
sicurezza *stradale*

Relazione finale

Linee guida per un sistema di
comunicazione per la provincia
di Rovigo

Contenuti

Introduzione 5

1 Pianificazione di un sistema di comunicazione per la sicurezza stradale 5

2 Principi generali sulla comunicazione persuasiva 11

3 Linee guida specifiche per una campagna sulla sicurezza stradale 13

4 Statistiche locali e il loro contributo alla strategia di comunicazione 19

5 Focus groups: descrizione e analisi 27

6 Conclusioni 35

7 Citazioni e bibliografia 36

8 Nota biografica 41

Appendice 1 Documentazione sui focus groups 43

Allegato Note dei 4 focus groups e CD con la registrazione audio

Introduzione

Questo documento propone una serie di linee guida a supporto di una campagna per la sicurezza stradale. È scritto in forma concisa per evitare lunghe argomentazioni. Le linee guida proposte emergono in grande misura dalle esperienze internazionali sul problema, che è stato già trattato con successo in diversi paesi (Australia, Inghilterra, Norvegia, Olanda, e Spagna tra i più noti, ma anche Stati Uniti e Canada), e della esperienza personale dell'autore che per 17 anni ha lavorato nel settore nella provincia di Alberta in Canada. Le conoscenze acquisite dalle diverse esperienze personali e dall'analisi dei casi studio internazionali sono state integrate con dati statistici (informazioni quantitative) e con informazioni rilevate tramite i focus groups (informazioni qualitative). La letteratura scientifica sulla persuasione completa le basi sulle quali si appoggiano le linee guida presentate.

1

Pianificazione di un sistema di comunicazione per la sicurezza stradale

Obiettivi del progetto

L'obiettivo finale del progetto è di ridurre notevolmente il numero degli incidenti stradali e della loro gravità. Per ottenere questo obiettivo finale, occorre introdurre il tema nella cultura locale. Ciò sarà possibile tramite una campagna di comunicazione che sia affiancata da controlli efficaci e visibili, che servano a controllare questa "malattia sociale" che in molti paesi costa alla sanità il 25% del budget, risulta in milioni di giorni di lavoro persi, è la prima causa di morte tra i giovani con meno di 35 anni, e crea migliaia di persone invalide.

1.1 *Principi generali*

La pianificazione di una campagna deve impegnare lo sforzo di varie agenzie di governo e private, coordinate da un funzionario del governo.

Linea guida 1

I partner per la campagna devono includere idealmente: i diversi livelli di governo e corpi di polizia, la sanità, la giustizia, le scuole, le organizzazioni pubbliche e private che usino veicoli per le loro attività, il sindacato dei camionisti, gli autisti di autobus, i media locali (giornali, riviste e radio), l'ACI, e qualsiasi altra organizzazione di persone che si interessino della sicurezza stradale. È importante includere l'ACI, perché le autovetture sono coinvolti nel 68,4% degli incidenti stradali.

1.2 *I controlli*

Le campagne di sensibilizzazione tramite i media senza controlli sulle strade non riescono a modificare il comportamento degli automobilisti. I controlli sono la migliore strategia di comunicazione. La velocità, l'alcool, l'uso della cintura di sicurezza, e tutto ciò che comporta una distrazione per la guida (in particolare l'uso del cellulare) sono presenti solitamente nel 50% degli incidenti con feriti e morti.

Linea guida 2

I controlli della polizia e i temi della campagna visiva devono puntare sulla velocità, l'alcool, l'uso della cintura di sicurezza, e le distrazioni.

1.3 Controlli mobili

I controlli devono essere mobili: devono spostarsi per evitare che gli automobilisti imparino dove vengono effettuati. Unità mobili con autovelox e controllo del tasso alcolemico sono indispensabili per ottenere risultati soddisfacenti: ne consegue che l'uso, la fabbricazione, la vendita e l'importazione dei rilevatori di autovelox debbano essere proibiti.

Linea guida 3

I controlli della velocità, l'alcool e altre infrazioni devono essere mobili.

1.4 Informazione sulla propria guida

È stato provato che il display elettronico posizionato sopra il segnale indicante la velocità massima e che mostra la velocità dei veicoli, ha un effetto maggiore degli autovelox, soprattutto quando associato a pittogrammi "emoticons."

Linea guida 4

Provare la efficacia di display elettronici che indichino la velocità del proprio veicolo in tempo reale, possibilmente accompagnati da pittogrammi elettronici come alternativa (e anche come complemento) degli autovelox.

1.5 L'obiettivo fondamentale è la prevenzione, non la sanzione

Si deve rispondere in anticipo agli eventi che attraggono molta gente e in cui si beve alcool, tali come concerti, fiere, manifestazioni sportive, ecc., in quanto sono generalmente seguiti di un aumento di incidenti.

Linea guida 5a

Si deve chiamare l'attenzione del pubblico, prima e durante gli eventi, alla necessità di guidare con prudenza, pianificando il percorso in anticipo, evitando il trasporto privato se possibile e di guidare con un tasso alcolemico più elevato di quello consentito per legge.

Linea guida 5b

Introdurre il concetto di "Designated Driver" ("Autista Eletto" non "scelto," che suona meno importante). L'incarico deve avere prestigio sociale. Questo concetto è molto diffuso in Canada, e di recente è stato promosso in Austria (www.eltis.org).

Linea guida 5c

La polizia deve trovarsi in prossimità dei locali notturni, e di altri luoghi simili, dove spesso le persone bevono alcolici e tornano a casa guidando la propria automobile (NHTSA), non per sanzionarli dopo un'infrazione, ma per evitare che guidino in uno stato psico-fisico inadeguato.

1.6 Simpatia

La campagna per l'appoggio di questi controlli deve guadagnare la simpatia del pubblico.

Linea guida 6

Si consiglia l'uso dell'umorismo quando si promuove la prevenzione, a volte con l'aiuto di professionisti del teatro (come si è fatto negli Stati Uniti per la loro

campagna “They’ll see you before you see them. Don’t drink and drive”).
(www.nhtsa.gov)



1.7 Prevenzione

La prevenzione può prevedere iniziative quali l’offrire caffè gratis nei distributori di benzina per risvegliare gli autisti e camionisti colpiti dalla stanchezza (non dall’alcool; come si è fatto in Australia). Per confrontare il problema degli incidenti stradali, non basta solo comunicare: bisogna anche intervenire tramite azioni concrete.

Linea guida 7

Occorre creare iniziative che vanno al di là della comunicazione, tali come amici di un tratto di strada, volontari che visitano scuole, caffè gratis, giochi didattici, ecc.

1.8 Multe

Le multe per la violazione delle norme stradali devono essere onerose e proporzionali allo stipendio di chi guida, come avviene in Svezia, Finlandia e Svizzera. In tal caso l’automobilista andrebbe a considerare anche il rischio economico dell’infrazione (come suggerito in uno dei focus groups).

Linea guida 8

Creare un sistema di multe che combini la gravità dell’infrazione con lo stipendio del conducente.

1.9 Biciclette

Secondo le statistiche il mezzo più a rischio è la bicicletta. Occorre controllare con più cura la loro circolazione. Come mezzo di trasporto che usa le strade fino a velocità considerevole, dovrebbero osservare le stesse regole che si applicano ad altri veicoli. In altri paesi chi guida la bicicletta contro senso o viola altre norme stradali è prevista la detrazione di punti dalla patente.

Linea guida 9

Regolare con più attenzione la circolazione delle biciclette.

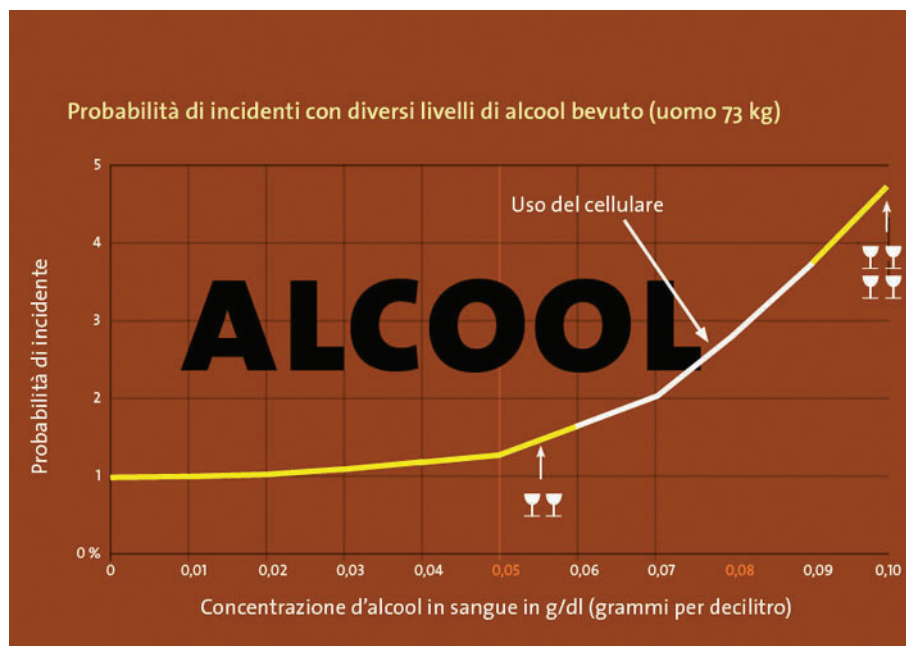
1.10 Il telefono cellulare

L’uso del telefono cellulare è incompatibile con una guida attenta. Il maggiore problema dell’uso del cellulare non è tanto l’impiego delle mani ma la limitazione della capacità cognitiva, in quanto una conversazione complessa riduce la velocità

di reazione dell'utente al pari di aver bevuto alcolici oltre il limite consentito per legge. Il grafico mostra la comparazione tra l'uso del cellulare e il livello d'alcool nel sangue.

Linea guida 10

Promuovere in forma progressiva la limitazione dell'uso del cellulare mentre si guida.



1.11 Educazione stradale

In tutti i gruppi di discussione i partecipanti hanno suggerito la necessità di introdurre la educazione stradale fin dalla scuola elementare, anche in forma integrata con educazione civica, cioè, dentro il concetto generale di vita in società.

Linea guida 11

Creare materiali grafici per distribuirli gratuitamente nelle scuole, negli ospedali ed in altri luoghi pubblici.

1.12 Partecipazione attiva

Per migliorare la sicurezza stradale è necessario un cambiamento della cultura e una partecipazione attiva di tutti. Le campagne che promuovono la partecipazione al progetto per migliorare la sicurezza stradale e danno al pubblico un senso di potere hanno risultati maggiori di quelle che chiedono ubbidienza.

Linea guida 12a

La comunità deve partecipare attivamente ("Community activation"). Tra le strategie si ritiene utile coinvolgere gruppi di abitanti per contribuire localmente allo sviluppo di una consapevolezza sull'importanza del problema, come l'idea già discussa di invitare gli abitanti a impegnarsi in prima persona per collaborare nella gestione della sicurezza di un tratto di strada..

Linea guida 12b

Si potrebbe creare un blog che inviti al dialogo e promuova la educazione stradale. Pagine in Facebook e Twitter sarebbero utili solo se moderate da una persona

responsabile e competente in materia.

1.13 I media

Negli Stati Uniti si è visto che il candidato a Presidente che compare più frequentemente nei media, vince. Nei sondaggi in cui si chiede al pubblico di elencare i temi più importanti, si posizionano ai primi posti della classifica i temi che compaiono con una maggiore frequenza anche nei media.

Linea guida 13

Per far sì che la gente faccia attenzione alla sicurezza stradale è indispensabile ottenere l'appoggio dei media non soltanto in determinate e specifiche occasioni o per la pubblicazione quotidiana di incidenti stradali ma soprattutto per lo sviluppo di una consapevolezza sociale sull'importanza del problema.

2

Principi generali sulla comunicazione persuasiva

2.1 Emozioni e ragione

La comunicazione persuasiva deve adattarsi a due tipi fondamentali di pubblico: coloro che reagiscono agli argomenti razionali e coloro che sono fondamentalmente emotivi. “...both affective and cognitive factors influence individuals’ evaluation of media... [a message] should incorporate individuals’ identification with and empathy toward fictional characters (affective responses) as well as their assessment of the actions of the characters and the themes inherent to the messages of a narrative (cognitive responses).” (Green et al, 2004, 311)

Linea guida 15

La strategia deve combinare messaggi emotivi e razionali

2.2 Atteggiamenti e capacità di implementarli

Ci sono due aspetti in ogni processo di cambiamento della condotta: un mutamento dell’atteggiamento, e la capacità di adottare nuovi comportamenti che rispondano a questo cambiamento. “... any given behavior is most likely to occur if one has a strong intention to perform the behavior, has the necessary skills and abilities required to perform the behavior, and there are no environmental or other constraints preventing behavioral performance.” (Fishbein & Cappella, p. 52, 2006). Gli atteggiamenti sono sostenuti da convinzioni personali o da imitazioni del gruppo sociale. “...there are three primary determinants of intention: attitude toward performing the behavior, perceived norms concerning performance of the behavior, and self-efficacy with respect to performing the behavior.” (Fishbein & Cappella, p. 53, 2006).

Linea guida 16

Indirizzare messaggi a coloro che devono cambiare atteggiamento (messaggi persuasivi), e altri diversi messaggi a coloro che devono trovare il modo di acquisire un migliore comportamento viale ma non sanno come farlo (messaggi informativi).

2.3 Credibilità

La credibilità della fonte del messaggio è importantissima.

Linea guida 17

La campagna deve essere credibile, e trasferire quella credibilità all’organizzazione che la produce.

2.4 Messaggi che fanno pensare

I messaggi che stimolano a pensare e riflettere producono risultati più sostenibili di altri che si devono solo accettare. “Perhaps the most important determinant of interest and motivation to process a message is the perceived personal relevance of the communication... Notably, by increasing the personal relevance of a message, people scrutinize the evidence more carefully such that if the evidence is found to be strong, more attitude change results...” (Briñol & Petty, p. 583, 2006).

Linea guida 18

I messaggi che stimolano a pensare e riflettere producono risultati più sostenibili

di altri che si devono solo accettare. Tali messaggi devono essere rilevanti per il pubblico target.

2.5 Cambio di comportamento

Ogni cambio di comportamento richiede uno sforzo. Questo sforzo ha un costo. In fronte ad ogni richiesta di cambio la gente si domanda: “Cosa ci guadagno?”

Linea guida 19

I messaggi sono più convincenti se il pubblico può trovare un vantaggio personale e immediato nell'adozione delle condotte proposte (Harper & L'Huillier, 1990)

2.6 Domande e consigli

“Several studies have shown that when a person is not normally motivated to think about the message arguments, more thinking can be provoked by summarizing the major arguments as questions rather than as assertions, by having the individual arguments presented by multiple independent sources rather than just one, and by making some aspect of the message surprising or unexpected.” (Briñol & Petty, s84, 2006).

Linea guida 20

Basare i messaggi più su domande che su consigli.

3

Linee guide specifiche per una campagna sulla sicurezza stradale

3.1 I contenuti dei messaggi

Linea guida 21

Non fare affidamento sull'impressione che potrebbe causare l'immagini del metallo contorto delle automobili incidentate.

Linea guida 22

Non abusare delle statistiche.

Linea guida 23

Non parlare da una posizione di superiorità.

Linea guida 24

I messaggi devono essere il più scioccanti possibili.

Linea guida 25

Devono essere quanto più emotivi. L'emotività di un messaggio è culturalmente condizionata: occorre imparare dove si trovano i punti sensibili del gruppo sociale a cui ci si rivolge (questo è lo scopo dei focus groups)

Linea guida 26

Il pubblico deve riconoscersi nei personaggi ("Quello là potrei essere io")

Linea guida 27

Il pubblico deve riconoscersi negli eventi ("Quello potrebbe accadere a me")

Linea guida 28

Fare perno sul legame tra velocità/incidente, e i fattori contribuenti come alcool e distrazione.

