Anna Maria Giannini - Pierluigi Cordellieri

UNA GUIDA PER CHI GUIDA







La nostra missione è la sicurezza stradale, ed è per noi importante investire anche sulla comunicazione dei corretti comportamenti alla guida, cercando di influire soprattutto sulla educazione di voi giovani: siete voi che contribuirete alla creazione di una futura migliore società, più sicura e piena di vita.

> Il Presidente Safety21 S.p.A. Domenico Mazzilli

Anna Maria Giannini

E' Professore Ordinario e Presidente Corso di Laurea in Psicologia Applicata ai Contesti della Salute, del Lavoro e Giuridico-Forense, della Facoltà di Medicina e Psicologia, Sapienza Università di Roma, Direttore del Master di secondo livello in Psicologia Giuridico e Forense e Responsabile del Servizio di Psicologia Giuridico e Forense, istituito presso il Dipartimento di Psicologia del medesimo Ateno. E' autrice di numerose pubblicazioni scientifiche nazionali e internazionali, oltre che Responsabile scientifico delle attività di ricerca e formazione nell'ambito di progetti nazionali (fra i quali la campagna Icaro) e europei (fra i quali ICARUS - Inter-Cultural Approaches for Road Users Safety). Coordina gruppi di lavoro sull'educazione alla sicurezza stradale e sulla promozione delle condotte di guida per la prevenzione dei rischi sulla strada.

Pierluigi Cordellieri

Dottore di Ricerca e Specialista in Valutazione psicologica presso Sapienza Università di Roma. E' attualmente Professore a contratto di Psicologia Generale e Psicologia Sociale presso la Pontificia Facoltà di Scienze dell'Educazione Auxilium, e Docente nel Master di secondo livello in Psicologia Giuridico e Forense, della Facoltà di Medicina e Psicologia, Sapienza Università di Roma. E' autore di diverse pubblicazioni nazionali e internazionale, ed ha partecipato alle attività di ricerca e formazione in numerosi progetti nazionali (fra i quali Icaro) e europei (fra i quali ICARUS - Inter-Cultural Approaches for Road Users Safety). E' attualmente referente per la Sicurezza stradale per l'Ordine degli Psicologi del Lazio.

Indice

5	Premessa
7	Introduzione
10	CAP.1 Le <i>best practices</i> nell'educazione stradale: esperienze nazionali ed internazionali
22	CAP.2 Giovani guidatori e profili di rischio
34	CAP.3 Determinanti dei comportamenti di rischio stradale nei giovani guidatori
64	CAP.4 Un modello interculturale di formazione sulla sicurezza stradale
125	Bibliografia

Premessa

Il libro vuole essere un'agile guida di facile consultazione per coloro che hanno interesse ad impegnarsi in attività di educazione e sensibilizzazione alla sicurezza stradale. I contenuti presentati nascono dall'esperienza di importanti progetti nazionali ed europei finalizzati a contrastare l'epidemica diffusione degli incidenti stradali che in gran numero colpiscono giovani guidatori. In particolare le attività di formazione suggerite rappresentano delle best practices validate in numerose esperienze di formazione, educazione e sensibilizzazione alla sicurezza stradale.

Il libro essendo rivolto a operatori di diversi settori, a differente titolo impegnati nella sicurezza, come Operatori di Polizia Stradale o locale, insegnanti, istruttori di guida, è strutturato in modo lineare e risulta di facile impiego.

Cogliamo l'occasione per rivolgere un ringraziamento a chi ha reso possibile la realizzazione di tale guida, e a tutti coloro che hanno contribuito alla realizzazione.

Introduzione

Gli incidenti stradali rappresentano una grave e permanente emergenza sociale, non solo per il nostro Paese. Attualmente ogni anno in Europa gli incidenti stradali causano circa 25.000 decessi e 2 milioni di infortuni (Statistiche riferite al 2014). Gli incidenti sono la prima causa di morte tra i giovani di età compresa tra i 15 e i 29 anni. Secondo il rapporto Istat, in Italia, nel 2014, circa 3.400 persone hanno perso la vita in incidenti stradali e oltre 215.000 sono rimaste infortunate. Ogni giorno si verificano in media 485 incidenti stradali, che provocano la morte di 9 persone e il ferimento di 688. Il 44% circa degli incidenti avviene per il mancato rispetto delle regole di precedenza, mentre la fascia d'età enormemente più colpita è quella tra i 20 e i 24 anni. Tra i mezzi di trasporto più pericolosi vi sono le moto e le biciclette.

