

Formazione in DUE Fasi

BOLLETTINO INFORMATIVO DELLA CGQ

1 | 2009

Editoriale

La licenza di condurre in due fasi – cronaca di un successo

Gentili lettrici, cari lettori, sono trascorsi ormai tre anni da quando il Consiglio federale ha introdotto il sistema in due fasi con l'obiettivo prioritario di migliorare la sicurezza sulle strade.



Dal 2005 si è fatto e scritto molto in merito. A che punto è oggi questo ambizioso progetto?

Le strutture inesistenti fino a quel momento sono state realizzate in tempi da record. La collaborazione tra gli organi cantonali e le autorità federali, tra i loro incaricati e i rappresentanti della categoria professionale ha consentito una nuova partnership tra i poteri pubblici e l'economia privata.

Grazie a una realizzazione aderente alla realtà, all'impegno coerente e a una certa dose di realismo nel trovare soluzioni, alcune previsioni iniziali talvolta poco propizie sono state smentite. L'odierna affluenza di partecipanti ai corsi ne è una testimonianza. Dalla fase di progetto si è così passati direttamente all'esercizio regolare.

L'organizzazione di progetto sorta attorno alla Commissione di garanzia della qualità (CGQ) nella formazione in due fasi in qualità di interlocutrice di tutti i partecipanti al progetto è stata decisiva per il successo del progetto.

Al momento non tutto si svolge in modo ottimale. Le esperienze fatte finora mostrano tuttavia che solo le attività congiunte e concertate portano a soluzioni d'interesse comune.

Questo modo di procedere fondato su un tipo di comunicazione trasparente e diretta è da preferire a iniziative individuali, spesso pubbliche e talvolta eccessive nonché insufficientemente documentate.

Un lavoro importante non è ancora stato affrontato. Si tratta dell'analisi dei risultati in relazione alla formazione in due fasi e del suo influsso sull'obiettivo di migliorare la sicurezza sulle strade. L'upi assumerà questo compito con com-

petenza e determinatezza non appena saranno disponibili le basi necessarie allo scopo. Anche nell'ambito della formazione periodica degli animatori e delle animatrici sono possibili ulteriori miglioramenti. Con questo si vuole sottolineare sia l'importanza del loro ruolo sia la loro peculiarità in veste di formatori degli adulti. Riteniamo che i singoli miglioramenti siano raggiungibili grazie al lavoro comune di tutte le parti e al coordinamento della CGQ.

Anche per questo siamo convinti che quanto è stato raggiunto nel quadro della licenza di condurre in due fasi sia già da considerare un successo!

In questo senso vi auguriamo anche nel 2009 buon viaggio all'insegna della sicurezza.

Per la CGQ nella formazione in due fasi
Vincent Moreno

NB

Il governo cantonale mi ha chiamato a svolgere nuovi compiti accessori a partire dal 1° gennaio 2009. Pertanto ho concluso per il 31 dicembre la mia collaborazione quadriennale in seno alla CGQ nella formazione in due fasi.

Non senza una certa soddisfazione guardo a quanto abbiamo realizzato insieme in questi anni.