Linea guida 29

Collegare la gravità delle lesioni al mancato uso della cintura di sicurezza. (Harper & L'Huillier, 1990; Frascara, 1990, 1997).

3.2 Gli aspetti visivi dei messaggi

Linea guida 30

"Branding": Sviluppare un forte marchio basato su uno stile visivo chiaro, distinguibile, diretto, forte e coerente con tutti i messaggi componenti della campagna.

Linea guida 31

Abbinare il marchio a messaggi brevi, come slogan, chiari e legate alle quattro cause fondamentali degli incidenti e della loro gravità: velocità, alcool, cintura di sicurezza, e distrazioni (cellulare ed altre) (Frascara, 2010). Evitare giochi divertenti col linguaggio: si deve essere incisivi, non carini.

Linea guida 32

Il layout deve essere sempre lo stesso, così come il font dei caratteri, il suo stile e le diverse gerarchie usate.

3.3 Struttura dei video

(I video sono utilizzabili solo quando si tratta di grandi popolazioni: a Rovigo non sono consigliabili a causa del rapporto costi-benefici)

I video internazionali che hanno avuto un impatto notevole sulla riduzione di incidenti con infortunati propongono le seguenti linee guida:

Linea guida 33

I video devono essere lunghi (60 secondi), a) per evitare di essere travolti dalla pubblicità abituale; e b) per permettere al pubblico di sviluppare un legame con i personaggi.

Linea guida 34

La storia potrebbe a volte creare aspettative per penetrare nell'emozioni del pubblico, e a volte creare sorpresa. Le due strategie possono risultare forti.

Linea guida 35

I personaggi devono rappresentare la popolazione più a rischio in tutte le sue variazioni, evitando gli stereotipi dello scemo o dell'aggressivo.

Linea guida 36

I personaggi devono essere gente comune, mai superstars ne bellezze straordinarie.

Linea guida 37

Le storie devono essere basate sugli incidenti più comuni, filmate nella provincia e nei comuni locali.

Linea guida 38

La tecnica fotografica deve usare come modello "the news reel" o "cinéma vérité." Camera in mano, caos, a volte fuori fuoco, confusione e cura attenta della colonna sonora (rumore di collisioni tra metalli, rumori di pronto soccorso, gemiti, ecc.).

3.4 Struttura dei messaggi stampati

"Different media sources also have an impact on peoples' ability to think about the message. Specifically, people are generally better able to process messages that appear in the print media than those that are controlled externally (e.g., radio and television)" (Briñol, P., & Petty, p. s84, 2006).

Linea guida 39

Ogni messaggio deve presentare un solo concetto, preferibilmente legato ad altri componenti della campagna.

3.5 I problemi del problema (Frascara 2010)

I seguenti fattori rappresentano argomenti che la campagna potrebbe affrontare, in modo da evitare noiose ripetizioni. Questo elenco presenta problemi frequentemente citati nei focus groups.

Linea guida 40

I seguenti fattori offrono materiale tematico per un sistema di messaggi che consideri i diversi aspetti coinvolti nella guida.

3.5.1 Fattori che influenzano il comportamento dei conducenti.

Accettare il rischio: valore del tempo futuro

Psicopatologie: Frustrazione / Aggressione / Umore / Depressione

Conoscenze: Formazione

Esigenze di stimoli: Noia / Ricerca di sfide / Piacere

Norme sociali: Modelli osservati / Pubblicità-news / Pressione familiare / Pressione dei coetanei

Cultura della guida: Cultura pop dei media / Moto sport-divertimento

Valori: Sviluppo morale / Sviluppo personale

Abitudini: Esperienza

Pressione del tempo: Valore del tempo presente / Ciclo economico / Scopo del viaggio

Abilità: Gestione delle informazioni / Controllo del veicolo / Controllo fisio-motore / Limiti umani di base

Feedback: Altri conducenti / Semi-incidenti / Conflitti / Passeggeri

Attenzione - vigilanza: Compiti in conflitto / Distrazione / Impedimento / Stanchezza / Droghe / Alcool

Passeggeri: La mamma / Il padre / La fidanzata / Il supervisore / Bimbi / Amici

Minacce - deterrenti: Applicazione della legge / Normativa

3.5.2 Aspetti fisici che influenzano il comportamento e la performance

Congestione del traffico

Stato del veicolo - Manutenzione

Stato delle strade e superstrade

Segnaletica

Ambiente attorno alla strada

3.6 Alcuni miti popolari da considerare

Questi miti popolari richiedono attenzione. La gente capisce quelle cose che si legano ad altre che già capiscono. Partire dalle loro conoscenze offre un vantaggio cognitivo da non trascurare.

Linea guida 41

Produrre messaggi che compensino i miti qui elencati e possibilmente altri esistenti, e le idee sbagliate che molti utenti hanno sulla guida e sui mezzi che guidano.

A 100k/h la mia macchina frena subito, ha l'ABS.

Sbagliato: l'ABS non accorcia la distanza per frenare, mantiene meglio la direzione della macchina. A 100km/h occorrono 96 metri per frenare.

La cintura mi da fastidio: al momento di un impatto, mi reggo con le braccia, io sono pesista.

Sbagliato: a 50k/ora un uomo di 75 kg ha una inerzia pari a 1500 kg. È come cadere da un terzo piano.

L'alcool non mi fa niente, sono abituato a bere e guidare.

L'alcool non solo riduce la velocità di reazione, ma anche la capacità di giudizio della gente (per cui non si accorgono del loro handicap).

Ho comprato una 4x4 a mia moglie: sono più sicure.

Sbagliato: le 4x4 hanno un centro di gravità alto e tendono a rovesciarsi più facilmente di una macchina comune. Se colpiscono un pedone sono più frequentemente mortali.

Un tizio è andato fuori strada nella curva. Le curve dovrebbero essere disegnate più aperte nelle autostrade.

Sbagliato: quando le curve sono più aperte gli autisti le prendono a maggiore velocità, con le stesse conseguenze.

Ci sono troppi incidenti in questo incrocio: dovrebbero mettere dei semafori.

Sbagliato: i conducenti che causavano gli incidenti adesso sceglieranno un'altro percorso per evitare il semaforo (Questo si chiama "shifting target")

Il brutto tempo causa molti incidenti.

Sbagliato: non è stato il brutto tempo, ma i conducenti che non vogliono tener conto delle condizioni e adattarsi ad esse.

Fanno multe perché il governo vuole più soldi.

Sbagliato: i costi degli incidenti causate per l'eccesso di velocità sono centinaia di volte superiori a quello che si raccoglie con le multe.

3.7 Il panorama internazionale: statistiche e costi

Vari paesi hanno dimezzato la quantità di incidenti stradali durante gli ultimi dieci anni. Leader è la Norvegia, ma anche un efficace programma in Spagna ha ottenuto risultati simili. I punti fondamentali su cui hanno focalizzato la loro azione sono la velocità, l'uso della cintura di sicurezza e l'alcool. (www.nordicroads.com)

Una comparazione tra la Norvegia e l'Italia ci dimostra che occorre agire sulla sicurezza stradale nel contesto nazionale:

Norvegia: popolazione quasi 5 milioni

Feriti 11.117

Morti 223

Ossia 226,5 feriti e morti per ogni 100.000 abitanti

Spagna: popolazione 47,19 milioni

Feriti 120.345

Morti 2.478

Ossia 260,4 feriti e morti per ogni 100.000 abitanti

Italia: popolazione 61 milioni

Feriti 302.735

Morti 4.090

Ossia 592.7 feriti e morti per ogni 100.000 abitanti

Rovigo: popolazione 247.884 (2010)

Feriti e morti 962

Ossia 388 feriti e morti per ogni 100.000 abitanti

Costi

Canada: popolazione 32 milioni (2005)

Budget per l'educazione elementare e media: 32 miliardi di dollari.

Costo complessivo degli incidenti stradali: 30 miliardi di dollari.

25% del budget della sanità e 20 milioni di giorni di lavoro persi.

Un 50 % di riduzione dei feriti lascerebbe liberi 15.000 letti di ospedale e pagherebbe 13.100 nuovi maestri di scuola.

USA: costi (www-nrd.nhtsa.dot.gov/Pubs/811606.pdf)

Nel 2009 gli USA hanno stimato i costi dei feriti in incidenti stradali come segue:

Lesioni invalidanti: \$67,800 (15 %)

Lesioni evidenti non invalidanti: \$21,900 (40 %)

Ferite leggere: \$12,400 (45 %)

Se i costi fossero gli stessi anche a Rovigo, la perdita economica dovuta agli incidenti stradali sarebbe di 9.509.880 US\$, ossia Euro 7.232.309

Questo si riferisce solo ai costi diretti per l'assistenza sanitaria, cioè, non si include la perdita dei giorni di lavoro, i costi materiali, giudiziari, della polizia, ecc.

Analisi

Due cose risultano palesi da questa piccola discussione: 1) Italia (e anche Rovigo) deve sforzarsi per arrivare almeno al livello che non solo la Norvegia, ma anche la Spagna, hanno raggiunto negli ultimi anni riguardo le percentuali di morti e feriti negli incidenti stradali. 2) I risparmi potrebbero essere sostanziali e contribuire allo sviluppo di programmi importanti per il benessere della popolazione.

4

Statistiche locali e il loro contributo alla strategia di comunicazione

Raccolta dell'informazione statistica locale allo scopo di sviluppare una strategia comunicativa efficiente ed efficace.

4.1 Definizione delle diverse statistiche locali che occorrono

Le statistiche generali servono per identificare l'importanza del problema ma non offrono una guida riguardo dove si debba concentrare un programma di riduzione degli incidenti. Quando si può accedere a statistiche dettagliate, emergono possibilità di azioni focalizzate. Queste statistiche permettono di individuare, per esempio, gruppi sociali ad alto rischio, condizioni che contribuiscono al rischio, e giorni della settimana che meritano un'attenzione particolare. Queste informazioni aiutano anche a concepire i contenuti narrativi della grafica, e il profilo dei suoi personaggi.

4.2 Analisi delle statistiche

Identificazione delle condizioni che più fortemente contribuiscono al rischio di avere un incidente.

Linee guida per lo sviluppo di una strategia comunicativa sulla base della frequenza statistica di diversi fattori

(Dati e immagini di questa parte appartengono a "L'incidentalità stradale nella provincia di Rovigo, Anno 2009" Provincia di Rovigo, Sistema Informativo Aziendale / Servizio Statistica. Si ringrazia la gentile collaborazione di Cinzia Viale riguardo alcune delle statistiche presentate in questa parte).

L'obiettivo di quest'analisi è l'identificazione dei punti dove si dovrebbe indirizzare lo sforzo verso una maggiore sicurezza stradale.

4.2.1 Incidenti totali (e con infortunati) per mese, 2009

Mesi con più incidenti: maggio 128 (84); ottobre 128 (71); giugno 121 (75); aprile 107 (58); agosto 107 (66); novembre 103 (56); dicembre 98 (41); febbraio 97 (46); luglio 97 (55); settembre 92 (53); marzo 86 (58); gennaio 82 (43).

Linea guida 42

Mese: Maggio, ottobre e giugno richiedono un'attenzione speciale.

4.2.2 Incidenti totali (e con infortunati) per giorno della settimana, 2009

Lunedì 211 (115); martedì 189 (109); mercoledì 188 (99); giovedì 188 (102); venerdì 164 (96); sabato 168 (102); domenica 137 (83).

Linea guida 43

Giorno della settimana: Sebbene le differenze non sono grandi, lunedì, martedì, mercoledì e giovedì richiedono più attenzione.

4.2.3 Incidenti totali (e con infortunati) per fascia oraria, 2009

14 a 21: 604 (357); 7 a 13: 454 (262); 22 a 06: 187 (87)

Linea guida 44

Fascia oraria: La fascia oraria 14 a 21 mostra il rischio più alto.

4.2.4 Correlazione tra età dei conducenti e fasce orarie

Vi è dipendenza statisticamente significativa tra l'età dei conducenti dei mezzi coinvolti negli incidenti e le fasce orarie. Abbiamo evidenziato alcune percentuali significative a titolo di esempio.

Tavola di contingenza cIETA_A * cIORA								
percentuali entro le età								
cIETA_A	cIORA						Totale	
	00-04	04-08	08-12	12-16	16-20	20-24		
<= 17 anni	3.6%	0.6%	17.9%	20.2%	36.3%	21.4%	100.0%	
18-29 anni	11.7%	9.7%	15.8%	18.0%	24.7%	20.1%	100.0%	
30-39 anni	8.7%	7.6%	21.2%	22.5%	26.0%	14.0%	100.0%	
40-49 anni	5.4%	5.0%	24.5%	25.1%	27.6%	12.4%	100.0%	
50-59 anni	4.0%	4.8%	22.6%	26.2%	31.2%	11.2%	100.0%	
60-69 anni	3.9%	2.1%	30.8%	29.5%	23.8%	9.9%	100.0%	
70-79 anni	0.3%	1.2%	35.2%	25.5%	31.1%	6.7%	100.0%	
>= 80 anni		0.7%	34.6%	22.1%	32.4%	10.3%	100.0%	
Totale	7.1%	6.2%	22.3%	22.9%	27.1%	14.4%	100.0%	

Tavola di contingenza cIORA * cIETA_A									
percentuali entro le fasce orarie									
cIORA	cIETA_A								Totale
	<= 17 anni	18-29 anni	30-39 anni	40-49 anni	50-59 anni	60-69 anni	70-79 anni	>= 80 anni	
00-04	1.2%	43.5%	27.9%	15.4%	7.5%	4.4%	0.2%		100.0%
04-08	0.2%	41.5%	27.9%	16.2%	10.3%	2.6%	1.0%	0.2%	100.0%
08-12	2.0%	18.9%	21.6%	22.2%	13.4%	10.9%	8.0%	3.1%	100.0%
12-16	2.2%	20.8%	22.2%	22.1%	15.0%	10.1%	5.6%	1.9%	100.0%
16-20	3.3%	24.1%	21.7%	20.6%	15.2%	6.9%	5.8%	2.4%	100.0%
20-24	3.7%	37.2%	22.1%	17.4%	10.3%	5.5%	2.4%	1.4%	100.0%
Totale	2.5%	26.5%	22.7%	20.2%	13.2%	7.9%	5.0%	2.0%	100.0%

Linea guida 45

Fascia oraria ed età del conducente: Messaggi speciali devono rivolgersi ai conducenti tra i 18 e i 29 anni di età, riguardo la guida notturna (dalle 20:00 di sera e le 06:00 del mattino).

4.2.5 Incidenti totali (e con infortunati): i peggiori giorni e fasce orarie

Linea guida 46

I peggiori giorni e fasce orarie che meritano una maggiore attenzione sono lunedì, martedì e mercoledì, dalle 14 alle 21.

4.2.6 Rapporto incidenti totali / incidenti con feriti

	lun	mar	merc	giovedì	ven	sab	dom	Media
7-13	64	54	62	48	56	55	76	59%
14-21	52	63	47	65	62	67	59	59%
22-06	38	42	43	28	52	55	52	44%

Linea guida 47

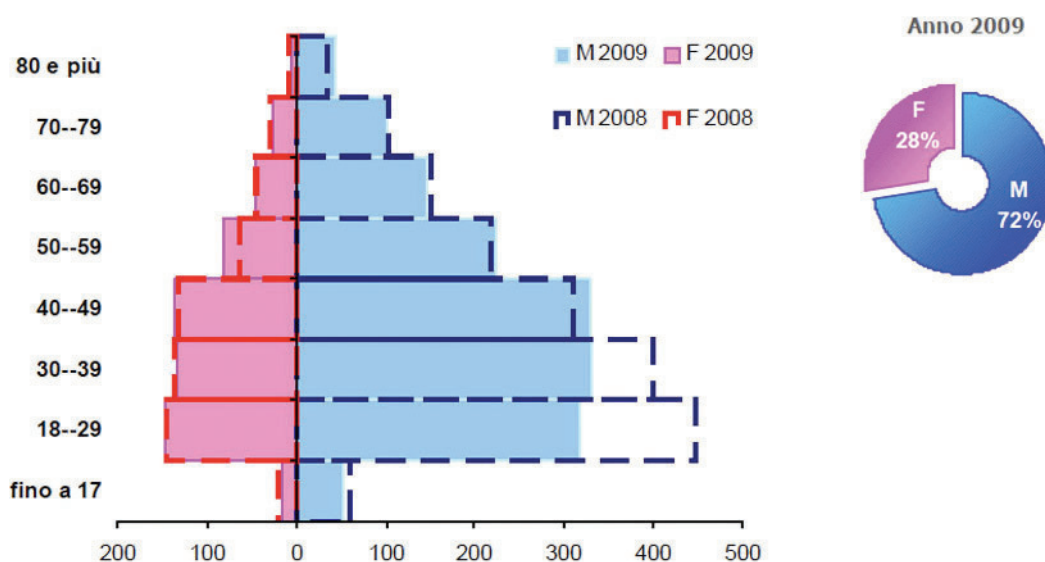
Rapporto incidenti totali / incidenti con feriti: Domenica dalle 7 alle 13 richiede una maggiore attenzione per la gravità degli incidenti: gli incidenti con feriti sono il 76% del totale.