Comunque sia è possibile trovare anche un dato confortante, ovvero la mortalità per incidente stradale è più che dimezzata nel corso degli ultimi trent'anni, sia in termini assoluti che in termini di tassi di mortalità. Ciò indubbiamente è da attribuire ad una molteplicità di fattori: campagne di informazione sui rischi connessi alla circolazione stradale, incremento dei controlli su strada, in particolare attraverso l'utilizzo di dispositivi elettronici di verifica delle infrazioni (ad esempio sulla velocità eccessiva sia media sia istantanea), progressi nella scienza medica, progressi circa i dispositivi di sicurezza montati sugli autoveicoli. L'introduzione ad esempio dei dispositivi elettronici di controllo

della velocità ha avuto un'immediata ricaduta positiva nella riduzione del numero e della gravità degli incidenti stradali.

Tuttavia, tutti questi fattori sembrano incidere meno sui giovani tra i diciotto e i ventinove anni. Nel dettaglio, la fascia di età che presenta il numero più alto di incidenti è quella tra 20 e i 24 anni, con le conseguenze più dolorose: 268 morti e 27.702 feriti (dati ISTAT 2014). Generalmente i giovani risultano essere la fascia d'età più colpita e contemporaneamente quella più complessa su cui intervenire con misure di riduzione degli incidenti. Una prerogativa della guida nei giovani è quella dell'assunzione di comportamenti rischiosi come alta velocità, guida sotto l'effetto di alcolici e sostanze psicotrope, non utilizzo di dispositivi di sicurezza, non rispetto delle norme. Questi comportamenti sono mediati da molteplici fattori, quali ad esempio elementi cognitivi aspettative, motivazioni, valori, (credenze. percezioni). caratteristiche di personalità, e pattern comportamentali (azioni ed abitudini relative alla guida), la cui approfondita comprensione è fondamentale al fine di promuovere comportamenti adeguati.

All'interno del Progetto ICARO, una delle principali campagne condotte in Italia sulla sicurezza stradale, promossa dalla Polizia di Stato, nell'edizione del 2007 si è realizzata una ricerca, diretta dalla Professoressa Anna Maria Giannini, della Facoltà di Medicina e Psicologia dell'Università Sapienza di Roma, finalizzata a studiare le variabili psicologiche e le caratteristiche individuali nei giovani che possono configurarsi come fattori di rischio per gli incidenti stradali (Giannini, Lucidi, 2007; Lucidi et al., 2010). La ricerca ha coinvolto numerosi studenti delle Scuole Secondarie di secondo grado di alcuni Istituti italiani. Dai risultati è emerso come sia possibile rintracciare diversi profili psicologici nei giovani guidatori di autoveicoli e di motoveicoli, composti da persone omogenee per caratteristiche di personalità e convinzioni circa la guida. Tra questi vi è quello definito "a rischio", dove le caratteristiche di personalità dei soggetti sono improntate all'assunzione di comportamenti pericolosi (ricerca di sensazioni forti, non rispetto delle norme, convinzione che gli incidenti siano causati da fattori esterni a sé, rabbia alla guida, ecc). Si è mostrato

inoltre come tale profilo si associ con maggiore frequenza al rilevamento di infrazioni e di incidenti. Sempre all'interno della ricerca è emerso un fenomeno conosciuto nella letteratura scientifica, definito come "paradosso del giovane guidatore", processo secondo il quale ogni volta che un guidatore inesperto mette in atto un'imprudenza senza pagarne le drammatiche conseguenze, si rafforza la sua convinzione di essere immune dai rischi di incidente stradale. Particolari aspetti di personalità, accompagnate da errate convinzioni, rendono pertanto la fascia giovanile più resistente all'assunzione di comportamenti di maggiore prudenza alla guida. Motivo per cui si rende necessario, al fine di arginare il fenomeno, tentare da un lato di diminuire i fattori di rischio, agendo sui comportamenti associati a questi fattori e, dall'altro, promuovere stili di vita improntati alla sicurezza, ad abitudini protettive per la propria salute, attraverso interventi formativi, sempre più adeguati. Promuovere la sicurezza stradale significa anche uscire da un certo fatalismo con il quale si tende a interpretare i numeri delle vittime della strada, viste classicamente quasi come un tributo inevitabile alla modernità, ad una viabilità sostenuta alla quale nessuno può rinunciare. Un doloroso ma necessario sacrificio, nei confronti della nostra agiata civiltà. Non è così.

