

Un incidente stradale immaginato da docenti e studenti di scuola secondaria

Calamari E.*, Pini M.** , Piz R.***, Pietrelli A.*¹

¹ * Università di Pisa, Cattedra di Psicologia Generale, Facoltà di Lettere e Filosofia

** Università di Pisa, Cattedra di Psicologia dello Sviluppo, Facoltà di Lettere e Filosofia

*** Università di Pisa, Cattedra di Psicologia Sociale, Facoltà di Scienze politiche. U.O. di Educazione alla Salute e Bioetica ASL5 di Pisa

“INformazione Psicoterapia Counselling Fenomenologia”, n°9-10, gennaio-dicembre 2007, pagg. 37-50, Roma

Abstract

Nell'ambito degli interventi di educazione stradale rivolti a docenti e studenti, promossi al fine di sviluppare nei giovani una maggiore responsabilità e consapevolezza circa i comportamenti a rischio, in particolare quelli relativi alla guida, e nei docenti una riflessione metodologica sulla gestione di un intervento educativo nelle classi, è stata condotta una ricerca-intervento che ha coinvolto 50 studenti delle scuole medie inferiori e 50 docenti di scuola media inferiore e superiore. Ad entrambi i gruppi è stato presentato un questionario sugli incidenti stradali appositamente costruito che prevede la narrazione di un sinistro stradale e l'indicazione di alcuni dettagli (*chi lo ha provocato, l'età, le cause e le conseguenze*). L'analisi degli protocolli ha evidenziato una identificazione con la vittima, sia da parte dei docenti che da parte degli studenti, e una sottostima da parte dei docenti dell'uso di sostanze come causa degli incidenti. I due gruppi esaminati differiscono anche per le conseguenze dell'incidente narrato: mentre nei resoconti dei docenti sono maggiormente indicate quelle economiche e psicologiche, da parte degli studenti vengono sottolineati i danni fisici e per la salute.

Introduzione

L'adolescenza rappresenta un periodo caratterizzato da specifici compiti evolutivi che si assolvono mediante il confronto con i coetanei e la famiglia, attraverso l'assunzione di nuovi ruoli che il ragazzo sperimenta sia per affermare la propria identità sia per mettere alla prova le proprie potenzialità e capacità entro il gruppo dei pari. La ricerca dei propri limiti ed il bisogno di accettazione e di ammirazione da parte dei coetanei possono, talvolta, costituire dei fattori precipitanti per la messa in atto di condotte rischiose (Bell, Bell, 1993).

Un'ampia mole di studi sul fenomeno del *risk-taking* (assunzione di rischio) negli ultimi venti anni ha sottolineato le potenziali funzioni evolutive delle condotte rischiose frequentemente messe in atto dagli adolescenti (assunzione di alcool e droghe, guida pericolosa, rapporti sessuali non protetti, diete drastiche, pratica di sport estremi), in quanto connesse al superamento dei compiti di sviluppo tipici di questa fase del ciclo di vita (Jessor, 1998; Bonino, Cattelino, Ciairano, 2003).

A lungo considerati come manifestazioni di devianza, marginalità sociale e disagio psicologico, i "comportamenti problematici" (Jessor, Jessor, 1977) dell'adolescente svolgerebbero, invece, un ruolo facilitante nella formazione dell'identità e nel conseguimento della condizione di adultità, configurandosi come moderni riti di passaggio, sempre meno presenti, nella forma tradizionale, nelle società occidentali (Le Breton, 1995). La propensione al rischio in adolescenza, piuttosto che esprimersi in condotte singole, tenderebbe a manifestarsi in *cluster* comportamentali, delineando caratteristici stili di vita; gli adolescenti che, ad esempio, abusano di alcool e/o droghe sono maggiormente coinvolti nelle pratiche sessuali non protette, nella guida pericolosa, negli atti illegali. E' quindi improbabile che possa realizzarsi l'estinzione di un comportamento rischioso senza che sia sostituito da un altro finalizzato allo stesso scopo (Plant, Plant, 1992). Il coinvolgimento nei comportamenti problematici non è solo legato a variabili di tipo personale, che spingono a mettere alla prova le capacità e potenzialità dell'individuo, bensì è fortemente influenzato anche da fattori sociali e culturali; occorre tener presente che nella società attuale, caratterizzata da un crescente livello di incertezza riguardante il futuro (Bauman, 1999), viene

attribuito, nei giovani come negli adulti, un valore positivo al saper rischiare (Lupton, 1999; Buzzi, Cavalli, De Lillo 2002; Salvatori, Rumiati, 2005).

Gli esiti adattativi o disadattativi del *risk-taking* in adolescenza si determinerebbero in relazione alla presenza (o all'assenza) dei cosiddetti *fattori di protezione*, ovvero tutte quelle risorse che a livello individuale, interpersonale o contestuale abbassano la probabilità di coinvolgimento nei comportamenti a rischio, dei loro esiti negativi, e fungono da variabili mediatrici contro l'esposizione e l'attuale coinvolgimento nelle condotte problematiche (Jessor, 1998; Benaglio, 2001; Bonino, 2005). Assume pertanto una importanza decisiva la capacità di decodifica e di ascolto da parte dell'adulto e, più in generale, la possibilità di individuare delle efficaci strategie di comunicazione delle informazioni relative al rischio, a fini di prevenzione (Bell, Bell, 1993; Lupton, 1999; Salvadori, Rumiati, 2005).