Mezzi	Conducenti		Passeggeri	Percentuale d'incidenti con morti e feriti per ogni mezzo
	Morti	Feriti	Feriti	
Autovettura	8	420	205	68.4 %
Mezzi pesanti	-	29	5	8.2 %
Bicicletta	2	122	2	10.0 %
Ciclomotore	1	76	5	6.8 %
Motociclo	3	63	11	5.5 %

Linea guida 49

Mezzo di trasporto. L'attenzione deve far perno sulle autovetture. Questo trend è costante, almeno negli ultimi anni. Le biciclette mostrano un indice molto alto di feriti che non deve essere trascurato. Le biciclette, i ciclomotori e i motocicli hanno una percentuale elevata di incidenti con feriti.

4.2.8 Conducenti coinvolti in incidenti totali per sesso ed età, 2009



Incidenti totali: Maschi 72%, Femmine 28%. Età a rischio più alto: dai 18 ai 49 anni.

Linea guida 50

Sesso ed età dei conducenti. Le comunicazioni devono fare perno sulla fascia di età 18-49 in entrambi i sessi.

4.2.9 Passeggeri coinvolti in incidenti con infortunati per età, 2009

Maschi 40%, Femmine 60%.

Età a rischio più alto: 18 ai 29 anni, calando molto dai 30 ai 39 anni. Livello a rischio simile: dai 0 ai 17 anni. Difficile stabilire il ruolo attivo o passivo dei passeggeri nei loro infortuni.

Linea guida 51

Sesso ed età dei passeggeri. Fascia di età che richiede attenzione speciale: 18 - 29 anni.

4.2.10 Parco veicolare, incidenti totali e con infortunati, 2005-2009

Parco veicolare, incidenti totali e con infortunati, 2005-2009

Parco veicolare - provincia di Rovigo	2005	2006	2007	2008	2009
Autobus	320	301	310	344	335
Autocarri trasporto merci	17.087	17.569	18.028	18.178	18.099
Autoveicoli speciali / specifici	2.218	2.333	2.437	2.533	2.634
Autovetture	145.115	147.325	148.576	149.933	151.081
Motocarri e quadricicli trasporto merci	314	310	298	306	298
Motocicli	15.811	16.799	17.527	18.261	19.024
Motoveicoli e quadricicli speciali / specifici	104	125	144	164	184
Rimorchi e semirimorchi speciali / specifici	2.763	2.735	2.742	2.745	501
Rimorchi e semirimorchi trasporto merci	1.790	1.782	1.787	1.786	1.354
Trattori stradali o motrici	741	746	707	694	707
Altri veicoli	4	4	4	5	5
Totale complessivo	186.267	190.029	192.560	194.949	194.222
Incidenti totali	n.d.	1.551	1.585	1.342	1.246
Incidenti con infortunati	905	958	980	796	706

Il parco veicolare è sempre cresciuto (tranne nell'ultimo anno, come riportato dalla tabella), mentre cala il numero di incidenti, e di incidenti con infortunati.

Il numero di incidenti nel 2009 è il 78,6 % di quelli del 2007. Il numero di incidenti con infortunati cala di più: nel 2009 è il 72,0 % di quelli del 2007. Questo suggerisce che il comportamento è migliorato, e che la gravità degli incidenti mostra una riduzione ancora più forte, forse dovuto a una riduzione del fattore velocità, a un uso maggiore della cintura di sicurezza e possibilmente anche alla maggiore sicurezza dei veicoli.

Linea guida 52

Incidenti e incidenti con infortunati. Per continuare il trend, far perno sulla velocità, sull'uso della cintura di sicurezza, e sulla qualità e sicurezza dei mezzi.

4.2.11 Circostanze presunte rilevate sul totale degli incidenti, 2009

E' sorprendente il basso tasso di persone con uno stato psico-fisico alterato. In Canada il 5% dei conducenti coinvolti in incidenti con feriti supera il tasso alcolemico legale e il 20% lo supera in incidenti con morti. Potrebbe esserci una mancanza di richiesta abituale di misura del livello del tasso alcolemico nelle procedure di pronto soccorso in Italia. È anche sorprendente la bassa presenza della velocità come fattore decisivo degli incidenti, forse perché può essere difficile stabilirlo dopo l'incidente, forse perché si da preferenza a cause più facili da stabilire, tali come il mancato rispetto di stop/precedenza, che potrebbe essere frequentemente causato dell'eccesso di velocità.

Linea guida 53

Circostanze presunte rilevate sul totale degli incidenti. Su questa base le comunicazioni devono centrarsi sui seguenti temi:

- 1) Mancato rispetto stop / precedenza
- 2) Distrazione / indecisione
- 3) Eccesso di velocità
- 4) Mancato rispetto distanza sicurezza
- 5) Conducente con uno stato psico-fisico alterato
- 6) Velocità

4.2.12 Incidenti totali per condizione meteorologica, 2009

	Totale	Con infortunati
Sereno	841	494 (58,7 %)
Pioggia	165	87 (52,7 %)
Non spec.	210	210
Nebbia	30	14 (46,6 %)
Totale	1.246	706

Sembrerebbe che la pioggia presenta un rischio più “invisibile” della nebbia.

percentuali entro semestri

ciMESE		Condiz_Meteo							Totale
		Sereno	Nebbia	Pioggia	Grandine	Neve	Vento forte	Altro *	
ciMESE	Ottobre-Marzo	53.1%	7.0%	15.8%	0.1%	1.4%	0.3%	22.4%	100.0%
	Aprile-Settembre	81.7%	0.4%	7.6%	0.1%	0.0%	0.3%	10.0%	100.0%
Totale		67.7%	3.6%	11.6%	0.1%	0.7%	0.3%	16.1%	100.0%

* Altro= es.: -

percentuali entro Condizioni Meteo

Condiz_Meteo		ciMESE		Totale
		Ottobre-Marzo	Aprile-Settembre	
Condiz_Meteo	Sereno	38.4%	61.6%	100.0%
	Nebbia	94.7%	5.3%	100.0%
	Pioggia	66.7%	33.3%	100.0%
	Grandine	50.0%	50.0%	100.0%
	Neve	98.0%	2.0%	100.0%
	Vento forte	55.0%	45.0%	100.0%
	Altro *	68.2%	31.8%	100.0%
Totale		49.0%	51.0%	100.0%

* Altro= es.: -

C'è una forte dipendenza statistica tra i due periodi aprile-settembre e ottobre-marzo e le condizioni meteorologiche. I dati del quinquennio ci confermano che la condizione meteo è un fattore rilevante dell'incidentalità, con o senza infortunati: anche se la maggior parte degli eventi accade col sereno, il fattore pioggia, ad esempio, presenta una certa incidenza in entrambi i periodi distinti dell'anno.

Linea guida 54

Meteo: Occorre fare attenzione alla pioggia e ai suoi effetti nelle comunicazioni..

4.2.13 Incidenti totali per tipologia di strada, 2009

		Totale	Con infortunati
Abitato	Urbana	595	348
	Provinciale	49	31
	Statale	20	14
	Totale	715	423
Fuori l'abitato	Comunale	103	58
	Provinciale	109	77
	Statale	114	63
	Regionale	77	56
	Autostrada	122	26
Totale		531	283
Totale generale		1.246	706

Linea guida 55

Tipologia di strada: le strade urbane presentano il rischio più alto e meritano un'attenzione speciale nella strategia.

4.2.14 Incidenti totali per luogo dell'incidente, 2009

	Totale	Con infortunati
Incrocio	153	104
Rotatoria	46	24
Intersezione	246	174
Pass. a livello	1	1
Rettilineo	623	310
Curva	167	90
Dosso, strettoia	7	2
Pendenza	3	1
Totale	1.248	708

Tre situazioni concentrano un gran numero di incidenti: i tratti rettilinei mostrano il rischio più alto, seguiti dalle intersezioni e gli incroci. Queste tre rappresentano 1.022 degli 1.248 incidenti (ossia l'82 % degli incidenti) e 588 incidenti con infortunati (l'83 % del totale).

Linea guida 56

Luogo dell'incidente: Le comunicazioni devono centrarsi sui tratti rettilinei, le intersezioni e gli incroci.

4.2.15 Analisi per strada, 2009

Analizzando le statistiche degli incidenti per strada, quelle che compaiono a rischio più alto sono:

Strade urbane / altre strade:	Totale: 704; feriti: 525
A 13 (BO-PD) tratto provincia di Rovigo:	Totale: 122; feriti: 39
SS 16 (Adriatica)	Totale: 58; feriti: 61
Seguono:	
SR 6 Eridania Occidentale (S.M.Castelmassa)	Totale: 39; feriti 39
SS 309 Romea	Totale: 39; feriti 44

Linea guida 57

Analisi per strada. Le strade urbane, la A13, e la SS 16 richiedono un maggior controllo.

4.2.16 Incidenti, morti e feriti per comune, 2009

Guardando le statistiche degli incidenti per comune, quelle che compaiono a rischio più alto sono come segue (prossima pagina):

Comuni con alta frequenza d'incidenti

Totale Con infortunati

Rovigo	432	314	34,6 % del totale, e 44,5 % degli inc. c/infortunati
Adria	111	79	8,9 % del totale, e 11,1 % degli inc. c/infortunati
Occhiobello	74	51	5,9 % del totale, e 5,1 % degli inc. c/infortunati
Porto Vivo	56	36	4,3 % del totale, e 4,6 % degli inc. c/infortunati
Lendinana	53	33	4,2 % del totale, e 4,7 % degli inc. c/infortunati
Badia Pol.	39	32	3,1 % del totale, e 4,5 % degli inc. c/infortunati
Totale	765	545	61.0 % del totale, e 74,5 % degli inc. c/infortunati

I sei comuni a rischio più alto rappresentano il 61% del totale degli incidenti, e il 74,5 % degli incidenti con feriti nella provincia di Rovigo, cioè nel loro insieme sono sopra la media riguardo la gravità degli incidenti.

Linea guida 58

Comuni: Interventi sulla sicurezza devono concentrarsi nei comuni di Rovigo, Adria, Occhiobello, Porto Vivo, Lendinana e Badia Polesine.

4.2.17 Incidenti con infortunati a Rovigo

Rovigo ha il numero più alto di incidenti e di infortunati, cosa che si potrebbe giustificare a causa della sua popolazione, ma ha anche una percentuale di incidenti con infortunati di 4,6 per 1.000 ab. Questo percentuale è solo superato a San Bellino 7 (5,8), Canda 5 (5,3) Guarda Veneta 6 (4,9); Villamarzana 6 (4,8); e Ceneselli 9 (4,7).

Linea guida 59

Incidenti con infortunati a Rovigo. Interventi indirizzati alla necessità di ridurre la velocità, e di usare la cintura di sicurezza potrebbero ridurre la gravità degli incidenti a Rovigo.

5

Focus groups: descrizione e analisi

Sviluppo di una strategia persuasiva adatta alla popolazione di Rovigo

5.1 Obiettivi

L'obiettivo dei focus groups è la raccolta di esperienze sull'atto di guidare una macchina o un altro veicolo, della percezione del rischio, delle motivazioni che ha la gente per guidare, di racconti di eventi relativi alla guida, e racconti di incidenti in caso in cui i partecipanti siano stati coinvolti in passato.

Questi gruppi aiutano a fare attenzione sulla cultura delle persone a cui si indirizzerà la comunicazione. Si tratta di trovare il linguaggio, le storie e gli argomenti che siano culturalmente rilevanti per la popolazione interessata.

Una limitazione di questo metodo è che la popolazione intervistata non includeva autisti con problemi di condotta. Per cui la strategia proposta deve ritenersi come un approccio iniziale all'azione comunicativa.

5.2 Gestione

Il coordinatore delle riunioni è stato l'autore di questo progetto. La registrazione audio e la presa di note è stata a carico di Alice Pizzolato. Una terza persona (Dott.ssa Guillermina Noël) ha avuto il compito di fare note e registrare informazioni di tipo generale sulla dinamica della riunione. Così, il sommario finale delle riunioni si è basato sulle note di tre persone, più la registrazione audio. Questo garantisce un massimo profitto dell'informazione ricavata.

Ogni riunione è durata 90 minuti. Per facilitare la partecipazione a coloro che lavorano, si è organizzata una al giorno dalle 18:30 alle 20:00, il 28, 29, 30 e 31 maggio.

La responsabile dell'organizzazione dei gruppi di discussione è stata la dott.ssa Luisa Cattozzo (Capo Ufficio SIT, Provincia di Rovigo) è stato.

Allo scopo di rappresentare diverse centri della provincia di Rovigo, le riunioni si sono tenute a Badia Polesine, Rovigo, Adria e S. Ma. Maddalena di Occhiobello.

I quattro gruppi di discussione hanno coinvolto un totale di 39 persone (26 maschi e 13 femmine).

Le note prese durante le riunioni si trovano in allegato. Al presente documento si allega anche un CD della registrazione audio. Di seguito si presenta un sommario dei temi emersi dalle risposte dei partecipanti. Nelle quattro riunioni si è utilizzato un solo questionario che nel corso delle riunioni è stato modificato per diversi motivi.

5.3 Analisi dei dati emersi dai focus groups

Linee guida per un sistema di comunicazione culturalmente rilevante

Di seguito si elencano le domande con i commenti dell'autore sulle risposte. I numeri da 1 a 4 identificano il gruppo che ha fornito le risposte.

1. Cosa vi piace di più quando guidate?

1 *Nelle risposte si scoprono due tipi di piacere: quelli che derivano dall'essere un'autista (tali come l'efficacia, il senso di libertà, la velocità col finestrino abbasso, la possibilità di esplorare posti sconosciuti quando si fa turismo), e la possibilità di svolgere simultaneamente altre diverse attività (sentire la musica, parlare al telefono, o chiacchierare con i passeggeri).*

Si differenziano tre usi dell'auto: per andare al lavoro, usarla per lavoro, e per

andare a passeggio, fare turismo o andare in vacanza.

La macchina è anche percepita come uno spazio personale, separato dal resto, un rifugio, un posto per rilassarsi.

2 Efficacia del mezzo, comodità, senso di padronanza, non essere vincolati dagli orari dei mezzi pubblici.

Piacere aggiunti: ascoltare la musica, la radio, le notizie, fumare una sigaretta, chiacchierare. Alcuni usano il telefono, altri lo evitano.

3 Differenze notevole tra la macchina e la moto riguardo il piacere, così come tra il guidare per lavoro o per piacere. Il piacere è legato alla comodità ma anche alle tecnologie aggiunte, come la radio e il telefono.

Importante notare che questi bravi conducenti (molti sono volontari della Croce Verde) –responsabili, maturi e rispettosi– usano molto il telefono. Non sanno che il problema del telefono non è solo la riduzione della libertà delle mani ma anche la limitazione della capacità cognitiva e reattiva in situazioni inaspettate.

