

## VADO SICURO 2019

### **SOCITRAS CONTINUA A SOSTENERE IL PROGETTO CHE COINVOLGE LE SCUOLE DELLA PROVINCIA DI ROVIGO PER PROMUOVERE IL VALORE DELLE REGOLE.**

Il progetto di sensibilizzazione si basa sul concetto di **sicurezza partecipata**, cioè sul principio che la sicurezza non è determinata solo da restrizioni, sanzioni, controlli, seppure estremamente importanti, ma anche dalla partecipazione di tutti i cittadini, dalla condivisione dei valori, dalla volontà di tutti di essere parte attiva a favore delle regole necessarie per una convivenza civile.

Da anni ragazzi e bambini della provincia di Rovigo vedono in Vado Sicuro una opportunità concreta per riflettere sull'importanza di rispettare le regole e di pretenderne il rispetto, un evento che coinvolge tutta la collettività, che vuole fare da cassa di risonanza a messaggi basilari per la convivenza e per la qualità del vivere in ogni comunità.

Il coinvolgimento attivo e partecipato delle scuole, attraverso la modalità del concorso, consente di raccogliere un immenso coro di adesioni da parte di ragazzi, famiglie e rappresentanze del territorio, che testimonia come un'intera provincia sia unita nell'intento di contribuire alla diminuzione degli incidenti stradali.

L'iscrizione al concorso [Vado Sicuro](#) è gratuita e aperta agli studenti di Scuole dell'Infanzia, Primarie, Secondarie di I e II grado di Rovigo e provincia. Sono ben 45 le scuole che finora si sono iscritte, un record assoluto.

I ragazzi sono invitati ad esprimere la propria idea sul tema del rispetto delle regole, legato in modo specifico alla sicurezza stradale, utilizzando la loro forma espressiva preferita: disegni, testi, video, ecc..

Questi i temi proposti: **Sulla strada... noi rispettiamo le regole!** è il tema scelto per le Scuole dell'Infanzia e Primarie, **Il Codice della strada e la guida senza distrazioni** è invece quello in cui dovranno cimentarsi gli studenti delle Scuole Secondarie di primo e di secondo grado.

**Termine per l'invio dei lavori: 20 aprile 2019.**

----- O -----

#### ***Messaggio del Presidente SOCITRAS, Prof. Andrea Costanzo.***

La SOCITRAS apprezza da sempre l'iniziativa, augurandosi che lo stesso fervore di idee e di attività animi i progetti di educazione stradale (come parte della "educazione alla società") in tutte le scuole.

La "adesione alle regole", è da puntualizzare, non può essere solo formalistica, direi "farisaica", per il timore della punizione. Deve nascere dalla coscienza del "buonsenso e razionalità" di cui le regole sono espressione e che quindi servono a determinare una pacifica e ordinata vita civile, in cui tutti non si sentano esposti a pericoli e non esponano altri a pericoli.

Ma oltre alle "regole codificate" ne esistono altre, ugualmente intuitive ed utili, ugualmente frutto di buonsenso; ad esempio quella che raccomanda di coprirsi con un impermeabile se fuori piove. Dello stesso genere sono le "regole" che raccomandano ai pedoni di guardare bene a destra e sinistra prima di attraversare; di rendersi ben visibili quando si è in bicicletta con l'uso di luci non microscopiche e strisce riflettenti, di installare specchietti retrovisori e indossare il casco; per chi viaggia in auto o moto, di "facilitare" se opportuno le manovre altrui, anche a costo di rinunciare a propri "diritti", per salvaguardare la sicurezza e il flusso del traffico.

Opportuno è che tra i temi di VADOSICURO 2019 vi sia l'uso del "telefonino" – anche da parte dei pedoni, oltre che di automobilisti, motociclisti e ciclisti – quale "elemento di insicurezza" in quanto "fattore di distrazione".

Non c'è dubbio che diteggiare sullo smartphone, osservarlo, armeggiare con esso, è PERICOLOSO in quanto sposta l'attenzione da attività critiche per una guida sicura (o, nel caso del pedone, da un percorso sicuro)

verso una diversa attività competitiva con esse (1). Una letteratura ormai sterminata propone per l'uso improprio del *telefonino* un moltiplicatore di "esposizione al rischio" di decine e decine e decine di volte, sulla base di prove sperimentali. Tuttavia, "esposizione al rischio" è concettualmente diverso da "probabilità dell'evento", e questa da "conseguenze dell'evento". Lavorare su un'impalcatura a 15 metri da terra senza nessuna protezione *espone al rischio* di caduta decine di volte maggiore rispetto ad essere "protetti", ma non tutti quelli che sono senza protezione precipitano verso il basso. E tra quelli che precipitano verso il basso, alcuni si salvano se per esempio hanno la fortuna di cadere su un vascone pieno d'acqua. La maggior parte certamente no, come peraltro quelli che cadono da tre metri su appuntiti spuntoni metallici. E, d'altra parte, le morti sul lavoro nel loro complesso non hanno come *causa prevalente* la mancanza di imbracatura anticaduta.