La nostra ricerca-intervento si propone di focalizzare l'attenzione su una delle manifestazioni del *risk-taking* più frequenti in adolescenza, il rischio stradale. Da diversi anni, l'argomento suscita una crescente preoccupazione da parte delle istituzioni e dei media a causa dell'allarme sociale sul fenomeno delle cosiddette "stragi del sabato sera" (Brunello, De Martis, 1993; Lucidi et al., 1998). Una preoccupazione giustificata, dal momento che, nonostante le numerose iniziative di prevenzione messe in atto negli ultimi anni (cfr. Boncinelli, 2002; Beccaria, 2004; Benincasa, 2005), gli incidenti stradali detengono il triste primato della mortalità fra i giovani nella fascia d'età compresa tra i 15 e i 29 anni (Taggi, 2003). Una recente ricerca curata dal Censis (2003) evidenzia che le principali condotte a rischio che possono essere messe in atto nell'ambiente stradale riguardano: a) i comportamenti inadeguati sulla strada, b) le connesse violazioni legate alla sottovalutazione del rischio, c) la distorta percezione del rischio e d) la scarsa capacità di interpretare le situazioni ambientali critiche.

Tenendo conto di tali temi è opportuno che la riflessione sull'educazione stradale, sia per i ragazzi sia per gli adulti chiamati ad educarli, si fondi su nozioni relative non solo allo sviluppo adolescenziale o alle conoscenze teoriche circa la "guida sicura", ma anche a motivazioni, competenze e riflessioni sui propri comportamenti alla guida (De Santi, Casella, Penna 2004; Dorfer, 2004). Poiché le relazioni con i genitori, con la scuola e con il gruppo dei pari possono svolgere un ruolo protettivo o, viceversa, di amplificazione della propensione al rischio del giovane (Jessor, 1998), nel caso della guida pericolosa, è auspicabile creare un ambiente in cui si stabilisca una relazione affettiva ed educativa significativa (Biondo, Di Iorio, 2005). Tale obiettivo può essere raggiunto all'interno del gruppo classe e richiede una sensibilizzazione specifica degli insegnanti relativamente a questi temi (Sardi, Lisa, 2005).

Una metodologia diffusa per gli interventi di formazione e di educazione stradale in ambito scolastico sembra essere quella di gruppo, finalizzata a far emergere nei soggetti interessati, docenti e studenti, una riflessione su tali temi a partire dagli atteggiamenti personali poiché l'adulto per la sua esperienza e il soggetto in età evolutiva come portatore in prima persona di opinioni, credenze, rappresentazioni, vissuti, contribuiscono a volgere la discussione in un confronto efficace per produrre sia il cambiamento di opinioni sia la diminuzione dei comportamenti pericolosi (Lisa, Perezzi, 2005). Lavorare sull'individuazione di stili di guida corretti può dare la possibilità ai giovani di attribuire significato al mondo che li circonda e nel quale vivono in relazione con altri soggetti (Bonaffini, Perassi, 2005). Partire dalle idee dei ragazzi, dalle loro motivazioni e dai loro pensieri, può migliorare la relazione fra docente e studente poiché l'informazione non passa solo sul piano cognitivo, ma anche su quello affettivo (Florini, 2005) fino ad arrivare, attraverso il confronto e la discussione, ad un processo di elaborazione sul significato delle condotte rischiose (Giori, 2005).

Nella nostra ricerca-intervento la metodologia è finalizzata a trasmettere l'informazione partendo dall'esperienza del singolo, attivando poi uno scambio vivace e riflessivo fra compagni ed infine realizzando un approfondimento fra gli studenti e i docenti vivace e riflessivo; richiede pertanto di immaginare un incidente stradale allo scopo di attivare la dimensione affettiva e di stimolare un approccio partecipato e cooperativo nel lavoro di classe. Lo strumento utilizzato a tal fine è stato un

questionario che prevedeva in primis di immaginare un incidente stradale, nella seconda fase di descriverlo nei particolari ed infine *individuare insieme* ‘cosa avrebbe o non avrebbe dovuto fare’ per evitare quell’incidente stradale.

Abbiamo optato per una consegna di tipo immaginativo, anziché proporre un compito di memoria, per una serie di ragioni, sia negative sia positive. In primo luogo, ci è sembrato in questo modo di mettere i giovani studenti, una parte dei quali potevano non essere mai stati coinvolti di persona né aver assistito direttamente ad incidenti stradali, nelle stesse condizioni degli insegnanti, adulti con esperienze di vita più ampie temporalmente da cui poter attingere. Facendo immaginare un incidente stradale era lasciata ai partecipanti la scelta di narrare un incidente vissuto o visto, oppure di inventarlo. In questo secondo caso, abbiamo ritenuto che il rapporto privilegiato tra immagine, emozione e narrazione (cfr. Rossi, Rubecchini, 2004; Sacco, 2005) potesse garantire, con le istruzioni di immaginare l’incidente, un certo coinvolgimento ad effetto motivante la partecipazione personale, utile per l’intervento di gruppo e tale da uniformare la situazione per i due tipi di soggetti ai quali lo strumento era rivolto. Inoltre, i mass-media presentano quotidianamente immagini di vere e proprie catastrofi della strada nella cronaca e nella fiction, creando un’assuefazione tale da favorire l’errore di *source monitoring*, mentre, a nostro parere, differenziare l’esperienza indiretta, mediata da tali immagini, dai contesti reali costituisce uno dei prerequisiti per l’assunzione di responsabilità nella guida di veicoli, e quindi un obiettivo dell’educazione stradale al quale ci proponiamo di offrire un contributo.