4 Comodità, efficacia, indipendenza, vedere posti nuovi, guardare il panorama. Usare tanto il cellulare, ascoltare musica, pensare. Più piacevole la bicicletta.

Commento

Le risposte dimostrano che la macchina è per questi utenti una specie di salotto e ufficio mobile, e che coloro che guidano molto tendono a non mantenere l'attenzione sulla guida. Il pericolo di distrazione si moltiplica con l'idea che il *blue-tooth* risolva il problema dell'uso del telefono.

I membri dei gruppi erano persone motivate a guidare bene e anche con molta esperienza nella guida. Occorre riflettere sul possibile effetto delle attività diverse dal guidare sui neopatentati e sulle persone con meno senso di responsabilità.

Linea guida 6o

I messaggi devono fare perno sul problema della distrazione, in parte con esempi e in parte con informazione sulla riduzione della reattività.

2a. Cosa non vi piace di più quando guidate?

1 La cosa che più non piace è la presenza e la fretta di altri utenti della strada e di quello che possano fare o del danno che uno possa produrre a causa della distrazione. Non piace nemmeno la necessità di dover prestare molta attenzione.

2 Non piace il traffico in genere e il comportamento inaspettato degli autisti aggressivi o di coloro che vanno troppo lenti o troppo veloci rispetto alla velocità prevalente del traffico.

3 Il comportamento sbagliato o aggressivo di altri utenti della strada.

4 Il traffico; la frenesia e la distrazione degli altri, la mancanza di rispetto delle regole; i consigli dei passeggeri; le strade con buchi; l'abuso di trasporto su strada; la nebbia e il ghiaccio.

2b. Quando guidate e avete passeggeri cambia il vostro stile?

La presenza di passeggeri a bordo spinge il conducente ad una guida più responsabile ma a loro volta possono distrarre l'autista con la conversazione.

Commento

Le risposte più forti fanno perno sugli altri autisti quando sono affrettati, aggressivi o fanno cose inaspettate. Temono anche le distrazioni degli altri e, in

certa misura, di loro stessi. Questo indica sensibilità riguardo una norma sociale che si aspetta sia rispettata.

Linea guida 61

I messaggi devono insistere sulla condanna di coloro che violino le norme sociali. Devono essere percepite come persone sgradevoli, eliminando ogni valore positivo alle azioni pericolose. (Come si è fatto in Victoria, Australia: "If you drink, and drive, you are a bloody idiot")

3a. Cosa definisce un buon conducente?

- 1 L'attenzione compare come una condizione fondamentale, seguita dal rispetto delle regole e della segnaletica, e la conoscenza del mezzo che si guida. Importante è anche l'attenzione indirizzata a compensare gli errori degli altri (guida sicura).*
- 2 Prudenza, attenzione e saper reagire velocemente di fronte a situazioni inaspettate e diverse. Saper adeguarsi al flusso del traffico.*
- 3 Buon senso, rispettare le regole, conoscere il mezzo che si guida, sapere prevedere il comportamento degli altri, conoscere i propri limiti.*
- 4 Prudenza, attenzione, rispetto delle regole, buona educazione in generale, mantenere il controllo della situazione.*

Commento

Un buon conducente fa attenzione alla guida, è prudente e ben educato, rispetta le regole e i segnali, conosce il mezzo che guida, prevede il comportamento degli altri, conosce i propri limiti e mantiene il controllo della situazione.

Linea guida 62

Queste parole che emergono dal pubblico possono essere usate per promuovere chi è un buon conducente, che non è un pilota di formula 1 né un personaggio come quello odiato nelle risposte alla domanda 2.

3b Cosa pensate del sistema della patente?

Occorre valutare il sistema patente ed introdurre limitazioni ai neopatentati.

Commento

Tutti i gruppi, in risposta a diverse domande, sono d'accordo che il sistema esistente, compreso l'insegnamento fornito dalle scuole guida, è inadeguato alle necessità della guida. I neopatentati non sono preparati né tecnicamente e né socialmente per il ruolo di guidatore.

Linea guida 63

Si deve far nota che il problema va al di là di quello che le comunicazioni possano fare o che la Provincia di Rovigo possa fare.

I messaggi possono far perno sulla necessità di integrare gli insegnamenti forniti dalle scuole guida con un'estesa pratica in modo da preparare l'utente a come reagire nelle diverse condizioni ambientali e di traffico.

4. Cosa definisce un conducente inadeguato?

- 1 Distrazione, mancanza di esperienza, mancanza di rispetto alle regole e per gli altri, definiscono il conducente inadeguato. Anche coloro che si mettono alla guida essendo fisicamente o psicologicamente incapaci.*
- 2 È egoista, distratto (parla al cellulare, legge il giornale, cambia CD, cerca cose*

nella borsa), pensa di essere solo nella strada; corre troppo; non rispetta i segnali, non conosce il mezzo; guida in condizioni psico-fisiche inadeguate.

3 Guida senza pensare a quello che fa; si distrae (telefonino); non possiede i requisiti adeguati; non rispetta le regole; sottovaluta i propri limiti e i limiti del veicolo che guida; non ha esperienza; non ha conoscenze di come guidare in sicurezza.

4 Non ha rispetto per gli altri autisti e per i suoi passeggeri. Non è in condizioni psico-fisiche adeguate. È inconsapevole di quello che fa.

Commento

Il profilo del conducente inadeguato coincide con il conducente odiato della domanda n. 2. Egoismo, distrazione, aggressività, incompetenza psico-fisica, mancanza di rispetto per le norme e la segnaletica; la non conoscenza del mezzo che guida e la mancanza di esperienza definiscono questo autista.

Linea guida 64

Il vocabolario dei gruppi deve servire per la redazione di slogan che servano a condannare il conducente inadeguato..

5. Quali media guardate?

1 Internet sembra essere il media più usato, con poche eccezioni. Seguono la radio e la TV. I lettori di giornali si dividono ugualmente tra i nazionali e i locali. Intrattenimento e informazione sono i due scopi più frequenti. Il primo tramite la radio e la TV, il secondo tramite internet e i giornali.

2 La maggioranza usa internet come media principale. Segue la radio e meno la TV. La maggioranza usa internet per lavoro e per informarsi e la radio per l'intrattenimento. La TV è l'ultima scelta sia per l'intrattenimento che per informarsi.

3 Giornali nazionali e locali. Segue la TV anche se alcuni non guardano i telegiornali, usano internet e la radio per ascoltare le notizie.

4 La maggioranza usa internet per informarsi, alcuni anche per intrattenimento. Segue la TV e i giornali, più locali che nazionali.

Commento

Le persone dei gruppi usano internet per informarsi e per l'intrattenimento, e guardano poca TV. Leggono giornali locali più che nazionali. Vedono le notizie sulla stampa o le sentono nella radio e poi approfondiscono i contenuti in internet.

Linea guida 65

Riguardo la scelta dei mass media per comunicare i messaggi sulla sicurezza stradale si consiglia l'uso di giornali locali invitando a visitare un sito web per maggiore informazione.

6. Siete mai stati coinvolti in un incidente stradale? Se sì, quale è stata la causa?

1 Quasi tutti hanno avuto un incidente. In genere non grave. Tutti hanno imparato dall'esperienza ed evitano situazioni simili. Sono più attenti alle distrazioni.

2 Incidente più frequente: tamponare o essere tamponato. Cause più frequenti: distrazione (a volte a causa di stanchezza); segue pioggia e ghiaccio, e mancanza di rispetto della precedenza. Due incidenti sono stati effettuati in rotatoria.

4 I partecipanti dei focus group erano in genere persone responsabili, ma la metà

di loro aveva causato un incidente e un partecipante aveva causato uno grave.

Commento

I partecipanti sono stati sia coinvolti negli incidenti ma anche la causa. Tutti dall'esperienza hanno successivamente migliorato la loro guida.

Le esperienze personali sono state citate varie volte nelle discussioni come esempi per migliorare la guida.

Linea guida 66

Occorre raccogliere racconti personali di incidenti gravi e meno gravi ma che hanno avuto conseguenze non indifferenti sulla salute della persona.

I racconti personali, in quanto esperienze realmente vissute, toccano le persone in modo più forte.

7. Quali consigli daresti per evitare incidenti?

1 Andare piano; mettersi la cintura di sicurezza; rispettare il codice della strada e in particolare la velocità; rispettare gli altri. Conoscere i propri limiti fisici e psicologici. Le istituzioni dovrebbero controllare l'idoneità alla guida degli autisti periodicamente. Dovrebbero anche migliorare il sistema di rilascio della patente, forse con diverse restrizioni all'inizio.

2 Conoscere il proprio mezzo e fare attenzione agli altri autisti (davanti e dietro); andare piano, evitare le distrazioni; guidare in condizioni psico-fisiche adeguate. Rispettare la segnaletica e la distanza di sicurezza. Non fare manovre improvvise.

3 Tenere una buona presa del volante, allacciare le cinture, stare sempre attenti, guardare lo specchietto, osservare le regole e avere un mezzo sempre a posto.

4 Non distrarsi; rispetto per il mezzo e gli altri; guidare con tranquillità; rispettare le regole; adattarsi alle situazioni.

L'educazione stradale della teoria e in particolare della segnaletica deve essere materia di insegnamento delle scuole a tutti i livelli, sia primarie che secondarie.

Si deve anche prolungare la pratica della guida prima di dare la patente.

Commento

Le risposte si dividono in due campi: consigli per gli autisti e suggerimenti sull'educazione stradale. A volte le discussioni hanno anche toccato il tema dello stato di manutenzione delle strade e l'inadeguatezza della segnaletica.

Linea guida 67

I messaggi devono centrarsi su consigli concreti: la prudenza e l'andare piano non offrono sufficiente informazione. Invece, come i membri dei gruppi hanno detto, evitare manovre brusche, controllare sempre lo specchio retrovisore, allacciare la cintura, rispettare la distanza di sicurezza, e altre temi citati possono essere elementi persuasivi per una campagna informativa. Ogni azione specifica che definisce la buona guida potrebbe essere la colonna vertebrale di un aspetto della campagna.

8. Quale messaggio visto in passato per la sicurezza stradale vi è rimasto impresso?

1 In genere ricordano le immagini emotivamente forti. E' possibile che la storia che i partecipanti più volte nei diversi focus group hanno portato come esempio

sia questa <http://www.youtube.com/watch?v=Roer-u5HCl&feature=relat> forse perchè pubblicata da qualcuno in facebook.

2 Immagini forti rimangono in memoria, però anche frasi giuste. Informazione scientifica su alcuni aspetti (alcool e campo visivo). Sembra che in Italia non si fanno campagne visivamente forti.

3 Vittime innocenti delle distrazioni e mancanza di responsabilità di altri.

4 Le notizie locali. I messaggi TV del ministero. Più memorabili i propri incidenti e la morte di amici. Occorrono immagini forti come quelle che si usano all'estero.

Commento

Ricordano immagini forti. Ricordano anche testi brevi e giusti. Apprezzano informazione precisa e sorprendente, come la riduzione del campo visivo a causa dell'alcool. Sono colpiti da storie sui danni causati a gente innocente da autisti irresponsabili.

Linea guida 68

Il sistema di messaggi deve includere due tipi: quelli con immagini forti e narrative in prima persona, con altri principalmente testuali. Il danno a gente innocente sembra colpire molto. Messaggi con informazione affidabile sugli effetti della velocità in un impatto, l'alcool, la distrazione e la mancanza di uso del casco o della cintura sono anche ben accolti.

9a. Cosa si dovrebbe dire per ridurre gli incidenti?

1 Evitare l'abitudine, che ci rende cechi.

La necessità di fare attenzione è tra i primi consigli suggeriti, segue la prudenza e una consapevolezza di quello che potrebbe accadere a causa di uno sbaglio. Rispettare il codice e le segnali.

2 Deve essere un messaggio incisivo, macabro. Immagini d'incidenti reali e non messaggi astratti. Pannelli o comunicazioni digitali che indicano il numero d'incidenti in ogni tratto pericoloso.

Basare la comunicazione sugli affetti, sulla responsabilità nel confronto di coloro che si vogliono bene, famiglia, amici. Messaggi con immagini forti e testi memorabili. Centrarsi sulla necessità di fare attenzione alla guida, non distrarsi. Usare temi del quotidiano. Dare alcuni dati chiari su velocità e urti.

Evitare campagne in cui la buona guida sia percepita come una perdita di libertà.

3 Si consiglia la combinazione di messaggi razionali con altri emotivi. Occorrono messaggi indirizzati agli anziani e ai giovani. Evitare le distrazioni, rispettare le regole. Capire i rischi.

4 Occorrono messaggi con immagini cruenti. Sarebbe utile usare anche informazioni su fatti, ma usando paragoni con cose conosciute, invece di numeri astratti.

Chi corre non guadagna tempo ma sfida la propria vita rischiando anche quella degli altri.

Commento

Coerenti col tema precedente, i membri dei gruppi consigliano immagini forti, macabre, incisive, concrete; presentate come reali.

Linea guida 69

Occorrono messaggi con immagini cruenti. Alcuni indirizzati agli anziani e altri ai giovani. Messaggi che facciano perno su evitare le distrazioni, rispettare le regole. Capire i rischi. Combattere l'abitudine. Basare la comunicazione sugli affetti, sulla responsabilità nel confronto di coloro che si vogliono bene come la famiglia e gli amici. Messaggi con immagini forti e testi memorabili, accompagnati da altri più razionali e informativi, tali come indicare che un urto a 50km/h senza cintura di sicurezza è uguale a cadere dal terzo piano, cioè non usare informazione troppo tecnica e astratta, ma paragoni con cose che la gente possa capire facilmente.

9b Cosa si dovrebbe fare per ridurre gli incidenti?

1 Fin dalle scuole primarie manca l'insegnamento dell'educazione stradale oltre che dell'educazione civica.

Si dovrebbe aumentare la pratica per preparare le persone ad agire in situazioni difficili. Occorrono corsi di guida sicura.

2 Occorre la revisione del "sistema patente" in Italia. Nessun membro del gruppo pensa che la patente attuale garantisca una preparazione sufficiente per la guida.

3 Corsi di guida sicura; ridurre la potenza delle macchine; usare la tecnologia per impedire la guida a chi non è in grado di affrontarla; corsi di educazione stradale fin da piccoli. Corsi obbligatori di aggiornamento per riconfermare la patente.

Mancano piste ciclabili. C'è un eccessivo uso della macchina in Italia, a volte per distanze ridicole.

4 L'educazione stradale deve essere parte della scuola a tutti i livelli. Si deve anche prolungare la pratica della guida prima di dare la patente. Puntare su detrazioni, ad esempio sconti per chi non commette incidenti. Rapportare la multa al rischio dell'infrazione commessa. La tecnologia dei mezzi potrebbe aiutare.

Commenti

Le risposte ripetutamente indicano una necessità di aggiornare i corsi di guida e il sistema di rilascio della patente. Anche ripetutamente si riferiscono a una mancanza di educazione civica, di nozioni fondamentali per la vita in società, che sono importanti per la sicurezza stradale. Manca pratica di guida prima del rilascio della patente. Si propone anche un sistema di premi per chi guida bene e multe riportate al rischio dell'infrazione commessa.

Linea guida 70

La comunicazione non può risolvere i problemi che coinvolge la sicurezza stradale. Assieme ad altre strategie, occorre aggiornare i corsi di guida e i requisiti per il rilascio e la riconferma della patente. Questa revisione dovrebbe far perno su un aumento della pratica, una pratica in situazioni complesse, e un sistema graduale di acquisizione della patente.

La educazione stradale richiede l'appoggio di una educazione civica.

Una maggiore sicurezza stradale richiede anche la creazione di piste ciclabili e trasporti pubblici efficaci.

6

Conclusione

Le settanta linee guida elencate in questo documento sono il risultato di un'analisi della bibliografia scientifica, dell'esperienza pratica dell'autore, di un'analisi statistica dei problemi locali e delle informazioni fornite dagli utenti delle strade nella provincia di Rovigo.