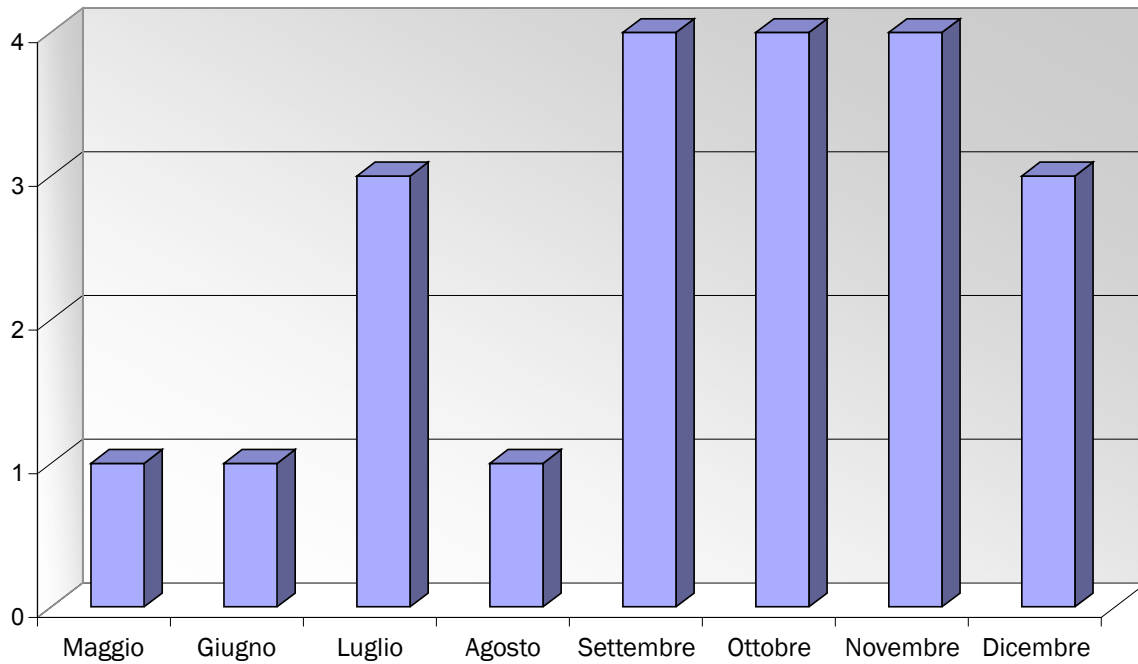
Cifre

Corsi di motociclismo

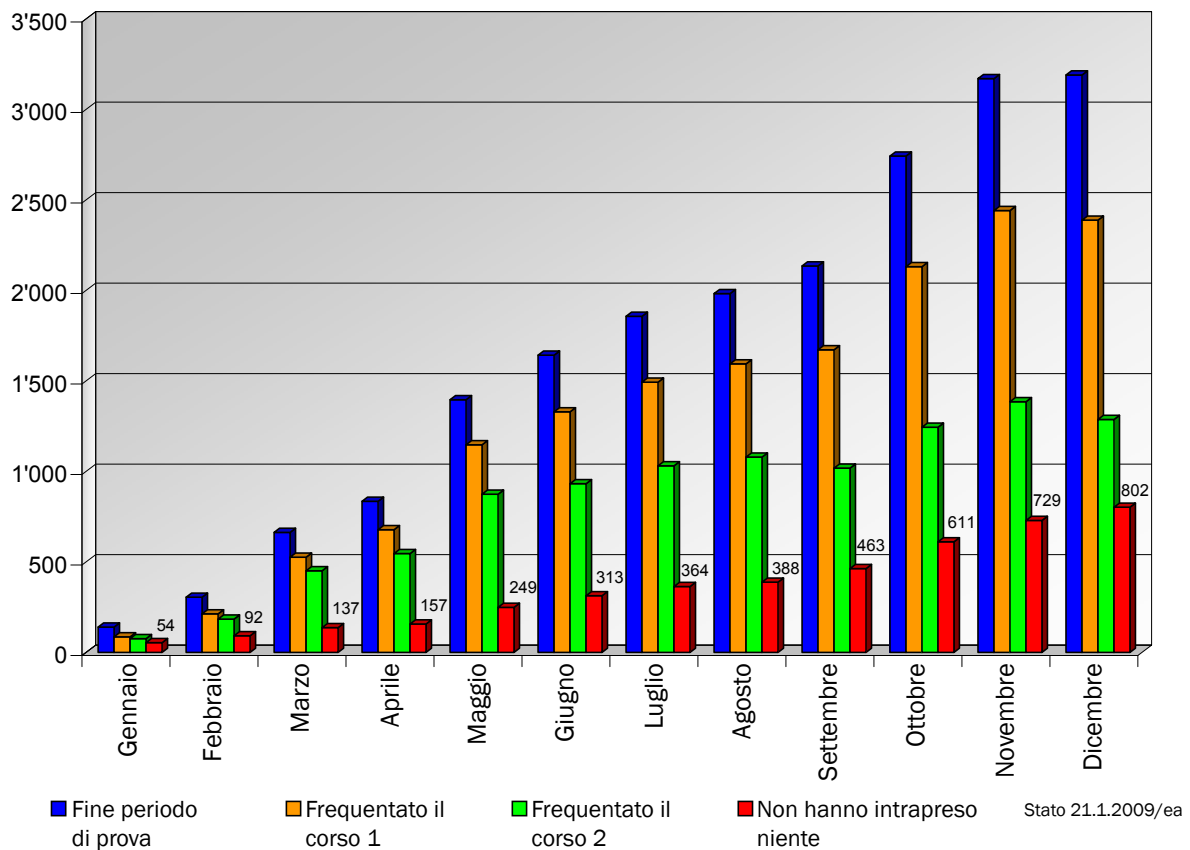
La nuova stagione motociclistica è alle porte. Sul sito www.vsr.ch figurano gli organizzatori di corsi che offrono corsi per motociclisti.