La comunicazione, nello scambio con i ragazzi, da parte dell’insegnante dovrebbe utilizzare la conoscenza degli atteggiamenti degli allievi in un’ottica di prevenzione che promuova nell’adolescente il cambiamento di scorrette abitudini di guida e di false credenze riguardanti l’uso di sostanze e la guida. Intervenire nella formazione dei docenti di scuola secondaria significa diffondere la consapevolezza della gravità del fenomeno delle condotte a rischio negli adolescenti, per i quali l’incidente stradale è la maggior causa di morte, che porti a non sottovalutare sia i dati relativi alla mortalità giovanile sia le cause degli incidenti stradali, facendo un particolare riferimento all’abuso di alcool e droghe.

Negli ultimi anni si osserva, nella popolazione giovanile italiana, un aumento dei consumi di alcool, che registra una tendenza allo stile “nordico” di assunzione, diffuso in Gran Bretagna, Olanda, Germania e Paesi Scandinavi (legato, cioè, al consumo di elevate quantità di birra nel fine settimana, in locali pubblici insieme agli amici) (Allamani et al., 2004, Annovi et al., 2005). Si assiste inoltre ad un aumento del consumo di droghe, soprattutto cannabis e cocaina (Currie, 2004; Mariani et al., 2004), che rende necessario integrare gli interventi di prevenzione fornendo informazioni aggiornate sull’uso e sugli effetti di tali sostanze a breve e a lungo termine. Questi nuovi stili di consumo giovanile (cfr. Di Blasi, 2003) sollevano non poche preoccupazioni in considerazione della loro frequente associazione con gli incidentali stradali, in grande parte attribuiti alla mobilità con i veicoli a due ruote che presenta alti tassi di mortalità e lesività (Lisa, Perezzi, 2005).

Tenendo conto di tali considerazioni, abbiamo condotto la ricerca-intervento presentando lo stesso strumento a studenti e docenti allo scopo di far emergere le idee dei due gruppi circa la percezione di un incidente stradale, le responsabilità, le cause e le conseguenze, offrendo al gruppo studenti un momento di confronto e scambio circa le proprie opinioni, e al gruppo docenti una riflessione metodologica sulle modalità di conduzione dell’intervento.

Ci è sembrato particolarmente interessante confrontare le rappresentazioni prodotte dagli adolescenti stessi circa le cause degli incidenti stradali e le loro conseguenze, con quelle dei loro insegnanti, al fine di far emergere eventuali differenze circa gli stili di guida, le credenze o i pregiudizi che caratterizzano i due gruppi. Dalla letteratura emerge un diverso atteggiamento circa le conseguenze attribuite agli eventi nel corso della vita (De Santi, Casella, Penna, 2004): l’adulto mostrerebbe una più ampia capacità di pensiero a lungo termine, rispetto a quella dell’adolescenza e della giovinezza in cui il soggetto evidenzia una prospettiva psicologica maggiormente limitata al presente e all’immediato futuro.

Il secondo obiettivo consiste nel cogliere il grado dell'eventuale identificazione con il protagonista responsabile e/o con la vittima dell'incidente in un compito immaginativo con un certo grado di attivazione emozionale, per verificare se il colpevole sia oggetto di una rappresentazione sociale negativa legata a particolari categorie di devianza o marginalità. Comprendere con chi il soggetto si identifica può offrire indicazioni per ipotizzare il suo stile di guida al momento in cui si trova per strada con il proprio veicolo. La nostra metodologia consente di evidenziare tale identificazione senza tuttavia raggiungere il grado di implicazione personale che si verifica al momento della guida e può ostacolare il riconoscimento delle proprie responsabilità, e quindi favorendo la presa di distanza riflessiva che consente un giudizio equilibrato sulle azioni proprie ed altrui.

Metodo

Nell'ambito dei corsi di formazione e di educazione stradale promossi dal decreto legislativo n.9 del 15 gennaio 2002 art. 6, l'Unità Operativa di Educazione alla Salute e Bioetica in collaborazione con l'Università di Pisa (Cattedra in Psicologia Generale e Psicologia dello Sviluppo) con il CSA (ex Provveditorato agli Studi) e con l'ACI, hanno realizzato una serie di incontri di prevenzione degli incidenti stradali all'interno delle scuole medie inferiori, e incontri di formazione e aggiornamento sulla sicurezza stradale per docenti delle scuole medie inferiori e superiori di Pisa e provincia. L'intervento è stato svolto con un campione di 76 docenti di scuola secondaria superiore, 41 femmine e 35 maschi: l'analisi dei dati ha selezionato 50 protocolli completi con quelli di un gruppo di loro studenti (N=50, 22 femmine e 28 maschi).