Le linee guida individuano problemi rilevanti, propongono strategie affidabili, e forniscono degli indirizzi per attuarle, però non possono essere "applicate" in modo meccanico. La creazione di una campagna di comunicazione, sulla base di queste linee guida, richiede attenzione a tutti i dettagli tecnici e professionali della creazione di comunicazioni visive.

Rimango a vostra disposizione per eventuali collaborazioni future, sia riguardo lo sviluppo degli elementi grafici, che per altri progetti di comunicazione.

Jorge Frascara

Padova, 7 giugno 2012

Nota finale

Dopo lo sviluppo di questo progetto, si propongono i seguenti passi:

- 1 Realizzazione di grafica (gara, pianificazione, slogan, testi, foto e realizzazione).
- 2 Implementazione
- 3 Valutazione

 Criteri per la valutazione dell'intervento

 Dopo l'intervento, è utile misurare i risultati, come segue:

- 3.1 Numero complessivo dei morti e feriti dopo tre mesi dall'inizio dell'intervento. Comparazione con gli stessi mesi dell'anno scorso. Analisi di altri fattori che possano aver contribuito ad un cambiamento qualora ci fosse. Comparazione con altre province di simile profilo.
- 3.2 Numero dettagliato degli incidenti secondo le categorie statistiche usate in questo documento. Identificazione delle categorie che mostrano cambiamenti.
- 3.3 Definizione delle raccomandazioni per modifiche che aiutino a migliorare l'efficacia dell'intervento nel futuro.

7

Citazioni

- Briñol, P., & Petty, R. E. (2006). Fundamental Processes leading to attitude change: Implications for cancer prevention communications. *Journal of Communication*, 56(51), s81-s104.
- Fishbein, M., & Cappella, J. N. (2006). The role of theory in developing effective health communications. *Journal of Communication*, 56(51), s1-s17.
- Fishbein, M., & Yzer, M. C. (2003). Using theory to design effective health behavior interventions. *Communication Theory*, 13(2), 164-183.
- Frascara, J. (2010) Los Problemas del Problema. *CISEV: Segundo Congreso Ibero-Americano de Seguridad Vial*, Buenos Aires, Octubre 20-22 (www.cisev.org.ar).
- Frascara, J. (1997), *Diseño Gráfico para la Gente: Comunicaciones Masivas y Cambio Social*, Ediciones Infinito, Buenos Aires, Argentina.
- Frascara, J. et al (1992), *Traffic Safety in Alberta/Casualty Collision and the 18-24 Year Old Male Driver: Criteria for a Targeted Communication Campaign*, Alberta Motor Association/Alberta Solicitor General, Edmonton.
- Green, M. C., Brock, T. C., & Kaufman, G. F. (2004). Understanding media enjoyment: The role of transportation into narrative worlds. *Communication Theory*, 14(4), 311-327.
- Harper, G. & L'Huillier, L. (1990), 'Road Safety: the Transport Accident Commission Campaign', in *Advertising Effectiveness Awards Casebook 1*, Advertising Federation of Australia.
- Siti web
- www.cisev.org.ar
- www.eltis.org/index.php?id=13&study_id=1347
- www.nordicroads.com/website/index.asp?pageID=217
- www-nrd.nhtsa.dot.gov/Pubs/811606.pdf
- www.nhtsa.gov/

Bibliografia

- Advertising Federation of Australia (1990), *Advertising Effectiveness Awards Casebook 1*, Advertising Effectiveness Awards, Sydney, Australia.
- Alberta Transportation and Utilities (2010), *Alberta Traffic Collision Statistics*, Edmonton.
- Axelrod, M. (1975), 'Ten Essentials for Good Qualitative Research', in J. B. Higginbotham & K. C. Cox (1979), *Focus Groups Interviews: A Reader*, American Marketing Association, Chicago, pp 55-59.
- Beirness, D.J., & Simpson, H.M. (1987), 'Alcohol Use and Lifestyle Factors as Correlates of Road Crash Involvement Amongst Youth', in T. Benjamin (Ed.), *Young Drivers Impaired by Alcohol and Other Drugs*, London Royal Society of Medicine Services, London, pp 141-148.
- Bellenger, D. N., Bernhardt, K.L., & Goldstucker, J.L., (1976), 'Qualitative Research

- Techniques: Focus Group Interviews', in J. B. Higginbotham & K. C. Cox (1979), *Focus Groups Interviews: A Reader*, American Market Association, Chicago, pp 13-33.
- Brinberg, D. & McGrath, J. E. (1985), *Validity and Reliability in the Research Process*, Sage Publications, Beverly Hills, CA.
- Chakrapani, Chuck & Deal, Kenneth (1992), *Marketing Research: Methods and Canadian Practice*, Prentice-Hall Canada Inc., Scarborough, ON.
- Converse, J. M. & Presser, S. (1986), *Survey Questions: Handcrafting the Standardized Questionnaire*, Sage Publications, Beverly Hills, CA.
- Cross, N. & Roy, R. (1975), *Design Methods Manual*, The Open University, Milton Keynes, Buckinghamshire, UK.
- DeJong, W., & Winsten, J.A. (1989), *Recommendations for Future Mass Media Campaigns to Prevent Pre-teen and Adolescent Substance Abuse*, Center for Health Communication, Harvard School of Health, Boston.
- Edmonston, P. (1990), *Lemon-Aid Used Car Guide*, Stoddart, Toronto.
- Finn, A. (1992), 'Driving and Driver Behaviour: Report on Focus Groups with Young Male Adults' Appendix 2, in J. Frascara et al, *Traffic Safety in Alberta/Casualty Collision and the 18-24 Year Old Male Driver: Criteria for a Targeted Communication Campaign*, Alberta Motor Association/Alberta Solicitor General, Edmonton.
- Frascara J. (Ed), (2011a), *¿Qué es el diseño de información?* Ediciones Infinito, Buenos Aires, Argentina.
- Frascara, J. (2011b), Seguridad vial: hora de actuar. *Revista Vial 79*, Junio. Argentina: Editorial Revistas.
- Frascara J. (Ed), (2006), *Designing Effective Communications*, Allworth Press, New York, USA.
- Frascara, J. (2006), *Communication design*, New York, USA: Allworth Press.
- Frascara, J. (2006), Typography and the visual design of warnings, in M. Wogalter (Ed.) *The Handbook of Warnings*. Mahwah and London: Lawrence Erlbaum Associates, pp 385-405, 2006.
- Frascara, J. (2002). La terza pelle: 'indossare' l'automobile in condizioni di sicurezza, in L. Fortunati, J. Katz, & R. Riccini (Eds.), *Corpo Futuro*. Milano: Franco Angeli.
- Frascara, J. (Ed), (2002), *Design and the Social Sciences, Making Connections*, Taylor & Francis, London, UK.
- Frascara, J. (2002), Revisiting Communications and Traffic Safety, in P. Rothe (Ed.) *Driving Lessons, Exploring Systems that Make Traffic Safer*. Edmonton: The University of Alberta Press, pp 193-210.
- Frascara, J. (2000), Information Design and Cultural Difference, *Information Design Journal*, Milton Keynes, vol. 9 # 2-3, pp. 119-127.
- Frascara, J. (1999), *El Poder de la Imagen*, Ediciones Infinito, Buenos Aires, Argentina.
- Frascara, J. (1999), Cognition, emotion and other inescapable dimensions of human experience, *Visible Language*, 33.1, pp 74-89.
- Frascara, J. (1998), Profiling the Alberta Road User, in *Traffic Safety Summit 1998 proceedings*, Mission Possible Coalition & Alberta Neurotrauma Foundation, 76 pp.

- J. Frascara, J. (1997), Communications for Change: Strategies and Difficulties, *Design Issues*, vol. XII No. 3. MIT, pp 44-59.
- Frascara, J. (1997), *User-Centred Graphic Design: Mass Communication and Social Change*, Taylor & Francis, London, UK, 1997.
- Frascara, J. (1993), Learning Styles, Value Systems and Visual Environments of Young People, in *Novice Driver Education, 1993 Symposium Proceedings*, Alberta Motor Association, Edmonton, 1997, pp 175-186.
- Frascara, J. (1993) *Safe Traffic Education for new Drivers: A Proposal for Revisions to the Alberta Motor Association Driving Course*, Research Report, 1993, 18 pp.
- Frascara, J. (1984), Design Principles for Instructional Material. In *Information Design*, Easterby and Zwaga (eds.). London: J. Wiley and Sons, pp. 469-78.
- Goldman, A. (1962), 'The Group Depth Interview', in J. B. Higginbotham & K. C. Cox (1979), *Focus Groups Interviews: A Reader*, American Marketing Association, Chicago, pp 43-50.
- Higginbotham, J. B., & Cox, K. C. (1979), *Focus Group Interviews: A Reader*, American Marketing Association, Chicago.
- Margolis, H. (1987), *Patterns, Thinking and Cognition*, University of Chicago Press.
- McGuire, W. J. (1985), 'Attitudes and Attitude Change', in G. Lindzey & E. Aronson (Eds), *The Handbook of Social Psychology*, Vol.2, third edition, Random House, New York, pp 233-346.
- Michman, Ronald D. (1991), *Lifestyle Market Segmentation*, Praeger Publishers, New York.
- Miles, M. B. (1979), Qualitative Data as an Attractive Nuisance, in J. Van Maanen (Ed.), *Qualitative Methodology*, Sage Publications, Beverly Hills, CA, pp 117-132.
- Miles, M. B. & Huberman, A. M. (1984), *Qualitative Data Analysis: A Sourcebook of New Methods*, Sage Publications, Beverly Hills, CA.
- Morgan, D. L. (1988), *Focus Groups as Qualitative Research* (Sage University Paper on Qualitative Research Methods, Vol. 16), Sage Publications, Beverly Hills, CA.
- Näätänen, Risto, & Summala, Heikki (1976), *Road-User Behaviour and Traffic Accidents*, North Holland Publishing Co., Amsterdam, and American Elsevier Publishing Co. Inc., New York.
- National Safety Council (1992), *Accident Facts*, Itasca, IL.
- National Committee for Injury Prevention and Control (1989), *Injury Prevention, Meeting the Challenge*, American Journal of Preventive Medicine, Oxford University Press, New York.
- Ogilvy, D. (1983), *Ogilvy on Advertising*, Crown Publishers, New York.
- Rice, D.P. , Mackenzie, E.J. & Assoc. (1989), *Cost of Injury in the United States, A Report to Congress*, Institute of Health & Aging, University of California, San Francisco, and the Injury and Prevention Center, Johns Hopkins University.
- Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate (1987), *Smashed*, Transport Canada, Ottawa.
- Rothe, J. P. (ed.) (1987), *Rethinking Young Drivers*, Insurance Corporation of British

Columbia, Vancouver.

Sudman, S. & Bradburn, N. M. (1982), *Asking Questions: A Practical Guide to Questionnaire Design*, Jossey-Bass Publishers, San Francisco, CA.

Wilden, A. (1987), *The Rules Are No Game*, Routledge and Kegan Paul, London and New York.

Siti Web

www.nhtsa.gov

www.transportation.alberta.ca/Content/docType48/Production/trafficsafetyplan.pdf

www.seguridadvialinfantil.org/legislacion-asientos-ninos-coches/legislacion-asientos-para-ninos-en-espana-2/

<http://think.direct.gov.uk/>

www.youtube.com/watch?v=XBoekHXB5_o

8

Nota biografica



Jorge Frascara

È un designer della comunicazione visiva dedicato a una pratica centrata sull'utente, basata su evidenze e orientata a risultati. È Professore Emerito della University of Alberta, Canada, dove è stato capo del dipartimento di Arte e Design e coordinatore dell'area di comunicazione visiva. È membro del Comitato Internazionale del Dottorato nelle Scienze del Design dell'Università IUAV di Venezia.

È stato ospite di istituzioni e università in 26 paesi e consulente scientifico di riviste di design, di programmi universitari, del CSA (Canadian Standards Association), e dell'ISO (International Standards Organisation), questi ultimi due nell'area del design, comprensione e implementazione di simboli grafici per l'informazione del pubblico. È stato Presidente di Icograda (International Council of Graphic Design Associations) e direttore di Icograda/Education. Tra le sue pubblicazioni si trovano *Communication Design* (New York, NY: Allworth Press, 2004), e *User-Centred Graphic Design, Mass Communication and Social Change* (London, UK: Taylor & Francis, 1997). Ha curato *Designing Effective Communications* (New York, NY: Allworth Press, 2006); *Design and the Social Sciences, Making Connections* (London, UK: Taylor & Francis, 2002); *Graphic Design, World Views* (Tokyo, Japan: Kodansha, 1990); e l'*ISO Technical Report 7239, Design and Application of Public Information Symbols* (Geneva, Switzerland: ISO, 1984). Ha anche pubblicato quattro libri in spagnolo e più di 50 articoli sul design e la comunicazione.

I suoi clienti includono il Governo del Canada e quello della Provincia d'Alberta, Telus Canada, the Alberta Drug Utilization Program, the Alberta Energy Company, the International Geographical Union, il CeVEAS (Centro per la Valutazione dell'Efficacia dell'Assistenza Sanitaria, Emilia Romagna), e il governo della Città di Buenos Aires nell'area della sicurezza stradale. Durante 17 anni è stato consulente e ricercatore per la Mission Possible Traffic Safety Coalition, una organizzazione di agenzie private e di governo della Provincia d'Alberta, Canada. Sin dal 2007 vive e lavora (con la sua sposa, Guillermina Noël) in Padova, nel design dell'informazione nell'area medica e nella pianificazione strategica di comunicazioni per la sicurezza stradale. Nel 2012 continueranno la loro pratica in Argentina.

www.frascara-noel.net

Appendice 1

Documentazione sui focus groups

Messaggio di benvenuto

Buona sera. Sono Giorgio Frascara, professore e designer di comunicazione grafica, ed attualmente lavorando ad un progetto sulla sicurezza stradale per la Provincia di Rovigo. Sono assistito da Alice Pizzolato, incaricata della registrazione audio della nostra riunione, e da Guglielmina Noël, che mi aiuterà facendo alcune note.

In nostro interesse si concentra sul capire come si dovrebbe intervenire per ridurre il numero e la gravità degli incidenti stradali. Parlate apertamente, dicendo quello che pensate. I vostri nomi non compariranno per niente nelle nostre relazioni. Abbiamo organizzato quattro gruppi come questo, in diverse località della provincia di Rovigo.

Faremo diverse domande: non ci sono risposte né giuste né sbagliate, ci saranno sicuramente diversi punti di vista. Tutte le risposte sono buone. Non occorre arrivare ad un accordo.

Non facciamo né marketing né vendite.

Vi preghiamo di parlare chiaramente, forte e uno alla volta. Non vorremmo perdere i vostri commenti nella registrazione audio. Parleremo usando solo i nomi, senza cognomi e titoli. Io sono Giorgio.

Le etichette coi vostri nomi servono per facilitare i dialoghi.

La riunione durerà fino alle 20:00, e non ci sarà una pausa. Sentitevi liberi di prendere l'acqua o di uscire e tornare quando volete, però vi prego di fare tutto silenziosamente.

Qualche domanda?

Se no, incomincio con la prima domanda. Chiederò uno alla volta attorno al tavolo, in senso orario.

Domande per i focus groups

1. Diteci per cortesia cosa vi piace di più quando guidate?
2. Cosa non vi piace quando guidate?
3. Cosa fa sì che una persona sia un buon conducente?
4. Cosa fa sì che una persona sia un conducente inadeguato?
5. Quali media guardate? (Giornale, riviste, TV, siti internet)
6. A quale scopo li guardate? (News, intrattenimento, informazione tecnica, altro)
7. Siete mai stati coinvolti in un incidente mentre guidavate? Se sì, cosa è stato a causare l'incidente?
8. Quali sarebbero i migliori consigli che daresti ad una persona vicina a voi per aiutarla ad evitare incidenti in futuro?
9. In passato c'è stato qualche messaggio che vi ha fatto riflettere sulle cause degli incidenti stradali?
10. Quali idee avete per ridurre gli incidenti stradali per quanto riguarda il comportamento degli utenti delle strade?