Il seguente diagramma illustra quando scadono le licenze dei neoconducenti che hanno ottenuto la licenza in prova solo per la categoria A. Ovviamente chi possiede la licenza per entrambe le categorie di veicoli può seguire i corsi di formazione complementare anche con la moto. Non sono previsti invece corsi misti.

Licenze di condurre moto che scadono nel 2009

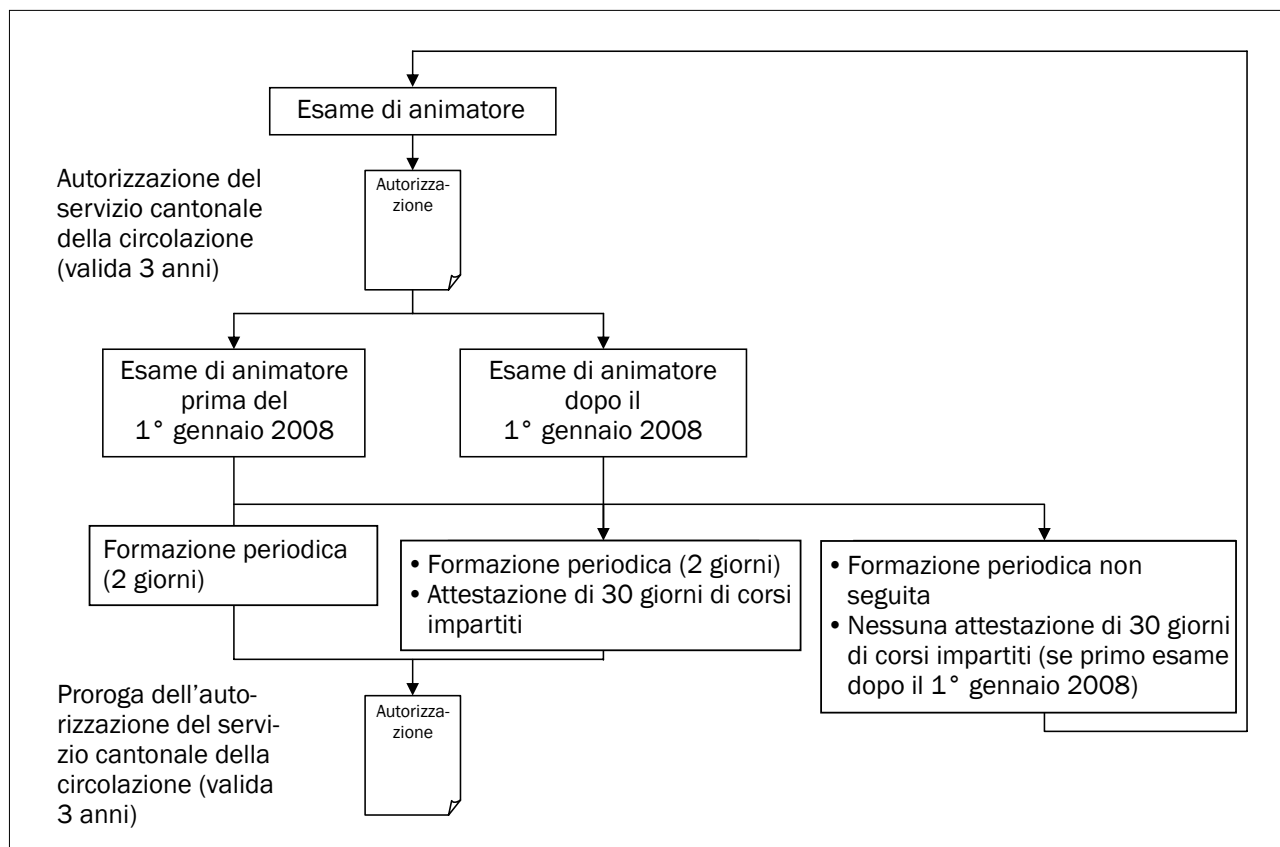


Licenze di condurre in prova nel 2009 con data di scadenza



Animatrici e animatori

Come ottenere l'autorizzazione



Proroga dell'autorizzazione per animatrici e animatori

Per essere abilitati alla loro attività, le animatrici e gli animatori devono essere titolari di un'apposita autorizzazione rilasciata dal servizio cantonale della circolazione competente. In questi mesi scadono le prime autorizzazioni.

Come già annunciato nell'ultimo Bollettino, sia le animatrici e gli animatori sia gli organizzatori di corsi sono tenuti a richiedere la proroga di questa autorizzazione.

Le animatrici e gli animatori che hanno ottenuto l'autorizzazione prima del 1° gennaio 2008 devono essere in grado di dimostrare che hanno seguito almeno i due giorni di perfezionamento per avere diritto alla proroga dell'autorizzazione per animatrici e animatori di corsi.

