIPENDENTE
Cielo mare ferrovia:
Il pilota come impiegato.
Più raro e difficile su strada
Facile se previene il PTSD;
bisogno di fidarsi

Esempi di errori nella storia della psicologia del traffico

- ◆ Padre Gemelli ed i tempi di reazione
- ◆ Permanenza di quel modello di valutazione in Spagna, Sud-America, Paesi comunisti
- ◆ anche in Italia, Psicologia come *instrumentum regni*
- ◆ Le cause della permanenza dell'errore
- ◆ Interessi nazionali
- ◆ Scarsa comunicazione con la comunità scientifica internazionale
- ◆ I corsi di guida sicura finanziati dalla Volvo in Scandinavia per vari decenni.
- ◆ La ricerca indipendente norvegese del 1978 e le sue conferme:
- ◆ se si impara ad uscire da una situazione pericolosa, vi si entra più spesso ed infine più pericolosamente
- ◆ Meta-analisi sul diagramma degli incidenti
- ◆ Correzione dell'errore

Il progetto europeo SUPREME

- ◆ Coordinamento austriaco del progetto
- ◆ Dinamiche interne alla comunità scientifica
- ◆ Produzione per l'esterno delle linee-guida
- ◆ Tripartizione dei destinatari:
 - 1) alle autorità che programmano e decidono a livello nazionale, regionale e locale
 - 2) a chi ricerca ed interviene nell'ambito della sicurezza stradale
 - 3) ai gruppi degli interessati





Partenariato di SUPREME



	KfV Kuratorium für Verkehrssicherheit (Co-ordinator)	AT		ADT Malta Transport Authority	MT
	ÖRK Austrian Red Cross	AT		SWOV Institute for Road Safety Research	NL
	IBSR-BIVV Institut Belge Pour La Sécurité Routière	BE		TNO Business Unit Mobility & Logistics	NL
	CDV Transport Research Centre	CZ		DHV Group	NL
	DTF Danish Transport Research Institute	DK		TØI Institute of Transport Economics	NO
	DVR Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.	DE		IBDIM Road and Bridge Research Institute	PL
	CERTH/HIT Hellenic Institute of Transport	EL		PRP Prevenção Rodoviária Portuguesa	PT
	FITSA Foundation Technological Institute for Automobile Safety	ES		SPV Slovene Road Safety Council	SI
	INRETS Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité	FR		VÚD Transport Research Institute Inc.	SK
	NRA National Roads Authority	IE		bfu Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung	CH
	SIPSiVi Società Italiana di Psicologia della Sicurezza Viaria	IT		VTT Technical Research Centre of Finland	FI
	ETEK Cyprus Scientific and Technical Chamber	CY		VTI Swedish National Road and Transport Research Institute	SE
	Celu satiksmes izpete, SIA (Road Traffic Research Ltd)	LV		TRL Limited	UK
	TRRI Transport and Road Research Institute	LT		CIECA Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile	INT
	KTI Institute for Transport Sciences	HU		ETSC European Transport Safety Council	INT
	WHO Europe World Health Organization - Regional Office for Europe				



R
O
A
D

PUBBLICAZIONI



Parte A	Metodologia
Parte B	Lista delle misure raccolte ed analizzate
Parte C	Migliori pratiche in sicurezza stradale: Manuale per misure a livello nazionale (solo di questa parte C è disponibile la traduzione italiana)
Parte D	Migliori pratiche in sicurezza stradale: Manuale per misure a livello Europeo
Part E	Rassegna ed applicazione a livello nazionale
Part F1	Relazione tematica: Educazione e campagne
Part F2	Relazione tematica: Formazione teorica e pratica del conducente ed autorizzazione alla guida
Part F3	Relazione tematica: Riabilitazione e diagnostica
Part F4	Relazione tematica: Veicoli
Part F5	Relazione tematica: Infrastruttura
Part F6	Relazione tematica: Applicazione della norma, anche repressiva (<i>enforcement</i>)
Part F7	Relazione tematica: Statistiche ed analisi approfondita
Part F8	Relazione tematica: Organizzazione istituzionale della sicurezza stradale
Part F9	Relazione tematica: Assistenza sanitaria dopo l'incidente

<http://ec.europa.eu/transport/supreme/index.en.htm>

<http://www.sipsivi.org>



LA PRATICA MIGLIORE



La **pratica migliore** si riferisce ad una **efficace politica** della sicurezza stradale.

Una misura di sicurezza stradale è considerata efficace quando determina una **riduzione duratura del numero di incidenti stradali e di vittime d'infortunio**, in particolare infortuni mortali e lesioni gravi.

La valutazione delle misure e la scelta della pratica migliore si basa su un elenco di **criteri**.



Criteri di SUPREME per selezionare le migliori pratiche

- **effetti sulla sicurezza stradale
scientificamente dimostrati (efficacia)**
- **rapporto positivo fra costi e benefici
(efficienza)**
- **sostenibilità attesa degli effetti stessi**
- **consenso pubblico per le misure**
- **buona trasferibilità ad altri Paesi**

Altre professioni ed altri pregiudizi

- ◆ Le migliori ingegneristiche in USA anni settanta
- ◆ Le migliori sulla Romea
- ◆ Migrazione dei punti neri
- ◆ Risultato finale delle migliori: più Motorizzazione Privata Individuale, più esposizione al rischio
- ◆ Persistenza del pregiudizio, in USA ed in Italia
- ◆ La scelta modale sostenibile come priorità in Europa






Il PNSS francese ed italiano

Tripartizione fra

- ◆ Comitato dei decisori
- ◆ Osservatorio dei ricercatori
- ◆ Consulta degli stake-holder

Tripartizione nazionale e regionale



A wooden board with a blue border holds several medals and a compass. The medals include a red ribbon with a circular emblem, a blue ribbon with a circular emblem, and two silver Maltese crosses with central medallions. A pair of gold-rimmed glasses with thin temples is also on the board. A circular compass is visible in the bottom left corner.

In questo contesto, la
Psicologia del Traffico può
dare il suo miglior contributo
anche in Italia

Grazie dell'attenzione