E' stato utilizzato un questionario sugli incidenti stradali appositamente costruito che prevede sia la visualizzazione immaginativa sia la successiva descrizione narrativa di un incidente stradale (vissuto di persona o indirettamente o inventato). Ad entrambi i gruppi lo strumento è stato somministrato in un'unica sessione; il tempo concesso per rispondere al questionario è stato di 15 minuti e quindi è stato chiesto di indicare chi ha provocato l'incidente, la sua età, cosa fa nella vita, le cause e le conseguenze dell'incidente.

Una volta compilato il questionario, i partecipanti sono stati suddivisi in sottogruppi, dove ognuno leggeva o raccontava l'incidente che aveva descritto ed infine, per ogni sottogruppo, veniva fatto scegliere un resoconto narrativo da presentare successivamente in sessione plenaria. Una volta esposti i diversi resoconti, alla domanda: "Cosa si poteva fare per evitare questo incidente?", il gruppo, insieme al conduttore, individuava i comportamenti che avrebbero potuto essere messi in atto al fine di evitare quell'incidente. La metodologia con cui è stata condotta quest'ultima parte dell'intervento non ci ha permesso di produrre protocolli scritti né dati da elaborare, pertanto nel presente lavoro, non verrà presa in esame.

Risultati

Per verificare la presenza di un processo di identificazione con il protagonista dell'incidente, ne abbiamo selezionato alcune caratteristiche come il sesso, l'età, se è studente o lavoratore, il mezzo impiegato ed analizzato le distribuzioni percentuali in entrambi i gruppi.

Negli elaborati prodotti dagli studenti, l'età media del protagonista dell'incidente immaginato risulta leggermente inferiore rispetto a quelli dei docenti (28 vs 31 anni); solo l'8% degli studenti ed il 6% dei docenti indica un protagonista di sesso femminile. Nella maggioranza dei report narrativi il protagonista dell'incidente si caratterizza come adulto di sesso maschile (nel 46% degli studenti e nel 48% dei docenti), mentre un protagonista femminile adulto viene scelto da pochi soggetti (6% in entrambi i gruppi). Il protagonista minorenni è immaginato dal 16% degli studenti e dal 30% dei docenti (corrispondente all'età dei loro allievi), mentre il 32% degli studenti e il 16% dei docenti sceglie un autore del sinistro di età compresa fra 18 e 25 anni. Nel 64% dei resoconti forniti dai docenti il protagonista lavora (vs 54% in quelli degli studenti), mentre gli studenti scelgono più frequentemente un protagonista studente (42% vs 34%).

Nel campione totale, l'automobile rappresenta il mezzo più frequentemente impiegato da chi provoca il sinistro (indicato dal 49% dei soggetti), seguito dal motorino (24%), dai motocicli (10%),

dalla bicicletta (6%), camion (5%), pulman e furgonati (1%), con il 4% di risposte omesse. Distinguendo i veicoli a due e a quattro ruote (**Grafico 1**), non si registrano differenze significative (χ^2) fra studenti e docenti.

Nella metà dei soggetti che non indicano un protagonista adulto, sembrerebbe verificarsi una certa dislocazione della responsabilità dell'incidente rispetto all'età del soggetto intervistato (minorenne nei docenti, di età superiore alla propria negli studenti); questa tendenza, comunque non significativa (χ^2), non viene confermata dalla variabile relativa alla occupazione del protagonista, frequentemente corrispondente a quella del soggetto esaminato, e al tipo di veicolo utilizzato, a quattro ruote nei docenti e a due negli allievi, deponendo pertanto a sfavore dell'intervento di un processo di identificazione fra il compilatore ed il protagonista del sinistro.

L'identificazione con la vittima del sinistro stradale è stata analizzata attraverso il ruolo che ricopriva come utente della strada (automobilista, motociclista, ciclomotorista, camionista, conducente di bus, ciclista, pedone), il sesso e la fascia di età. E' stato possibile individuare il sesso della vittima solo nel 30% dei resoconti prodotti (11 studenti e 19 docenti), che è maschile per oltre due terzi dei soggetti (76,7%).

I docenti immaginano una proporzione maggiore di vittime fra gli automobilisti (**Grafico 2**), mentre gli studenti la individuano più frequentemente fra i motociclisti e i ciclomotoristi; in entrambi i gruppi, gli altri mezzi sono indicati in percentuali inferiori al 2%. Sommando i veicoli a due e a quattro ruote, la vittima su quattro ruote si rileva maggiormente nei resoconti dei docenti (80,4% versus 63,2% negli studenti); nei 38,6% dei racconti degli allievi si trova una vittima su un mezzo a due ruote e solo nel 13% di quelli dei docenti, gli unici ad indicare i pedoni fra le vittime (6,5%) ($\chi^2=6,1$ $p=0,47$). La vittima del sinistro immaginato, pertanto, viene, collocata alla guida del mezzo più comunemente utilizzato dal soggetto intervistato, suggerendo, a differenza di quanto rilevato per il protagonista, la presenza di un processo di identificazione in entrambi i gruppi.