Chi non ha seguito la formazione periodica non è più abilitato a impartire corsi di formazione complementare e deve sostenere un nuovo esame di animatore, se intende riprendere la sua attività.

Sostanze psicoattive:

Sangue freddo anche di fronte a temi scottanti

Tematizzare le sostanze psicoattive nei corsi delle due fasi rappresenta un'autentica sfida. Se da una parte si pongono domande tecniche complesse, dall'altra le animatrici e gli animatori si trovano anche di fronte a una disponibilità limitata dei partecipanti a discutere questo tema scottante. Molti neoconducenti ritengono infatti di avere già sentito parlare abbastanza di questo tema.

Guidare sotto l'influsso di sostanze psicoattive è piuttosto frequente, con ogni genere di ripercussioni. Per la prevenzione ciò significa che c'è ancora molto da fare. Se un conducente assume un farmaco, l'obiettivo deve essere che chieda consiglio al medico o dalla farmacista circa la sua idoneità di guida e che si comporti di conseguenza. Per quanto riguarda gli alcolici o gli stupefacenti, l'obiettivo consiste nel fare sì che il conducente separi un eventuale consumo di queste sostanze dalla guida di un autoveicolo.

Come affrontare questo argomento nei corsi? Come motivare i partecipanti a riflettere e discutere (una volta di più) su questo tema? E come reagire a domande difficili?