Ringraziamenti e chiusura

Ringraziamenti

L'autore ringrazia la dott.ssa Luisa Cattozzo (Capo Ufficio SIT, Provincia di Rovigo), e il suo team, per la impeccabile organizzazione dei focus groups.

Il Professore Luigi Di Prinzio gradisco l'opportunità di contribuire a un progetto di tanta importanza.

Ringrazio la dott.ssa Cinzia Viale per le statistiche che mi ha fornito e i suoi utilissimi commenti.

Ringrazio Giovanni Borga per il Suo aiuto logistico nel corso del progetto, ed Alice Pizzolatto per la sua assistenza durante lo sviluppo dei focus groups, le sue note, e le sue correzioni del mio italiano nei testi.

Un speciale ringraziamento alla mia sposa, Dott.ssa Gullermina Noël, per le sue note fatte durante i focus groups, e per le conversazioni sulle problematiche attraverso tutto lo sviluppo del progetto.

Prof. Jorge Frascara
Galleria Duomo, 5
35141 Padova (PD), Italia
Tel: + 39 049 658264
Cel: + 39 346 240 3069
www.frascara-noel.net

Da giugno 22, 2012:
Jorge Frascara / Flia. Lollini
Calle 474 No. 2992 e/24 y 26
1896 City Bell, Pcia. de Buenos Aires
Argentina

E-mail: <frascara@ualberta.ca>

FOCUS GROUPS

Sicurezza stradale. Provincia di Rovigo

Focus group I (Badia Polesine 28/05/2012)

1. Cosa vi piace di più quando guidate?

- Premetto che guido per necessità e poco ma provo un senso di libertà.
- Ascolto la musica. Non mi piace guidare ed utilizzo la macchina perchè devo. La uso il meno possibile.
- Buona musica, e la velocità, per sentire la potenza della macchina. Telefono per lavoro, e radio.
- Telefono, se ho qualc. a fianco, parlo. Lunedì a venerdì da solo. Mi piace guidare e lo faccio volentieri, mi diverto. Difficilmente mi stanco. Mi piace il tutto del guidare.
- Telefono e la musica. Sembra di entrare in una macchina del tempo, si accorciano gli spazi, si possono fare molte cose.
- La radio, e dopo, il motore. Mi piace esplorare posti che non sono mai stato.
- Provo piacere guidare solo per turismo.
- Mi piace molto guidare e provo un senso di libertà ma provo meno questo senso quando sono passeggero.
- Mi piace tanto guidare per il senso di libertà ma solo su strade sicure. Le autostrade non mi piacciono per la paura dei comportamenti degli altri.
- Non mi piace guidare. Per me è uno strumento per arrivare da qualche parte. Se è un viaggio di piacere, p.es. con la Vespa, allora mi piace guidare.
- Non c'è un piacere in particolare ma nel guidare sembra quasi di dover raggiungere un obiettivo che è il luogo di destinazione. Con la mottocicletta è diverso.
- Mi piace molto guidare, ed andare veloce, col finestrino basso.
- La macchina per me è solo un mezzo per muovermi, più funzionale, più facile Non mi rilassa. Tra la bici e l'auto, scelgo l'auto.

Prof. Frascara: Percepita l'auto come un luogo di rifugio?

- Sì, la macchina è un rifugio
- Sì, un piccolo spazio ritagliato dal resto.
- Un luogo e un momento di rilassamento.
- La macchina e la radio

Prof. Frascara: Vi piace ascoltare la musica?

Sì (risposta collettiva)

FG1 - Commento 1

Nelle risposte si scoprono due tipi di piacere: quelli che derivano dall'essere un'autista (tali come la efficacia, il senso di libertà, la velocità col finestrino basso e la musica, la possibilità di esplorare posti sconosciuti quando si fa turismo), e le attività simultanee (sentire la musica, parlare per telefono, chiacchierare con altri se ci sono).

Si differenziano tre usi: l'auto per andare al lavoro, l'auto come parte del lavoro, e l'auto per andare a passeggio, turismo o vacanze.

La macchina è anche percepita come uno spazio personale, separato dal resto, un rifugio, un posto per rilassarsi.

2. Cosa non vi piace quando guidate?

- Preoccupazione di quello che fanno gli altri. Dover prestare attenzione al comportamento degli altri utenti e tutto ciò che può costituire un pericolo. (Risposta ripetuta varie volte).
- Tutti i pericoli esterni, disattenzioni che possono causare incidenti.
- Traffico, comportamenti degli altri conducenti. Bisogna stare attenti. Lo specchietto retrovisore è una costante.

Prof Frascara Quando parliamo di altre persone: chi sono? Pedoni, automobilisti, ciclisti?

- In generale tutti gli utenti.
- Traffico troppo veloce, determinati tipi di strade in particolare quelle con traffico intenso e veloce come le autostrade che mi porta a mantenere la massima attenzione. Per questo non ascolto la radio, mi distrae.
- Doverla parcheggiare e per il resto non c'è niente che non mi piace.
- La fretta sfrenata di qualcuno che porta a fare cose non giuste. Insidie come ghiaccio, nebbia ecc.
- Preoccupazione di qualcosa che possa accadere per una mia disattenzione.
- Non tutti rispettano i segnali stradali soprattutto nelle autostrade e super strade. La paura che la mia macchina possa cedere.
- Traffico, code, lunghe attese quando sono in macchina e se sono in scooter non mi fido degli altri autisti.
- Il prezzo della benzina. Prestare massima attenzione costantemente.
- Traffico e i motorini che sorpassano di continuo a destra e sinistra.
- I mottorini che fanno zig-zag tra le macchine.

FG1 - Commenti 2

Il dispiacere si centra sulla presenza e la fretta di altri utenti della strada e di quello che possano fare o del danno che uno possa fare a causa di distrazioni. Dispiace la esigenza di molta attenzione.

2a Quando guidate e avete passeggeri cambia il vostro stile?

- Generalmente no ma se ho la mamma sono più prudente e ancora di più quando ho dei bimbi a bordo.
- Lo stesso. Se c'è la mamma in macchina vado più lento.
- La differenza è totale anche con una sola persona, indipendentemente da chi è.
- No. Mi da fastidio la critica.
- Anche a me da fastidio la critica. Generalmente non cambio.
- Ho fatto l'autista di autobus. Ho assunto una guida tranquilla e quindi non cambio. A mia moglie a volta annoia la mia guida lenta.
- Differenza radicale. Se ho la bambina a bordo sono molto più prudente e anche con altre persone perchè mi sento responsabile della vita degli altri.
- Cambia quando ho mio nipote a bordo. Raramente sorpasso. Però quando sono con mio marito mi chiedo perché l'ho sposato.
- Cambia, ma non in modo radicale. Sono più prudente e ancora più prudente con bambini piccoli.
- Se a bordo ho altre persone mi distraggono.
- Cambia a secondo dei passeggeri. Sono più tranquillo.
- Quando sono con gli altri sono molto più attento e concentrato.
- Si, se da sola tendo a lasciarmi distrarre rispetto a quando ho qualcuno a bordo.

FG1 - Commenti 2a

I passeggeri a bordo in genere risultano in una guida più responsabile ma anche possono distrarre

l'autista con la conversazione.

3. Un buon conducente: definizione

- Attenzione totale
- Attenzione e la conoscenza del mezzo che si sta guidando
- Attenzione, conoscenza dei propri limiti e la conoscenza delle proprie capacità
- Attenzione, conoscenza delle regole, e rispetto della segnaletica stradale
- Rispetto degli altri
- Attenzione
- Rispetto delle regole, codice stradale, consapevolezza del mezzo che si sta guidando
- Rispetto del codice stradale
- Attenzione e rispetto per le persone che possono sbagliare (non suonare e fare altro)
- Mi sento più sicura con uno che ha guidato tanto.
- Attenzione
- Attenzione, rispetto delle norme
- Attenzione
- A me fa paura un guidatore esperto

FGI - Commenti 3

La attenzione compare come una condizione fondamentale, seguita del rispetto delle regole e della segnaletica, e conoscenze del mezzo che si guida. Anche importante e l'attenzione indirizzata a compensare gli errori degli altri (guida sicura).

4. Un conducente incompetente: definizione

- Distratto, inesperto, non rispetta in generale gli altri e le regole
- Egoista anche se è un guidatore esperto. Chi si crede il padrone della strada.
- Chi si mette alla guida ubriaco, drogato ecc., cioè, senza poter guidare.
- L'inadeguatezza e la mancanza all'attaccamento alla vita sia propria che degli altri.

FGI - Commenti 4

Distrazione, mancanza di esperienza, mancanza di rispetto alle regole e agli altri, sono condizioni essenziali che definiscono il conducente inadeguato. Anche coloro che si mettono alla guida essendo fisicamente o psicologicamente incapaci.

5a. Quali media guardate?

Internet

Internet, radio e poca tv

Internet, radio e poca tv

Internet, radio e poca tv

Radio, tv e poco internet

Internet e la radio in macchina

Internet e giornali locali

Internet

Moltissima TV e giornali nazionali

Tutto sulla base delle esigenze

Internet, radio

Radio, giornali, tv

Internet e qualche giornale

Tutto

FGI - Commenti 5a

Internet sembra essere il medio più usato, con poche eccezioni. Seguono la radio e la TV. I lettori di giornali si dividono ugualmente entre i nazionali e i locali.

5b. A quale scopo li guardate? (notizie, informazione, intrattenimento, ecc)?

- Tutto
- Informazioni generali
- Informazione locale soprattutto
- Tutto
- Informazione i giornali; per l'intrattenimento tv
- TV intrattenimento ed informazione
- Informazione generali
- Intrattenimento e informazioni locali
- Intrattenimento e informazioni
- Intrattenimento e informazioni
- Più intrattenimento
- Radio per la generalità e per lo specifico
- Informazione e approfondimenti internet

FGI - Commenti 5b

Intrattenimento e informazione sono i due scopi più frequenti. Il primo in radio e TV, il secondo in internet e giornali.

6. Siete mai stati coinvolti in un incidenti? Se si, quale è stata la causa?

- Si, pioveva e frenando sono uscita di strada. Avevo appena preso la patente.
- Sono stato tamponato due volte.
- Causato uno: mancata precedenza. Subito uno: mancata precedenza.
- Ho subito un incidente importante in autostrada. Avevo un bambino in macchina.
- Un paio di tamponamenti non gravi nei primi anni della patente. Ghiaccio e nebbia mi hanno fatto prendere parecchi spauracchi.
- Mai avuto incidenti.
- Mai causato incidenti ma sono stata tamponata.
- Per raccogliere la borsa mi sono schiantata contro un albero. Avevo la patente da un paio di anni. Un altro incidente è stato causato dalla pioggia frenando.
- Ho urtato una macchina perchè non mi sono reso conto che le macchine davanti a me stavano andando molto piano. Non correvo.
- Appena preso la patente e la causa è stata anche la mancata esperienza. Sono uscito di strada e non mi sono accorto dello scalino. Un altro incidente: tamponamento all'incrocio. L'esperienza di questi incidenti ha insegnato.
- Il primo incidente è stato il guasto meccanico, il secondo dovuto all'inadeguata segnaletica in prossimità di un cantiere in strada.
- Ho avuto un solo incidente per colpa mia in incrocio. Causa distrazione.
- Ho avuto un solo incidente.

Prof. Frascara. E' cambiata la vostra guida a seguito degli incidenti?

- Ora ho la paura che mi tamponino
- Insegno ai miei figli di non ripetere quello che ho fatto io
- Sto più attenta al comportamento degli altri
- Se vedo venire qualcuno in fretta, metto la freccia e lo lascio passare.

Commenti 6

Quasi tutti hanno avuto un incidente. In genere non gravi. Tutti indicano di aver imparato dell'esperienza ed evitano situazioni simili. Sono più attenti alle distrazioni.

7. Quali consigli daresti per evitare incidenti?

- Mettere sempre le cinture di sicurezza. Nel mio caso sono state importanti.
- Andare piano, che quando arriviamo, arriviamo.
- Rispettare il codice della strada in particolare i limiti di velocità, distanza di sicurezza.
- Sapere i limiti propri.
- Non mettersi alla guida quando si è ubriaco oppure in altra forma incompetente.
- Manca la vera prevenzione. A distanza di qualche tempo dal rilascio della patente le istituzioni dovrebbero riesaminare i guidatori per valutare la effettiva adeguatezza per la guida.
- Attenzione sia ai giovani che agli anziani. Oltre alle istituzioni anche i medici sono responsabili per prevenire.
- Si propone un riesame della patente a distanza di un certo periodo dal rilascio della patente
- Si propone 1 o 2 anni di insegnamento pratico accompagnato da una persona esperta.

FGI - Commenti 7

Andare piano; mettersi la cintura di sicurezza; rispettare il codice della strada, particolarmente la velocità; rispettarli gli altri. Conoscere i propri limiti fisici e psicologici. Le istituzioni dovrebbero controllare la capacità degli autisti periodicamente. Dovrebbero anche migliorare il sistema di rilascio della patente, forse con diverse restrizioni all'inizio.

8. Quale messaggio che avete visto nel passato per la sicurezza stradale vi è rimasto impresso?

- Si. Erano immagini di volti di ragazzi, foto giganti in cartelloni lungo la strada a Firenze. Erano tutti morti in incidenti stradali.
- Mi ha colpito una testimonianza di una ragazza che stava morendo a causa di un incidente provocato da un ragazzo ubriaco.
- Il nostro cervello ricorda solo immagini forti.

FGI - Commenti 8 (Quale campagna pubblicitaria per la sicurezza stradale vi è rimasta impressa?)

In genere ricordano le immagini emotivamente forti. E possibile che la storia che i partecipanti più volte nei diversi focus group hanno portato come esempio è questa <http://www.youtube.com/watch?v=R0er-u5HCtI&feature=relat> forse perché pubblicata da qualcuno in facebook.

9. Cosa si dovrebbe dire per ridurre gli incidenti?

La guida è diventata un'abitudine e la persona non si rende conto di quello che sta facendo. Nulla è scontato. Attorno a noi ci sono altre persone.

- Educazione precoce fin dalle scuole primarie.
- Buono il patentino. Continuare nella campagna per la sensibilizzazione
- Si propone di inserirla come materia (educazione civica). Imparare a vivere con altri, anche nella strada.
- Si dovrebbe aumentare la pratica. Si deve insegnare come agire in condizioni particolari (es. pioggia, ghiaccio ecc.).
- Si dovrebbe mostrare realmente gli effetti che causano gli incidenti. Es. gli effetti di uno schianto su un muro (crash test).
- Si propone di inserire corsi di guida sicura durante i corsi per la patente.

FGI – Commenti 9 (Cosa si dovrebbe dire per ridurre gli incidenti?)

Evitare l'abitudine, che ci rende cecchi. Manca educazione stradale fin dalle scuole primarie. Manca anche educazione civica. Si dovrebbe aumentare la pratica, e come agire in situazioni difficili, e le conseguenze di schianti frontali. Occorrono corsi di guida sicura.

10. Cosa direte a una persona che inizia a guidare?

Tanta attenzione, prudenza, andare piano, consapevolezza.

La strada non perdona. Mantenere la velocità in base a quello che si vede.

Immaginare sempre la situazione peggiore.

Fare attenzione alla linea bianca che indica il limite percorrevole. Conoscere le segnali stradali.

Commenti 10 (Cosa direte a una persona che inizia a guidare?)

Attenzione compare forte prima di altro consiglio. Segue prudenza, e una consapevolezza di quello che potrebbe accadere a causa di uno sbaglio. Rispettare il codice e le segnali.