Per quanto riguarda il sesso e la fascia di età della vittima del sinistro stradale, sia nei docenti che negli allievi, ma in particolare nei docenti, essa viene prevalentemente caratterizzata come soggetto adulto di sesso maschile (78% nei docenti, 64% negli allievi), laddove la vittima-donna è indicata solo da alcuni docenti (10%) e da nessuno studente; per il 24% degli studenti e il 10% dei docenti la vittima è un ragazzo minorenne, un giovane (18-25 anni) per il 10% degli studenti e per il 2% dei docenti. Uno studente indica un bambino come vittima. Gli studenti tendono più frequentemente ad immaginare gli adolescenti e giovani come vittime di incidenti in misura maggiore rispetto ai docenti (36% versus 12%) ($\chi^2=6,6$ $p=.01$).

Nel complesso, l'analisi delle caratteristiche del protagonista e della vittima del sinistro immaginato, fornite da docenti e studenti, fa supporre che entrambi i gruppi presi in esame manifestino una qualche identificazione con la vittima del loro incidente, mentre emerge un distanziamento maggiore da colui che lo ha provocato.

Le cause dell'incidente sono state classificate in (a) *interne* (la categoria comprende le condizioni psicofisiche del guidatore e i tratti di personalità), (b) *esterne* (condizioni legate alla strada, al traffico, agli agenti atmosferici o alla fatalità di eventi casuali) (c) *infrazioni del codice stradali* e (d) *guida dopo assunzione di sostanze d'abuso* (alcol e altre droghe) (**Grafico 3**). Nei docenti si osserva una percentuale doppia di cause *interne* rispetto agli studenti, mentre gli studenti hanno attribuito in proporzione superiore l'incidente a cause *esterne* e alle *sostanze d'abuso* (del tutto assenti nei resoconti dei docenti) ($\chi^2=13,2$ $p=.005$). Il protagonista descritto dagli studenti che hanno attribuito le cause del sinistro sia a infrazioni del codice sia a guida dopo assunzione di sostanze d'abuso (sommando le categorie riunite nella definizione generica di "trasgressioni") è più giovane (24 anni) rispetto all'età indicata dagli studenti che attribuiscono il sinistro a cause interne (32 anni) ($t=2,3$ $p=.03$).

Le conseguenze dell'incidente per il protagonista e per la vittima rilevate nei report narrativi sono state distinte in base alla loro entità, in gravi (ad esito mortale e con danni fisici irreversibili) e lievi (danni di minore entità) e, nella vittima, in conseguenze di tipo sanitario, psicologico ed economico (**Grafico 4**).

Mentre le conseguenze dell'incidente per il protagonista sono in maggioranza lievi secondo entrambi i gruppi (60,5% negli studenti e 68,6% nei docenti), la vittima riporta conseguenze significativamente più gravi ed in particolar modo negli studenti (chi quadrato 15,2 $p < .001$).

Nei docenti si osserva una proporzione superiore di conseguenze di tipo economico (chi2=29,6 $p = .001$) e psicologiche (chi2=44,0 $p = .001$); gli studenti indicano più frequentemente conseguenze sul piano sanitario (chi2=13,0 $p = .001$).

I docenti, infine, producono narrazioni mediamente più lunghe in termini di numero delle parole ($t = 2,4$ $p = .02$).

Conclusioni

I risultati principali riguardano le differenze fra docenti e studenti nell'identificazione con il colpevole e con la vittima e nell'attribuzione delle cause degli incidenti stradali. L'età media del protagonista responsabile dell'incidente è leggermente inferiore negli studenti. Né i docenti né gli studenti sembrano assumere una piena identificazione con il responsabile dell'incidente, perché ambedue i gruppi tendono a indicare in maggioranza un responsabile adulto e si dividono equamente nell'attribuirgli il ruolo di studente o di lavoratore; esprimono comunque una certa vicinanza al protagonista, che non viene descritto in termini stereotipati. Sembra esserci identificazione con la vittima, dal momento che, circa il tipo di veicolo, i docenti la immaginano più frequentemente su quattro ruote, mentre gli studenti su due e, per quanto riguarda l'età, sebbene la maggioranza dei soggetti indichi un adulto come vittima, questa tendenza è particolarmente accentuata negli insegnanti, laddove gli allievi assegnano in proporzioni significativamente superiori il ruolo di vittima a minorenni o giovani al di sotto di 25 anni. I docenti attribuiscono maggiormente l'incidente alle condizioni psicofisiche del guidatore e ai tratti di personalità; inoltre, mentre le infrazioni del codice stradale si equivalgono, l'abuso di sostanze è presente solo negli studenti. Ciò potrebbe indicare una certa resistenza degli insegnanti a cogliere la gravità del dato nazionale sul rischio nella guida e la comunicazione mediatica sulla prevenzione dell'abuso di sostanze. I docenti citano più spesso le conseguenze economiche e psicologiche dell'incidente, mentre gli studenti riportano danni fisici e per la salute.