Idee sbagliate e imprecise sono all'ordine del giorno

È possibile che molti giovani adulti sappiano già molto sugli effetti e i rischi di alcolici, canapa e altre sostanze stupefacenti. Ma spesso ci si rende conto che le conoscenze degli effetti di queste sostanze sulle persone più diverse e con presupposti diversi (luoghi, tempi, psiche) sono in parte sbagliate o imprecise. Una parte dei consumatori ritiene di potere fare uso di stupefacenti come consuma alcolici. Esistono poi idee sbagliate su controlli e prove. Una possibilità promettente di diffondere sapere e di correggere idee sbagliate consiste nel presentare brevemente affermazioni giuste e sbagliate e di tematizzare in seguito certi aspetti, come per esempio che le distanze vengono sottovalutate per l'impossibilità di giudicare adeguatamente la profondità, ecc. Molti ignorano poi anche le conseguenze giuridiche, finanziarie e pertanto anche personali. Il manuale «La verità sugli spinelli e la guida» del Consiglio svizzero della sicurezza stradale illustra alcuni esempi legati al consumo della canapa.

Un ambito vasto e interessante

Gli alcolici e la canapa sono tra le sostanze le cui ripercussioni negative sulla circolazione stradale sono note alla maggioranza delle persone. È meno noto invece che anche certi farmaci possono essere problematici nella circolazione stradale. È poco noto anche che le sostanze psicoattive hanno effetti negativi ancora più rapidi tra i neoconducenti rispetto agli automobilisti collaudati, perché i neoconducenti non possiedono praticamente riserve prestate (v. «Alkohol im Strassenverkehr – Risiken erkennen und Verhalten anpassen» dell'isfa, fascicolo 3, pagine 4 e 5). Si può rendere più interessante una lezione, se si considerano anche questi argomenti.

L'animatrice o l'animatore deve saper rispondere ad ogni domanda?

Il fatto che quello delle sostanze psicoattive sia un tema molto vasto costituisce ovviamente una sfida particolare anche per i responsabili dei corsi. Disporre di informazioni è indispensabile e rende più facile la messa in pratica. Questo non significa tuttavia che un animatore debba sapere proprio tutto. Bisogna accettare di non sapere rispondere ad ogni domanda. Trovandosi in una situazione del genere la cosa migliore da fare è vedere insieme ai partecipanti dove possono trovare una risposta (servizi specializzati, siti web).

Quanto incide l'esperienza individuale di consumatore

Gli effetti delle sostanze stupefacenti sono varie, a seconda di chi consuma come, quanto e in quale situazione. Per questo è difficile discutere delle proprie esperienze. Si raccomanda di non sollecitare i partecipanti a parlare delle esperienze personali di consumatori.

Talvolta i partecipanti dei corsi partono dal presupposto che solo chi ha già provato queste sostanze è in grado di contribuire alla discussione sull'argomento. Ma come sappiamo, un'esperienza di consumatore di sostanze stupefacenti resta pur sempre un'esperienza individuale e personale, che non vale necessariamente per tutti gli altri. Occorre quindi acquisire conoscenze più ampie. Fare esperienza non è la condizione per essere un esperto: come il ginecologo che sa tutto sul parto, pur non avendo mai partorito.

Illustrare situazioni concrete

Le ragioni di volere consumare alcolici e le ragioni di volere guidare un mezzo di trasporto sono differenti e possono entrare in concorrenza tra loro. Per esempio si vorrebbero bere alcolici in un momento di svago, per festeggiare qualcosa, e contemporaneamente si vorrebbe uscire con la macchina per tornare a casa nel modo più comodo possibile. Non si tratta di valutare le ragioni del bere o della guida, ma di estrapolare le differenti ragioni della guida e del consumo. L'obiettivo consiste nello spingere i neoconducenti a considerare e decidere che cosa è più importante: il consumo o la guida. È importante quindi anche stimolare i neoconducenti a discuterne in modo aderente alla realtà per metterli in grado di immaginare concretamente come realizzare l'obiettivo «distinguere tra guidare e consumare».

È importante decidere prima di uscire, che cosa s'intende fare. Altrimenti è facile ritrovarsi in una situazione di consumo senza riuscire più a decidere serenamente e in modo responsabile. Ci si può d'altra parte anche impegnare a non consumare alcolici o sostanze psicoattive per essere in grado di guidare. Se si vuole consumare una di queste sostanze bisognerebbe chiedersi già prima di uscire come garantire la propria mobilità stabilendo insieme agli altri chi rinuncia a bere o fumare spinelli e accompagna a casa gli altri, oppure decidendo di spostarsi con i mezzi pubblici o con il taxi oppure di passare la notte sul posto e di portare con sé l'occorrente.