FOCUS GROUPS

Sicurezza stradale. Provincia di Rovigo

Focus group II (Rovigo 29/05/2012)

1. Cosa vi piace di più quando guidate?

- Mi piace muovermi da un punto all'altro velocemente. L'efficacia del mezzo rispetto ad altri tipi di mezzi.
- Comodità nel spostarsi
- Vorrei che le strade fossero migliori per il transito. Spesso sono causa di disagi.
- Comodità e velocità nell'arrivare a un punto. Senso di padronanza perchè si va velocemente e dove si vuole.
- Godere del tragitto per arrivare a un punto. Non andare in fretta.
- Comodità rispetto anche agli orari dei mezzi pubblici.
- Mi piace molto guidare, però odio il traffico, mi rende irascibile e scatta in me il senso di competizione. Piuttosto uso la bicicletta se devo percorrere tratti trafficati. Uso molto la bicicletta.
- Niente, ma è diventata una necessità spostarsi

Prof. Frascara: Cosa fate durante la guida?

- Ascolto la radio, la musica
- Ascolto il motore
- Fumo una sigaretta
- Musica e radio, notizie.
- Chiacchierare con il passeggero/i

FG2 - Commenti 1 (Cosa vi piace di più quando guidate?)

Efficacia, comodità, senso di padronanza, non essere sottoposto agli orari dei mezzi pubblici. Piacere aggiunti: musica, radio, notizie, sigaretta, chiacchiera. Alcuni usano il telefono, altri lo evitano.

2. Cosa vi dispiace di più quando guidate?

- Gli altri. Camperisti.
- Ciclisti in mezzo alla strada, automobilisti imprudenti.
- Camionisti in autostrada quando si mettono a sorpassare altri camion.
- I guidatori della domenica perchè sono i più inesperti.
- Motociclisti che si buttano a sorpassare
- Scooter in particolare guidati da ragazzini
- Gli anziani perchè non hanno esperienze della rotatoria
- Il traffico in genere.

FG2 - Commenti 2 (Cosa vi dispiace di più quando guidate?)

Il traffico in genere, e il comportamento inaspettato degli autisti aggressivi o di coloro che vanno troppo lenti o troppo veloci con rispetto alla velocità prevalente del traffico.

3. Quale cose definiscono a un buon conducente?

- Prudenza
- Attenzione
- Rapidità di cosa fare in situazione pericolose. L'indciso è sempre pericoloso
- Esperienza
- Adeguare la propria velocità con la velocità media degli altri veicoli.

- Reattività
- Occhi aperti
- Prontezza dei riflessi per saper gestire tutte le situazioni
- Lucidità
- Prudenza
- Prudenza e saper gestire diverse situazioni
- Attenzione
- Attenzione

FG2 - Commenti 3 (Quale cose definiscono un buon conducente?)

Prudenza, attenzione, e saper reagire velocemente in situazione inaspettate e diverse. Saper adeguarsi al traffico.

4. Quale cose definiscono un conducente inadeguato?

- Superficialità nella guida. Pensare di essere l'unico nella strada. Egoista.
- Distratto perchè fa altre cose es. utilizzare il cellulare
- Distrazione es. utilizzare il cellulare, leggere il giornale
- Condizioni psico-fisiche inadeguate (ubriaco, guida sotto l'effetto di droghe, stressato)
- Chi corre troppo
- Distrazione ad es. cercare qualcosa nella borsa, cambiare cd.
- Non rispetto della segnaletica
- Essere impedito nel guidare: distrazione, non conosce il mezzo. Poca consapevolezza di come si comporta l'automobile nella guida.

FG2 - Commenti 4 (Quale cose definiscono un conducente inadeguato?)

È egoista, distratto (cellulare, giornale, cambia CD, cerca cose nella borsa), pensa essere solo nella strada; corre troppo; non rispetta le segnali, non conosce il mezzo; guida in condizioni psico-fisiche inadeguate.

5a. Quali media guardate?

- Internet, radio
- Internet, radio
- Internet, riviste
- Internet, radio, tv
- Internet, radio
- Giornali locali, radio
- Internet, radio
- Internet, radio
- Internet, tv

FG2 - Commenti 5a (Quale media guardate?)

La maggioranza usa internet come medio principale. Segue radio e meno TV.

5b. A quale scopo li guardate?

- Radio mentre viaggio in macchina. Internet, prima di guardare la posta guardo le news.
- Internet per aggiornarmi, radio per svago.
- Svago e informazioni sia radio che internet.
- Radio intrattenimento, internet per lavoro e aggiornamento, tv intrattenimento e informazione
- Radio intrattenimento, internet intrattenimento e informazione.
- Radio intrattenimento, internet quando ho bisogno.

- Internet per gli aggiornamenti e approfondimento, radio anche le news.
- Tv svago, giornali informazioni, internet svago e informazioni.

FG2 - Commenti 5b (A quale scopo li guardate?)

La maggioranza usa internet per lavoro e informazione e la radio per trattenimento. La TV viene ultima per trattenimento e informazione.

6. Siete mai stati coinvolti in un incidente stradale? Se sì, quale è stata la causa?

- Una volta. Causa ghiaccio, strada in discesa in incrocio.
- In gioventù e per distrazione ma anche la stanchezza che ha portato alla distrazione. Distrazione è stata la causa principale degli incidenti.
- In moto e una macchina in rotatoria non mi ha dato la precedenza.
- In bici sono stata investita due volte. Dall'incidente ho imparato ad avere più prudenza.
- Ho tamponato una macchina in manovra di parcheggio per distrazione.
- Incidenti causati nessuno. Degli scooter mi hanno tamponato.
- Ho tamponato un'auto. La strada era bagnata. Causa: inviando un messaggio.
- Ho tamponato due volte perchè pensavo che la macchina che precedeva andasse avanti. Due volte sono stato tamponato. Una in una rotatoria.

FG2 - Commenti 7 (Coinvolti in incidenti? Quale è stata la causa?)

Incidente più frequente: tamponare o essere tamponato. Causa più frequente: distrazione (a volte a causa di stanchezza), segue pioggia e ghiaccio, e mancanza di rispetto della precedenza. Due si hanno riferito alla rotatoria.

7. Quali consigli daresti per evitare incidenti?

- Conoscere il proprio mezzo, come frena, quanto prende; e guardare sempre gli specchi
- Attenzione
- Avere la conoscenza del mezzo che si sta guidando. Attenzione. Guardare gli specchietti. Mio papà mi ha insegnato come frenare.
- Anche mio papà mi portava. Avere la conoscenza del mezzo. Vai piano.
- Prudenza, moderare la velocità, mettersi alla guida in condizioni psico-fisiche adeguate, evitare le distrazioni, rispettare la segnaletica, distanze di sicurezza.
- Dalle esperienze che ho avuto io: fare attenzione agli altri. Prudenza.
- Non fare mai manovre improvvise per non perdere il controllo del mezzo.
- Fare attenzione non solo alla macchina che sta davanti ma anche a quella successiva.

FG2 - Commenti 8 (I migliori consigli che daresti per evitare incidenti?)

Conoscere il proprio mezzo e fare attenzione agli altri autisti (avanti e dietro); andare piano, evitare le distrazioni; guidare in condizioni psico-fisiche adeguate. Rispettare le segnali e la distanza di sicurezza. Non fare manovre improvvise.

8. Quale messaggio che avete visto nel passato per la sicurezza stradale vi è rimasto impresso?

- Sì, una campagna pubblicitaria in Austria. Grande pannello bianco. Parole nere: "L'alcol uccide."
- Allacciare le cinture perchè fino a qualche anno fa non si dava importanza.
- Autovelox nella città ti ricorda rispettare certe regole.
- Segnaletica presente in autostrada che ricorda alla prudenza. Nessuna pubblicità mi è rimasta particolarmente impressa.
- Mi ricordo diversi messaggi. Con slogan: I love me, Il sabato notte scegli la vita, Lascia correre solo la musica. Sulla strada scegli la vita.
- Sull'uso di farmaci: "Un buon viaggio inizia prima di partire"

-Mi sembra di ricordare una campagna che mostrava la conseguenza dell'alcool sul campo visivo
-Sono rimasto colpito soprattutto da immagini forti, come dopo un incidente, abiti, scarpe, sparsi sull'asfalto.

-Non sono state fatte realmente campagne pubblicitarie efficienti forse perchè sono censurate per non urtare la sensibilità delle persone. Si eccede così al falso buonismo.

FG2 - Commenti 8 (*Messaggio sulla sicurezza che vi è rimasto impresso*)

Immagini forti rimangono in memoria, però anche frasi giuste. Informazione scientifica su alcuni aspetti (alcool e campo visivo). Sembra che in Italia non si fanno campagne visivamente forti.

9. Cosa si dovrebbe dire per ridurre gli incidenti?

-Messaggio macabro perchè rimane impresso, è più incisivo e porta le persone a ricordarlo.

-Si dovrebbe riproporre immagini di incidenti reali e non messaggi astratti.

- In un tratto di tangenziale di Bologna dei pannelli indicavano il numero degli incidenti che si sono verificati in quel tratto.

-Geotaggare le immagini in un navigatore per far capire agli utenti quali sono i punti pericolosi

-Insistere sugli affetti, forse ha più effetto (es. amici)

-Un messaggio forte, come quello degli abiti sull'asfalto: lo ricorderei.

-Qualcosa che tocchi il quotidiano. Immagini d'incidenti in cui puoi riconoscere comportamenti, come cambiare la stazione nella radio, e cosa potrebbe accadere.

-Promuovere la conoscenza delle macchine che si guidano. Se io cambio un CD, e a 60 mt c'è un pedone, lo amazzo.

-Per un adolescente uscire con la macchina è un simbolo di libertà. Gli adolescenti non capiscono il rischio "Devo far attenzione a non farmi uccidere." Non possono tornare a casa con il taxi, non capiscono le conseguenze.

-In Croazia lasciano le macchine incidentate accanto la autostrada per attirare l'attenzione.

-Qui non sarebbe possibile per motivi legali.

-Occorre combattere "l'abitudine." È l'abito che fa che la gente guidi quasi "in automatico."

FG2 - Commenti 9 (*Idee per ridurre gli incidenti*)

Deve essere un messaggio incisivo, macabro. Immagini d'incidenti reali e non messaggi astratti. Pannelli o comunicazioni digitali col numero d'incidenti in ogni tratto pericoloso.

Basare le comunicazione sugli affetti, sulla responsabilità nel confronto di coloro che si vogliono bene, famiglia, amici. Messaggi con immagini forti e testi memorabili. Centrasi sulla necessità di fare attenzione alla guida, non distrarsi. Usare temi del quotidiano. Dare alcuni dati chiari su velocità e urti.

Evitare che si veda la campagna o la buona guida come una perdita di libertà.

10. Si insegna nelle scuole guida tecniche di guida sicura?

No, perchè si insegna solo le nozioni per superare l'esame.

Si dovrebbe riorganizzare i corsi di scuola guida.

Si dovrebbero introdurre corsi di guida sicura nelle lezioni che preparano all'esame della patente.

Revisione della patente dopo alcuni anni.

Solo ho imparato a parcheggiare nella scuola guida.

NB: ad oggi la revisione della patente consiste in una semplice visita medica (es. vista, udito). Forse i partecipanti si riferiscono a una revisione della capacità dell'utente ad esempio nel saper agire in determinate condizioni e situazioni (es. pioggia, ghiaccio ecc.) per valutare anche la prontezza dei riflessi oltre che delle conoscenze.

Prof. Frascara: Si potrebbe prevedere la possibilità al ragazzo di fare molta più pratica rilasciando così la patente gradualmente.

-Il problema è come si struttura il corso. Si deve far capire al ragazzo l'importanza delle regole. Quasi sempre i ragazzi sono preoccupati di non sbagliare per passare l'esame.

I ragazzi non hanno chiaro il perchè delle regole. Spesso le leggi sono percepite come un atto di terrorismo. Il non bere spesso è associato al non divertimento. Tra i giovani non passa il messaggio “non bere” ma il messaggio “non farti beccare”. Si devono far capire le conseguenze che porta ad esempio l'alcool altrimenti si rischia di fare semplicemente proibizionismo.

Forse è un problema di mentalità e cultura italiana. Ad esempio il bambino che torna a casa da scuola deve tornare a casa con un bel voto e non tanto aver imparato.

Le modalità di insegnamento di scuola guida sono rimaste quelle di 50 anni fa.

La patente è vista quasi un diritto che si deve prendere a 18 anni.

Occorrono corsi periodici, post-patente.

FG2 - Commenti 10 (Si insegna nelle scuole guida tecniche di guida sicura?)

Occorre una revisione del “sistema patente” in Italia. Nessun membro del gruppo pensa che la patente attuale garantisca una preparazione sufficiente per la guida.

FOCUS GROUPS

Sicurezza stradale. Provincia di Rovigo

Focus group III (Adria 30/05/2012)

(Questo gruppo aveva vari membri della Croce Verde)

1. Cosa vi piace di più quando guidate?

- Il guidare e se sono in moto guardare il panorama. Sfrutto il tempo mentre guido la macchina per telefonare per motivi di lavoro.
- Mi piace guidare perchè è comodo.
- Non vado fortissimo: occorre fare attenzione agli altri. È un piacere, anche la motto. In macchina ascolto la radio e qualche volta telefono, per fortuna è BlueTooth, non c'è pericolo.
- Ho perso il piacere della guida perchè negli ultimi anni di lavoro sono stato costretto a percorrere molti chilometri ed utilizzare il telefono per motivi di lavoro. Inizio a riacquistare ora il piacere. Uso tanto il telefono, per forza (con auricolare). Guido la bicicletta e mi piace l'aspetto sportivo di quando vado in bicicletta. Mi piace molto più guidare la moto. La macchina la uso per fare la spesa.
- Guidavo a casa prima di avere la patente. Mi piace guidare ed utilizzare le tecnologie di cui è dotata. Tanto più, meglio.
- Uso tanto il telefono. Il telefono fa perdere parte del piacere. Abbiamo perso il confine di quando usarlo e quando non usarlo. A volte, quando ho alcun problema per pensare, lo spegno, avverto a casa che non sarò raggiungibile. Poi lo riattacco. Per lavoro devo essere raggiungibile.
- Sono un motociclista e mi rilassa guidare. Mi piace guidare e guardare il panorama.
- Il paesaggio, la strada, la tranquillità. Occorre guidare piano, sia per lavoro che per piacere.
- La motto è più bella.

FG3 - Commenti 1 (Cosa vi piace di più quando guidate?)

Differenze notevole tra la macchina e la mottocicleta riguardo il piacere, così come tra il guidare per lavoro o per piacere. Il piacere è legato alla comodità ma anche alle tecnologie aggiunte, come la radio e il telefono.

Importante notare che questi bravi conducenti (molti adetti alla Croce Verde) –responsabili, maturi e rispettosi– usano molto il telefono. Non sanno che il problema del telefono non è solo le mani ma le limitazioni della capacità cognitiva in situazioni inaspettate.

2. Cosa vi dispiace di più quando guidate?

- Inciviltà di alcune persone. Mancanza di prudenza di alcune persone che si dimenticano che la strada è di tutti. Chi crede di essere il padrone della strada sia che siano automobilisti, ciclisti che pedoni. La motto protegge di meno. Uso molto volentieri il claxon.
- Il comportamento negativo di alcuni automobilisti. Autisti di altre regioni hanno un comportamento diverso.
- Prepotenza nel guidare di persone che usano determinati veicoli come i SUV.
- Chi si immette in strada senza dare la precedenza. Inciviltà e maleducazione.
- Se vai con la corriera ti danno precedenza
- Suona per sorpassare. La prepotenza.
- La maleducazione, sorpassi non consentiti.
- I pedoni quando non rispettano le regole, ad esempio non attraversano sulle strisce pedonali, danno fastidio quanto gli automobilisti che non rispettano le regole.
- Ho insegnato ai miei figli che i cimiteri sono pieni di persone che avevano ragione

FG3 - Commenti 2 (Cosa vi dispiace di più quando guidate?)

Il comportamento sbagliato o aggressivo di altri utenti della strada.