Inoltre, è opportuno distinguere tra distrazione *manuale*, distrazione *visiva* e distrazione *cognitiva* (2). In sostanza, le cause di distrazione (cioè di sviamento dell'attenzione, che non consente *totalmente* di percepire il *pericolo* o lo fa percepire quando è *troppo tardi per agire*) possono essere molteplici. Oltre al "telefonino", anche un'animata discussione con un compagno di viaggio, la consultazione del "navigatore", uno "scenario esterno" che cattura l'attenzione (anche erroneamente interpretato come fonte di pericolo, mentre il pericolo vero è da un'altra parte), una musica ascoltata con "eccesso di partecipazione emotiva", un affollarsi di pensieri "altri" che estraniano dall'attività del momento, un "eccesso di attenzione visiva" dritta davanti agli occhi indotta dalle condizioni di traffico o di strada a discapito dei "pericoli laterali"; la ricerca affannosa del "segnale giusto" tra una segnaletica raffazzonata e confusa: sono tutti esempi di **distrazione** (3) che possono avere gravi conseguenze sulle strade (ma anche in altri ambienti).

Pertanto, attribuire alla "distrazione da telefonino" – come talvolta accade in una troppo facile comunicazione mediatica – percentuali iperboliche come "causa di incidente", rischia di... distrarre da tutte le altre cause, se non supportata da evidenze e rilevazioni specifiche. Ma acquietarsi in questa "idea corrente" – e distraente – impedisce di agire nell'affrontare le altre cause che, se dipendenti da insufficienze o inabilità umane, possono essere oggetto di azioni di *rieducazione* specifiche. E' quanto ad esempio si fa in UK ed altri Paesi con l' *Hazard perception test*, impiegando simulatori di guida con vari "scenari di rischio" (continuamente rinnovati) in cui gli aspiranti alla patente vengono addestrati a tenere desta l'attenzione – *in* e *di* tutti i sensi – sul contesto in cui si muovono (4). Ed i risultati si vedono, attraverso una diminuzione degli incidenti e lo sviluppo di "umani consapevoli dei rischi" e della necessità di tenerli sotto controllo.

Prof. Andrea COSTANZO – Presidente SOCITRAS

(1) Regan, M.A., Hallett, C., Gordon, C.P., 2011. Driver distraction and driver inattention: definition, relationship and taxonomy. *Accid. Anal. Prev.* 43, 1771–1781.

(2) Klauer, S.G., Dingus, T.A., Naele, V.L., Sudweeks, J., Ramsey, D.J., 2006. The Impact of Driver Inattention on Near-Crash/Crash Risk: An Analysis Using the 100-Car Naturalistic Driving Study Data, NHTSA Report No. DOT HS 810 594; Dingus, T.A., Guo, F., Lee, S., Antin, J.F., Perez, M., Buchanan-King, M., et al., 2016. Driver crash risk factors and prevalence evaluation using naturalistic driving data. *Proc. Natl. Acad. Sci. U.S.A.* 113, 2636–2641; Sullman, M.J.M., Prat, F., Tasci, D.K., 2015. A roadside study of observable driver distractions. *Traffic Inj. Prev.* 16, 552–557.

(3) Regan, M.A., Hallett, C., Driver distraction. *Handbook of traffic psychology*, 2011, Academic Press, 275–286.

(4) Watts, G.R., Quimby, A.R., 1979. Design and Validation of a Driving Simulator for Use in Perceptual Studies. Report 907. Crowthorne. Transport Research Laboratory, UK; Wells, P., Tong, S., Sexton, B., Grayson, G., Jones, E., 2008. Cohort II: A Study of Learner and New Drivers. Department of Transport, DOT, London, UK; Wetton, M.A., Hill, A., Horswill, M.S., 2011. The development and validation of a hazard perception test for use in driver licensing. *Accid. Anal. Prev.* 43, 1759–1770.