I miracoli richiedono più tempo

Non aspettiamoci miracoli: in un'unica lezione nessuno riuscirà a motivare tutti i neoconducenti a comportarsi sempre adeguatamente nel traffico. **È piuttosto la continuità che influisce sulla prevenzione.** E i corsi per neoconducenti sono un contributo determinante allo scopo!

Sabine Dobler, collaboratrice della sezione Prevenzione, Istituto svizzero di prevenzione dell'alcolismo e altre tossicomanie (ISPA), Losanna



Die meisten Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz sind heute motorisiert. Gleichzeitig ist der Gebrauch von alkoholischen Getränken, Arzneimitteln und zunehmend auch illegalen Drogen wie Cannabis verbreitet. Personen, die unter dem Einfluss von bewusstseinsverändernden (psychoaktiven) Substanzen am Verkehr teilnehmen, stellen eine Gefahr dar.

Alkohol, illegale Drogen und Medikamente im Strassenverkehr

0,5 Promille bei Alkohol und Nulltoleranz für illegale Drogen

Besonders Autos, Motorräder und Mofas können nur verantwortungsvoll von Personen geführt werden, die die grundlegenden körperlichen und psychischen Voraussetzungen zum Fahren mitbringen (Fahreignung) und zum gegebenen Zeitpunkt auch imstande sind, am Verkehr teilzunehmen (Fahrfähigkeit). Die kurzfristigen Folgen eines Konsums psychoaktiver Substanzen und auch die Auswirkungen einer Suchterkrankung erhöhen das Risiko für Unfälle.

Im Jahr 1958 wurde das Delikt «Fahren in angetrunkenem Zustand» (FiaZ) in das Strassenverkehrsgesetz (SVG) aufgenommen und in der Folge durch Urteile des Bundesgerichts genauer definiert. 1964 wurde erstmals der Grenzwert von «0,8 Promille Blutalkoholgehalt» definiert. Im Jahr 2003 hat das Parlament die Grenze auf 0,5 Promille herabgesetzt und die Sanktionen für Fahren in angetrunkenem Zustand verschärft. Gleichzeitig sind erstmals Richtlinien zum Umgang mit anderen psychoaktiven Substanzen (Betäubungsmitteln und Medikamenten) ins Gesetz aufgenommen worden.

Dieses Drogeninfo informiert vorwiegend darüber, wie der punktuelle Konsum von alkoholischen Getränken, illegalen Drogen und Medikamenten die Fahrleistung beeinträchtigt. Die grundsätzlich in Frage gestellte Fahreignung von Suchtkranken wird nur stellenweise angesprochen.

sfa/ispa
Schweizerische Fachstelle für Alkohol- und andere Drogenprobleme
Institut suisse de prévention de l'alcoolisme et autres toxicomanies
Istituto svizzero di prevenzione dell'alcolismo e altre tossicomanie

Per domande e materiale informativo sulle sostanze psicoattive ci si può rivolgere all'Istituto svizzero di prevenzione dell'alcolismo e altre tossicomanie (ISPA), www.sfa-ispa.ch, tel. 021 321 29 11.

Organizzatori di corsi

Esercitazioni supplementari per i corsi di formazione periodica

Nel quadro degli audit condotti nel 2008 è emerso che numerosi organizzatori di corsi svolgono alla fine della giornata un cosiddetto «percorso avventura» per i partecipanti. È importante ricordare in merito che solo ciò che serve a raggiungere gli obiettivi può essere effettuato nelle singole esercitazioni dei corsi di formazione complementare.