La sensibilità nei confronti della sicurezza stradale è sicuramente in aumento ma purtroppo stenta a tradursi in comportamenti ed abitudini. La prevenzione per i comportamenti a rischio deve basarsi sul dialogo e sul senso di responsabilità. Il patentino non basta, occorre aiutare i ragazzi a sentire oltre che capire il problema della sicurezza, trasferendo loro, prima ancora che comincino a guidare, non soltanto regole e divieti, ma una nuova cultura. La sicurezza stradale in genere, e dei giovani in particolare, rimane una delle emergenze del nostro tempo. A proposito di quest'ultimo punto non bisogna trascurare di sottolineare la gravità del fenomeno incidenti, i cui dati si mantengono, sia in ambito locale che nazionale, su livelli quantitativi costanti. Sono poche o parziali le analisi specifiche per Aziende Sanitarie: le modalità di raccolta dei dati tra le diverse agenzie (Schede di dimissione ospedaliera, Pronto Soccorso, Polstrada, Polizia Municipale, Registro delle cause di morte, INAM, ecc.) non sono omogenee, né esiste una metodica standardizzata né sovrapponibile. Nonostante i limiti relativi alle informazioni, l'analisi della incidentalità e mortalità ci conduce ad alcune considerazioni che riteniamo di una certa rilevanza. Gli incidenti costituiscono un problema di Sanità Pubblica qualitativamente e quantitativamente importante: l'infortunistica stradale rappresenta infatti la prima causa di morte per i giovani fino ai venti anni (Voeller et al., 2005). Inoltre, con il crescere dell'età, le probabilità di incorrere in un incidente stradale aumentano indipendentemente dalla gravità dello stesso e i maschi sono in ogni caso più coinvolti delle femmine in ogni fascia d'età. L'attività di prevenzione primaria svolta sia nei confronti dei ragazzi in classe sia attraverso i percorsi di formazione-aggiornamento dei docenti, che a loro volta

diventano formatori, apporta un notevole contributo sia alla conoscenza dei determinanti gli incidenti stradali, sia al contenimento delle loro conseguenze.

I due interventi descritti nel presente lavoro esprimono un tentativo di sperimentazione e consolidamento di efficaci modalità di analisi e riflessione con i ragazzi stessi e con i loro formatori, per costruire insieme una coscienza o cultura sulla sicurezza stradale e per contribuire ad evitare, all'origine, il realizzarsi di eventi dolorosi. Abbiamo lavorato molto sulle descrizioni, opinioni, percezioni soggettive e intersoggettive e sui vissuti dell'incidente. Docenti formatori e ragazzi hanno focalizzato fatti, contesti, idee personali, convinzioni, punti di vista, comportamenti, conoscenze, opinioni relative alle circostanze e alle cause degli incidenti, al fine di comprendere insieme l'evento incidente e le modalità utili ai fini della prevenzione di questo grave problema attraverso comportamenti idonei ad evitarlo e l'acquisizione di un consono stile di vita. Quest'ultimo richiede lavoro, informazione, interazione, riflessione, ricerca di soluzioni concrete ed esempi ai quali fare riferimento. La strada e il cammino sono sicuramente ancora lunghi, ma abbiamo la percezione che il metodo utilizzato, che va a toccare le emozioni ed i vissuti, sia quello idoneo ad incrementare la sicurezza stradale. Se il rispetto delle regole si impara in famiglia e i figli apprendono la pratica dei comportamenti stradali (anche o soprattutto) osservando i genitori, l'istituzione scuola è il luogo di elezione per la costruzione di sé e del proprio futuro, come pure per interventi di informazione-formazione e sensibilizzazione al problema della sicurezza nei luoghi di vita attraverso una capillare diffusione e sperimentazione del messaggio educativo.

Grafico 1 - Caratteristiche del mezzo del protagonista indicato da studenti e docenti