3. Quale cose definiscono un buon conducente?

- Usare il buon senso, rispettare le regole del codice della strada
- Conoscere il mezzo che si guida dalla macchina alla bicicletta. Conoscere le potenzialità del mezzo. Si deve considerare che non siamo da soli sulle strade.
- Educazione
- Conoscere il mezzo che si guida
- Conoscere il mezzo che si guida per poterlo controllare meglio
- Conoscere il mezzo e le regole della strada
- Guidare bene una macchina è una dote. Importante è sapere prevedere il comportamento altrui soprattutto in moto.
- Usare il buon senso ma conoscere anche i propri limiti.

FG3 - Commenti 3 (Quale cose definiscono un buon conducente?)

Buon senso, rispettare le regole, conoscere il mezzo che si guida, sapere prevedere il comportamento degli altri, conoscere i propri limiti.

4. Quale cose definiscono un conducente inadeguato?

- Chi guida senza pensare a quello che fa
- Usare telefonini, radio ecc.
- Far guidare persone che non hanno i requisiti per farlo mettendo così in pericolo la vita delle persone.

Prof. Frascara: Cosa pensate delle persone che iniziano ora a guidare?

- I ragazzi vanno quasi tutti veloci per la loro indole.
- I ragazzi superano quasi sempre gli esami per prendere la patente ma non rispettano poi le regole.
- La maggior parte degli incidenti sono causati dall'alta velocità. Con l'inasprimento delle regole, l'aumento dei controlli stradali, il ritiro della patente si è creato una sorta di terrorismo.
- La distrazione, sottovalutare i propri limiti e i limiti della dei veicoli sono elementi che causano incidenti.
- I neopatentati se sbagliano si dovrebbero giustificare soprattutto per la mancata esperienza che hanno.
- Le case costruttrici costruiscono macchine che superano di gran lunga i limiti di velocità stabiliti dalla legge.
- Il corso di formazione per la patente dovrebbero prevedere corsi di guida sicura. Servirebbe per capire come reagisce il veicolo in determinate condizioni e per poterlo meglio controllare.

FG3 - Commenti 4 (Quale cose definiscono un conducente inadeguato?)

Guidare senza pensare a quello che si fa; distrazioni (telefonino); non avere i requisiti; non rispettare le regole; sottovalutare i propri limiti e i limiti del veicolo che si guida; mancanza di esperienza; mancanza di preparazione sulla guida sicura.

5. Quale media guardate?

- Giornale nazionale, internet, poca tv. I ragazzi non guardano la tv.
- Giornale locale e nazionale, internet e tv
- Tv e giornale
- Tg, giornale, internet, radio in macchina per le notizie
- Tv molta, radio
- Giornale sia locale che nazionale, internet

-Giornale poco, molto radio e internet

FG3 - Commenti 5 (*Quale media guardate?*)

Giornali nazionali e locali. Dopo TV però alcuni non guardano I telegiornali, usano internet e radio per le notizie.

5. A quale scopo li guardate?

Domanda non fatta in questo gruppo a causa del tempo disponibile.

6. Siete mai stati coinvolti in un incidente stradale? Se sì, quale è stata la causa?

Domanda non fatta in questo gruppo

7. Quali consigli daresti a una persona per evitare incidenti?

- Ci sono regole ben precise da rispettare: la presa del volante, allacciare le cinture, visione sempre attenta, guardare lo spettro stradale, come affrontare le curve e determinate situazioni. Verificare prima di tutto che il mezzo non abbia problemi. In somma, guida sicura.

-Applicare le regole che vengono insegnate.

FG3 - Commenti 7 (*I migliori consigli che daresti per evitare incidenti?*)

La presa del volante, allacciare le cinture, visione sempre attenta, guardare lo spettro stradale, osservare le regole e avere un mezzo sempre a posto.

8. Quale messaggio che avete visto nel passato per la sicurezza stradale vi è rimasto impresso?

-Un video visto in Irlanda. Si trattava di un investimento di una bambina. Velocità e birra. E' la forza dell'immagine proiettata che è rimasta nella memoria delle persone.

-Un video americano. Si tratta di un incidente in cui tutta la famiglia è morta tranne il neonato. Prende il cellulare e investe una macchina. Riassumeva tutte le cause dei maggiori incidenti: alcool, alta velocità, distrazione.

-Conteggio di incidenti.

-Sembra che gli incidenti siano contagiosi: quando ci sono incidenti gravi in una settimana altri fanno lo stesso.

FG3 - Commenti 8 (*Messaggio sulla sicurezza che vi è rimasto impresso*)

Vittime innocenti delle distrazioni e mancanza di responsabilità di altri.

9a. Cosa si dovrebbe dire per ridurre gli incidenti?

-Dati statistici sugli incidenti legati ad immagini che abbiano un effetto sulla popolazione.

-Problemi con gli anziani distratti e senza capacità di riflessi veloci.

-Ragazzi che vanno troppo veloci e non applicano le regole. Si sentono immortali. Non conoscono manovre di emergenza.

-Una ragazza è morta per prendere il cellulare della borsa.

FG3 - Commenti 9a (*cosa si dovrebbe dire per ridurre l'incidenti?*)

Si consiglia la combinazione di messaggi razionali con altri emotivi. Occorrono messaggi indirizzati agli anziani e agli giovani. Evitare le distrazioni, rispettare le regole. Capire i rischi.

9b Cosa si dovrebbe fare per ridurre gli incidenti?

-I corsi per prendere la patente non insegnano a guidare ma forniscono solo alcune nozioni. Questo è la conseguenza dei limiti delle leggi odierne.

- Ridurre la potenza delle macchine.
- Non far partire la macchina se una persona è ubriaca.
- Obbligo della frequenza di corsi di guida sicura
- Importante è insegnare l'educazione stradale fin da piccoli. Spesso sono i genitori che sbagliano a non insegnare le giuste regole e a dare i cattivi esempi.
- Migliorare la rete stradale per evitare gli ingorgi.
- Cambiare la legge che regola la patente.
- Insistere sulle autoscuole.

FG3 - Commenti 9b (cosa si dovrebbe fare per ridurre l'incidenti?)

Corsi di guida sicura; ridurre la potenza delle macchine; usare la tecnologia per impedire la guida a chi non è in grado di affrontarla; corsi di educazione stradale fin da piccoli. Corsi obbligatori di aggiornamento per ritenere la patente.

Prof Frascara: 9c Avete altro da aggiungere?

Mancano le piste ciclabili sul nostro territorio. Le istituzioni dovrebbero fare di più per la realizzazione di nuove piste ciclabili.

Da noi c'è un forte uso della macchina anche per fare pochi metri.

FG3 - Commenti 9c (Altro da aggiungere?)

Mancanza di piste ciclabili. C'è un eccessivo uso della macchina in Italia, a volte per distanze ridicole.

FOCUS GROUP

Sicurezza stradale provincia di Rovigo

Focus group IV (Santa Maria Maddalena, Occhiobello 31/05/2012)

1. Cosa vi piace di più quando guidate?

- Comodità del mezzo e rapidità nel raggiungere un luogo
- Poter raggiungere più velocemente il luogo di lavoro. Preferisco guidare io per tratti lunghi.
- Mi piace guidare
- Pensare mentre guido
- Indifferente
- Mi piace molto guidare.
- Un senso di indipendenza.
- Mi piace guidare per vedere posti nuovi.
- Guardare il panorama e per questo il mezzo deve essere piacevole da guidare. Non deve essere necessariamente veloce.
- Ascoltare musica in quanto mi rilassa.
- Quando sono in bicicletta quello che mi piace di più è l'aria aperta. E' meno impegnativo da guidare.
- Nel guidare la moto provo una maggiore libertà.
- Durante la guida uso il cellulare quasi sempre (altri 4 dicono lo stesso)
- Tutti i giovani usiamo il cellulare!

FG4 - Commenti 1 (Cosa vi piace di più quando guidate?)

Comodità, efficacia, indipendenza, vedere posti nuovi, guardare il panorama.

Usare tanto il cellulare, ascoltare musica, pensare.

Più piacevole la bicicletta.

2. Cosa vi dispiace di più quando guidate?

- Tutti gli altri automobilisti
- La gente distratta (fumare, telefonino)
- La frenesia degli altri
- La mancanza di rispetto delle regole
- Frenesia e mancanza di rispetto
- Frenesia e mancanza di rispetto
- Distrazione e poco rispetto
- Decisioni degli altri passeggeri mentre guido (es. è verde:parti...)
- Le strade dissestate
- Abuso di trasporto su strada
- Nebbia, ghiaccio ecc.

FG4 - Commenti 2 (Cosa vi dispiace di più quando guidate?)

Il traffico; la frenesia e la distrazione degli altri, la mancanza di rispetto delle regole; i consigli dei miei passeggeri; le strade dissestate; l'abuso di trasporto su strada; la nebbia il ghiaccio.

3a. Quale cose definiscono un buon conducente?

- Prudente
- Pone particolare attenzione agli altri
- Rispetta le regole stradali
- L'educazione generale e il rispetto dei pedoni

-Mantiene il controllo della situazione sempre

FG4 - Commenti 3a (Quale cose definiscono un buon conducente?)

Prudenza, attenzione, rispetto delle regole, buona educazione in generale, mantiene il controllo delle situazioni.

3b Cosa pensate del sistema della patente?

I neopatentati sono spesso esuberanti.

Occorre prolungare il foglio rosa.

Fino ai 25 anni imporre il limite di cilindrata

Iniziare la guida a 17 anni e per un anno prevedere pratica affiancato da un adulto.

Anche io lo condivido. Ho fatto prima il motorino, e mi ha aiutato avere due anni sulla strada prima di fare la patente per la macchina.

FG4 - Commenti 3b (Cosa pensate del sistema della patente?)

Occorre valutare il sistema patente ed introdurre limitazioni agli neopatentati.

4. Quale cose definiscono un conducente inadeguato?

-Persone non rispettose

-Integrità fisica. A una certa età si dovrebbero prevedere servizi alternativi per permettere agli anziani di spostarsi comodamente anche senza l'auto.

-Occorrono esamine più frequenti e gratuiti.

-Non rispetta i passeggeri a bordo

-Non consapevole di quello che sta facendo

FG4 - Commenti 4 (Quale cose definiscono un conducente inadeguato?)

Mancanza di rispetto per gli altri autisti e per i suoi passeggeri. Mancanza di integrità fisica. Manca consapevolezza di quello che fa.

5. Quali media guardate?

-Internet

-Internet (blog, social network) informazione, tv intrattenimento

-Internet e tv

-Internet, tv, radio quando guido la macchina, poco giornale locale

-Internet sia per informazione che per intrattenimento

-Tanta tv, giornali

-Tv

-Internet, tv, radio

-Tv, radio, giornale

-Giornale locale, internet, tv

FG4 - Commenti 5 (Quale media guardate?)

La maggioranza usa internet per informazione, alcuni anche per trattenimento. Segue la TV e i giornali, più locali di nazionali.

6. Siete mai stati coinvolti in un incidente stradale? Se sì quali sono state le cause?

-Pioggia, eccessiva velocità.

-Stanchezza,

-Poca attenzione, distrazione.

- Sonno.
- Velocità, avevo bevuto.

FG4 - Commenti 6 (Coinvolti in incidenti? Quale è stata la causa?)

Benché i partecipanti nei focus group sono stati in genere guida responsabile, la metà dei partecipanti avevano fatto un incidente, e uno, grave.

7. Quali consigli daresti per evitare incidenti?

- Non fare altro mentre si guida per non distrarsi. Essere prudenti e rispettare le regole.
- Rispetto per il mezzo. Guidare con tranquillità.
- Non distrarsi mentre si guida. Avere un mezzo efficiente.
- Tanta prudenza. Cioè, rispettare i limiti, non essere di intralcio agli altri, allacciare la cintura, non frenare corto ma lungo, andare piano.
- Attenzione sia per se che per gli altri.
- Stare più attenti agli altri e mantenere sempre il controllo del veicolo
- Essere sicuri di quello che si sta facendo e di farlo in sicurezza
- Rispetto delle regole
- Fare proprie tutte le nozioni date dalla scuola guida e avere la capacità di adattare le conoscenze acquisite alla situazione.
- Si possono dare consigli, ma la guida di un mezzo è impulsiva.

FG4 - Commenti 7 (Quali consigli daresti per evitare incidenti?)

Non distrarsi; rispetto per il mezzo e gli altri; guidare con tranquillità; rispettare le regole; adattarsi alle situazioni;

8. Quale messaggio che avete visto nel passato per la sicurezza stradale vi è rimasto impresso?

- Messaggi sulla velocità (forse perché ho avuto un incidente in motto).
- Quando si leggono tutti i giorni gli incidenti locali, però la cose distanti ti passano. Più vicina, più forte.
- Messaggi TV del ministero.
- Su internet si vedono messaggi sciocanti.
- Piuttosto di tante parole meglio un'immagine forte. Gli episodi personali sono quelli che più toccano da vicino la persona. Ho perso un'amico.
- Ho avuto un incidente, adesso ho rallentato.
- Racconto di una ragazza morta a causa di un incidente provocato da un ragazzo ubriaco.
- Spot di Nico Cereghini.

FG4 - Commenti 8 (Messaggio sulla sicurezza che vi è rimasto impresso)

Le notizie locali. I messaggi TV del ministero. Più memorabili i propri incidenti e la morte di amici. Occorrono immagini forti come quelle che si usano all'estero.

9a. Cosa si dovrebbe dire per ridurre gli incidenti?

- Immagine di incidenti stradali cruenti. Video che all'estero vengo riproposti ma che in Italia non si vedono.
- Ad esempio in Germania lungo le autostrade si vedono le foto di ragazzi morti oppure le sagome sull'asfalto.

Prof. Frascara: Cosa pensate su fornire dati quali: 120 km/ora si percorrono 33 m/sec. Il mio

corpo a 50 km/ora pesa 1500 kg.?

Un'immagine arriva più velocemente. Evitare calcoli oppure fare paragoni ad esempio un impatto a 50 km/ora è come cadere... **Frascara: ...dal terzo piano di un edificio.**

Si deve agire tanto sulla mentalità delle persone che sulle tecnologie dei mezzi. La tecnologia potrebbe dare di più (es. il cellulare in macchina vada in automatico in bluetooth)

Leggi chiare che impongono in modo chiaro e deciso di non bere, non correre, ecc.

Prof. Frascara Una campagna sulla sicurezza non dovrebbe solo prevedere proibizioni ma mettere in luce i vantaggi nell'adottare determinati atteggiamenti responsabili. Quali vantaggi si dovrebbe mettere in evidenza?

Chi corre non guadagna tempo ma sfida la propria vita rischiando anche quella degli altri.

Puntare su detrazioni ad esempio sconti per chi non commette incidenti.

Rapportare la multa al rischio dell'infrazione commessa.

FG4 - Commenti 9a (cosa si dovrebbe dire per ridurre l'incidenti?)

Occorrono messaggi con immagini cruenti. Sarebbe utile anche usare informazione sui fatti, ma usando paragoni con cose conosciute, in vece di numeri astratti.

La tecnologia dei mezzi potrebbe aiutare.

Chi corre non guadagna tempo ma sfida la propria vita rischiando anche quella degli altri.

Puntare su detrazioni, ad esempio sconti per chi non commette incidenti.

Rapportare la multa al rischio dell'infrazione commessa.

9b. E' sufficiente l'insegnamento dato a scuola guida? Oppure si dovrebbe integrare l'insegnamento nella scuola media?

Puntare sulla segnaletica e sulla parte teorica.

Puntare all'educazione stradale fin da quando sono bambini e vanno in bicicletta.

Prolungare la pratica della guida. Rilascio del foglio rosa dai 17 anni.

FG4 - Commenti 9b (E' sufficiente l'insegnamento dato a scuola guida?)

La educazione stradale deve essere parte della scuola a tutti i livelli: teoria e segnaletica.

Si deve anche prolungare la pratica della guida prima di dare la patente.