Il «percorso avventura» a conclusione di un corso, generalmente approvato finora, dal **1° marzo 2009** non sarà più consentito. Gli organizzatori di corsi che li hanno attualmente in programma sono invitati a

inoltrare il loro programma aggiornato al CSS **entro il 1° aprile 2009.**

Stando alle istruzioni dell'USTRA sono obbligatorie invece le seguenti esercitazioni:

- **cantiere curva:** l'obiettivo è raggiunto, se il neoconducente ha provato in prima persona che una velocità non adeguata (anche solo 1 km/h di troppo) è eccessiva. A questo punto l'obiettivo è raggiunto. A questo punto l'esercitazione è conclusa. Tutti gli elementi supplementari previsti nei corsi di tecnica di guida non corrispondono alle istruzioni della formazione in due fasi.
- **cantiere distanza:** per raggiungere l'obiettivo previsto occorre rispettare il procedimento stabilito dalle istruzioni.
- **cantiere percorso di arresto / spazio di frenata:** l'obiettivo di questa esercitazione è raggiunto, se tutti i partecipanti hanno provato in prima persona che lo spazio di frenata risulta quadruplicato raddoppiando la velocità. Inoltre deve essere tematizzata la velocità residua. A questo punto l'esercitazione è conclusa. Tutti gli altri elementi dei corsi di tecnica di guida non corrispondono alle istruzioni per la formazione in due fasi.

Il seguente cantiere, pur non figurando esplicitamente nelle istruzioni dell'USTRA, viene tollerato. In effetti si tratta di un cantiere facoltativo, che non infrange le istruzioni in quanto serve a conoscere le condizioni di spazio, i mezzi ausiliari come radiotrasmittenti, tachimetro e fornisce importanti conoscenze sulla costituzione del gruppo:

- **cantiere di preparazione:** in questo genere di esercitazione si possono integrare elementi supplementari come la posizione di guida, la sicurezza operativa dei veicoli, ecc.

Compiti dell'upi nella formazione in due fasi

La formazione in due fasi è stata sottoposta ad un'approfondita analisi. L'Ufficio federale delle strade (USTRA) ha incaricato l'Ufficio prevenzione infortuni (upi) di verificare l'utilità del nuovo sistema formativo ai fini della sicurezza. Allo scopo sono stati analizzati i dati degli incidenti stradali registrati dalla polizia. Per il momento l'analisi degli incidenti non permette tuttavia di trarre conclusioni circa l'efficacia della nuova formazione. Dati attendibili saranno disponibili solo tra alcuni anni.

Accanto al mandato dell'USTRA, l'upi sta conducendo un ulteriore progetto parziale. Per verificare gli effetti sui neoconducenti li ha intervistati sui loro comportamenti, atteggiamenti e sul loro sapere. Confrontando i neoconducenti del vecchio e del nuovo sistema formativo e i neoconducenti che hanno seguito o non

hanno seguito corsi è possibile trarre conclusioni sull'efficacia. Stando a primi risultati non ancora definitivi le infrazioni, come la guida in stato di ebbrezza, il mancato rispetto dei limiti di velocità e del porto della cintura di sicurezza da parte dei neoconducenti nella fase di prova sono un po' meno frequenti delle stesse infrazioni da parte dei neoconducenti con licenza di condurre definitiva.

Un ulteriore strumento di valutazione, accanto all'analisi degli incidenti e all'interrogazione dei neoconducenti, è costituito dall'audit sui giorni di corsi. Nel quadro della garanzia della qualità, il Consiglio della sicurezza stradale (CSS) conduce su incarico dell'Associazione degli uffici della circolazione (asa) delle verifiche presso gli organizzatori di corsi. In singoli casi i collaboratori dell'upi coadiuveranno gli esperti della garanzia della qualità del CSS in questi audit.