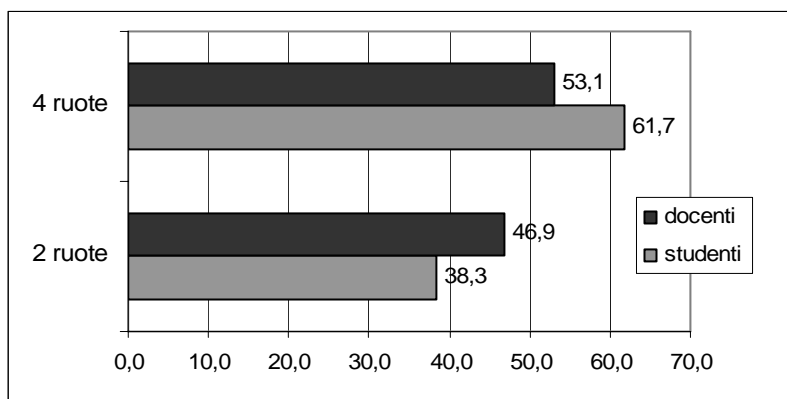


Grafico 2 - Mezzi della vittima indicati da studenti e docenti

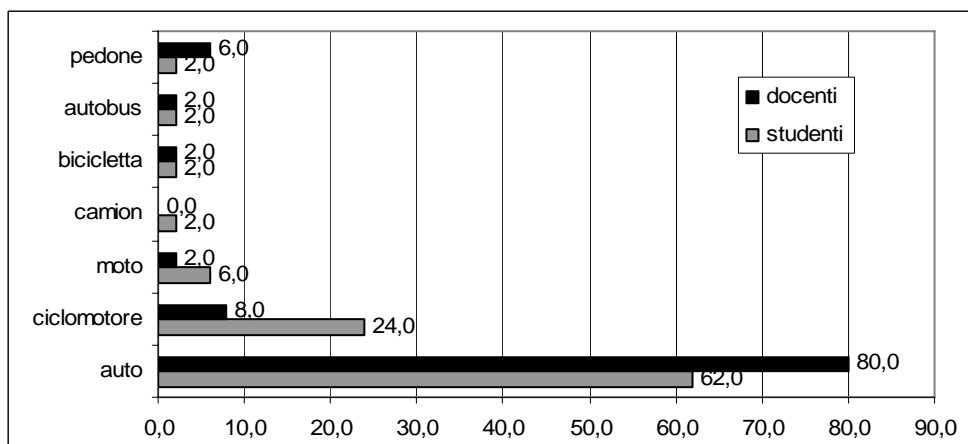


Grafico 3 - Tipi di cause del sinistro immaginato da studenti e docenti

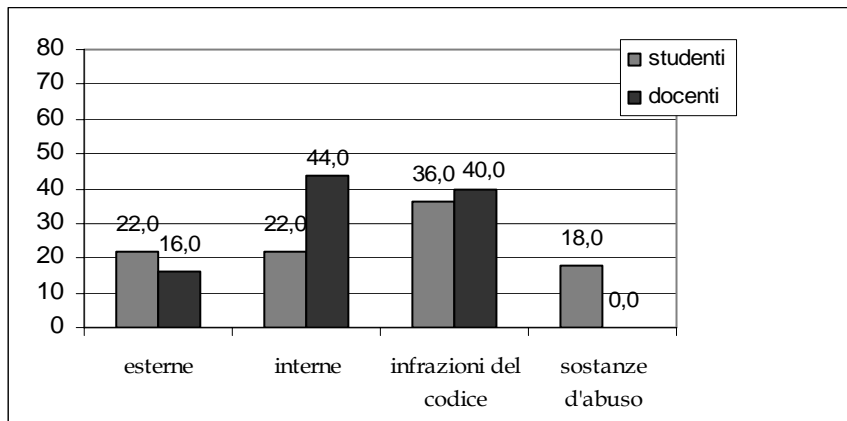
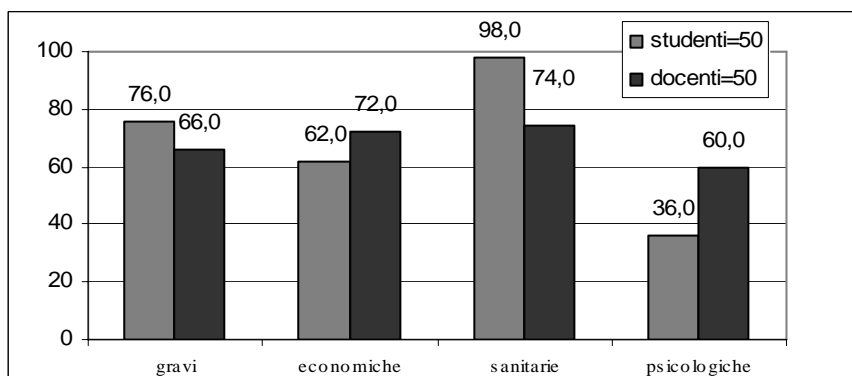


Grafico 4 - Tipi di conseguenze del sinistro immaginato da studenti e docenti



Riferimenti bibliografici

- Allamani A., Orlandini D., Bardazi D., Quartini A., Morettini A. (2004), Il libro italiano di alcologia, Volume II, Alcool e Società, SEE, Firenze.
- Annovi A., Biolcati R., Bocchia M., Corallo L. (2005), Alcool e giovani: una ricerca preliminare alla prevenzione nella scuola superiore, *Personalità/Dipendenze*, 11(2), 149-158.
- Bauman Z. (1999), La società dell'incertezza, tr. it. Il Mulino, Bologna, 2000.
- Beccaria F. (a cura di) (2004), Sul filo del rischio. Percezione del rischio fra i giovani e prevenzione dei traumi cranici, Angeli, Milano.
- Bell N.L., Bell R.W. (1993), Adolescent Risk Taking, Sage Publications, Newbury Park, London, CA.
- Benaglio A.M. (2001), Adolescenza stupefacente: riflessioni sul consumo di sostanze e la predisposizione al rischio nei giovani, *Bollettino delle Farmacotossicodipendenze e Alcolismo*. XXIV(4), 44-49.
- Benincasa V. (2005), Psicologia Viaria. Gli interventi dello psicologo per ottimizzare il rapporto uomo-veicolo-strada Angeli, Milano.