Indagine on line

L'indagine on line svolta tra i partecipanti ai corsi di formazione complementare (CFC) nella sua forma attuale non ha reso i risultati auspicati. Queste le principali ragioni:

- il riscontro dei partecipanti dei CFC è rimasto al di sotto delle aspettative;
- il questionario è troppo lungo per i partecipanti e in parte non viene capito sufficientemente;
- non tutti partecipanti ai CFC vengono motivati dalle animatrici e dagli animatori a partecipare all'indagine;
- gli interessi e gli obiettivi delle parti interessate - organizzatori di corsi, CSS e upi - sono troppo divergenti: per gli organizzatori di corsi sono determinanti le risposte sui corsi proposti, per il CSS si tratta di uno strumento per aumentare la qualità e all'upi occorrono dati che documentino l'effetto della formazione in due fasi.

Nel dicembre 2008 l'ASTRA, l'asa, il CSS e l'upi si sono seduti attorno a un tavolo per discutere soluzioni comuni.

Fino a metà anno si continuerà a proporre l'indagine on line nella sua forma attuale, anche se con modifiche redazionali: la versione tedesca subirà ritocchi modesti, mentre la versione francese sarà sostanzialmente rimaneggiata per rendere più comprensibili le domande.

In una seconda fase verrà elaborato un nuovo questionario in collaborazione con gli organizzatori di corsi. Nel quadro di un gruppo di lavoro verrà completamente ridefinita l'analisi dei dati. Il nuovo questionario sarà attivato entro metà anno. Tutti gli organizzatori di corsi avranno modo di esprimersi in merito al progetto nel quadro del prossimo incontro informativo che si svolgerà il 13 maggio prossimo. Inoltre si rifletterà su come incentivare la partecipazione.

Indagine sulla formazione in due fasi – Estrazione

I feedback dei partecipanti dei corsi sono uno strumento importante per garantire la qualità. Ci si è accorti tuttavia che la quota di risposte all'indagine on line elaborata dal CSS e dall'upi è troppo bassa per consentire una valutazione affidabile. L'anno scorso sono state applicate pertanto misure volte ad aumentare la quota di risposte. Si è cercato tra l'altro di incentivare la partecipazione all'indagine on line, per esempio estraendo a sorte il rimborso della quota di partecipazione ai corsi e mettendo in palio ogni anno un buono viaggi del valore di 2000 franchi.

Nel 2008 si è potuto rimborsare la quota di partecipazione ai corsi di due partecipanti della A-Z Verkehrsschule, della L-2 Valais, del TCS Argovia, del Verkehrssicherheitszentrum Thurgau e di un partecipante di ciascuno dei seguenti organizzatori di corsi: AES, Gineva, Drive Z, Zurigo, Driving Center Veltheim, T&T Suisse Romande, TCS Ticino, TCS Vaud, vaz, Uri, Verkehrssicherheitszentrum Mittelland, T&T Stockental e WAB Team Nidwalden.

Il buono viaggi del valore di 2000 franchi è andato a un partecipante della WAB Zentralschweiz. Ci congratuliamo vivamente con tutti i fortunati vincitori e vincitrici!

Informazioni generali

Dall'interno

Il 31 dicembre 2008 Vincent Moreno si è dimesso dalla Commissione di qualità della garanzia nella formazione in due fasi di cui faceva parte in qualità di rappresentante dell'Associazione dei servizi della circolazione (asa). Fin dall'inizio ha influenzato in modo determinante lo sviluppo della formazione in due fasi. Grazie alle sue conoscenze fondate attinte alla formazione dei conducenti e al suo impegno nella realizzazione della formazione in due fasi nella Svizzera romanda ha potuto intervenire attivamente nel nostro lavoro.

Le sue dimissioni sono legate a nuovi compiti che assume nel quadro della sua attività di responsabile dell'ufficio della circolazione del Cantone di Ginevra. La CGQ ringrazia Vincent Moreno per la sua collaborazione attiva e impegnata all'interno del team. L'asa deciderà della sua successione in primavera.

Per la CGQ nella formazione in due fasi

Ernst R. Anderwert

Colophon

Su incarico della CGQ: Consiglio della sicurezza stradale
Effingerstrasse 8, Casella postale 8616, 3001 Berna
Tel. 031 560 36 66, Fax 031 560 36 77
info@vsr.ch, www.vsr.ch