- Biondo D., Di Iorio (2005), Un modello di lavoro psicologico per l'educazione stradale dei bambini e degli adolescenti in Benincasa V. *Psicologia Viaria. Gli interventi dello psicologo per ottimizzare il rapporto uomo-veicolo-strada*, Franco Angeli Milano, pp. 115-130.
- Bonaffini S., Perassi M. (2005), Le ricerche e gli interventi di educazione stradale nelle scuole secondarie in Benincasa V. *Psicologia Viaria. Gli interventi dello psicologo per ottimizzare il rapporto uomo-veicolo-strada*, Franco Angeli Milano pp. 140-150.
- Boncinelli S. (2002), Adolescenti e sicurezza stradale, in Pellai A., Boncinelli S. (2002), *Just di it! I comportamenti a rischio in adolescenza. Manuale di prevenzione per la scuola e la famiglia*, Franco Angeli, Milano, pp. 50-58.
- Bonino S. (1999), Il rischio nell'adolescenza. Tra volante e ottovolante, *Psicologia Contemporanea*, 153, 20-27.
- Bonino S. (2005), Il fascino del rischio negli adolescenti, Giunti, Firenze.
- Bonino S., Cattelino E. Ciairano S. (2003), Adolescenti e rischio. Comportamenti, funzioni e fattori di protezione, Giunti, Firenze
- Brunello G., De Martis G. (1993), *Le stragi del sabato sera*, Marsilio, Venezia.
- Buzzi C., Cavalli A., De Lillo A. (2002), *Giovani del nuovo secolo. Quinto rapporto IARD sulla condizione giovanile in Italia*. Il Mulino, Bologna.
- Censis (a cura di) (2003), *Una nuova cultura della sicurezza stradale*, Le Monnier, Firenze.
- Currie C. et al (eds.) (2004), *Young People's Health in Context: international report from the HBSC 2001/02 survey*. WHO Policy Series: Health policy for children and adolescents Issue 4, WHO Regional Office for Europe, Copenhagen.
- De Santi A., Casella P., Penna L. (a cura di) (2004), *Manuale operativo per insegnanti e istruttori*. Istituto Superiore di Sanità, Rapporti ISTISAN 04/22 Parte 2, Roma, 2004.
- Di Blasi M. (a cura di) (2003), *Sud-Ecsasy. Un contributo alla comprensione dei nuovi stili di consumo giovanile*, Franco Angeli, Milano.
- Dorfer M. (2004), *Psicologia del traffico. Analisi e trattamento del comportamento di guida*, McGraw-Hill, Milano.
- Florini M.C. (2005), Interventi di prevenzione primaria sulla sicurezza stradale rivolta ai giovani: la formazione dei formatori, in Benincasa V. *Psicologia Viaria. Gli interventi dello psicologo per ottimizzare il rapporto uomo-veicolo-strada* Franco Angeli, Milano, pp. 95-100.
- Giori F. (2005), Il rischio di incidenti in motorino in adolescenza: una ricerca intervento in gruppi classe, in Benincasa V. (2005), *Psicologia Viaria. Gli interventi dello psicologo per ottimizzare il rapporto uomo-veicolo-strada*, Franco Angeli, Milano.
- Jessor R., Jessor S.L. (1977), *Problem behavior and psychological development: a longitudinal study, of youth*, New York, Academic Press.
- Jessor R. (1998), *New perspectives on adolescent risk behavior*, Cambridge University Press, New York.
- Le Breton D. (1995), *Passione del rischio*, Edizioni Gruppo Abele, Torino.
- Lisa L., Perezzi M. (2005), Educazione alla mobilità stradale, in Sardi P., Lisa L. (2005), *Lo psicologo del traffico*, Carocci, Roma, pp.143-175.
- Lucidi F., Devoto A. Braibanti P., Bertini M. (1998), Una ricerca-intervento per la prevenzione delle stragi del sabato sera, *Psicologia della Salute*, 1, 77-86.
- Lupton D. (1999), *Il rischio. Percezioni, simboli, culture*. tr. it., Il Mulino, Bologna, 2003.
- Mariani F., Molinaro S., Salvatori S., Paramatti D. (2004), Prevalenza del fenomeno delle dipendenze patologiche, *Medicina delle Tossicodipendenze*, 43-44, 7-24.
- Plant M., Plant M. (1992), *Comportamenti a rischio negli adolescenti, Alcol, droghe, sesso*. tr. it. Erikson, Trento, 1996.
- Rossi O., Rubechini S. (2004), Le immagini: una nuova via narrativa alla percezione di sé, *Informazione Psicoterapia, Cunselling, Fenomenologia*, 4, 14-23.
- Sacco G. (2005), Le immagini mentali. Teorie, ricerche e applicazioni cliniche, *Attualità in Psicologia*, 20, 3-4, 235-258.

Salvatori L., Rumiati R. (2005), Nuovi rischi, vecchi paure, Il Mulino, Bologna.

Taggi F. (2003), La caratterizzazione della causa esterna di incidente stradale nelle rilevazioni degli accessi al pronto soccorso: limiti e possibilità. Aspetti sanitari della sicurezza stradale (secondo rapporto sul progetto DATIS). Dati, fattori di rischio, prevenzione, valutazione, costi. Istituto Superiore di Sanità, Roma.

Voller F., Cipriani F., Berti A., Orsini C., Pasquini J., Silvestri C., Buratti E. (2005), Epidemiologia, Determinanti, Infortunistica Stradale Toscana. Stili di vita e comportamenti a rischio nei giovani toscani, I° Rapporto, Agenzia Regionale di Sanità (ARS), Firenze, Osservatorio di Epidemiologia.