Le best practices nell'educazione stradale: esperienze nazionali e internazionali



Le principali cause degli incidenti stradali

Tra le principali cause degli incidenti stradali troviamo spesso elencate la mancanza di attenzione da parte dell'utente della strada, la sottovalutazione del rischio, come nei casi di velocità eccessiva o manovre azzardate, il mancato rispetto delle regole, l'errata interpretazione delle intenzioni degli altri utenti della strada, ed infine la scarsa visibilità dovuta in particolare alle condizioni atmosferiche sfavorevoli. I dati ISTAT riferiti al 2014 (dati pubblicati novembre 2015) hanno rilevato che le percentuali più elevate si registrano per incidenti dovuti al mancato rispetto delle regole di precedenza ed elevata velocità (vedi tabella 1).

DESCRIZIONE CAUSE	Strade urbane		Strade		Totale	
			extraurbane			
	Valori	%	Valori	%	Valori	%
	assoluti		assoluti		assoluti	
Procedeva con guida distratta o	25.435	15,4	11.762	21,4	37197	16,9
andamento indeciso						
Procedeva senza rispettare le	30.752	18,6	4.152	7,6	34.904	15,8
regole della precedenza o il						
semaforo						
- procedeva senza rispettare lo	10.521	6,4	1.822	3,3	12.343	5,6
stop						
- procedeva senza dare la	8.042	4,9	947	1,7	9.989	4,1
precedenza al veicolo proveniente						
da destra						
- procedeva senza rispettare il	10.103	6,1	1.262	2,3	11.365	5,2
segnale di dare precedenza						
- procedeva senza rispettare le	2.086	1,3	121	0,2	2.207	1,0
segnalazioni semaforiche o						
dell'agente						
Procedeva con velocità troppo	15.139	9,2	9.504	17,3	24.643	11,2
elevata						
- procedeva con eccesso di	14.660	8,9	9.250	16,8	23.910	10,9
velocità						
- procedeva senza rispettare i	479	0,3	254	0,5	733	0,3
limiti di velocità						
Procedeva senza mantenere la	14.253	8,6	7.380	13,4	21.633	9,8
distanza di sicurezza						
alotaliza di olodi ozza						

Manovrava irregolarmente	12.715	7,7	3.075	5,6	15.790	7,2
Svoltava irregolarmente	4.720	2,9	707	1,3	5.427	2,5
Procedeva contromano	3.062	1,9	1.586	2,9	4.648	2,1
Sorpassava irregolarmente	2.718	1,6	1.076	2,0	3.794	1,7
Ostacolo accidentale	3.135	1,9	2.338	4,3	5.473	2,5
Veicolo fermo evitato	1.285	0,8	1.168	2,1	2.453	1,1
Non dava la precedenza al	7.084	4,3	140	0,3	7.224	3,3
pedone sugli appositi						
attraversamenti						
Buche, ecc. evitato	973	0,6	796	1,4	1.769	0,8
Circostanza imprecisata	21.890	13,2	3.640	6,6	25.530	11,6
Veicolo fermo in posizione	2.194	1,3	353	0,6	2.547	1,2
irregolare urtato						
Altre cause relative al	5.946	3,6	2.029	3,7	7.975	3,6
comportamento nella circolazione						
Comportamento scorretto del	7.651	4,6	521	0,9	8.172	3,7
pedone						
Totale cause imputabili al	158.952	96,1	50.227	91,4	209.179	94,9
comportamento scorretto del						
conducente e del pedone nella						
circolazione						
Altre cause	6.447	3,9	4.701	8,6	11.148	5,1
Totale cause	167.503	100	57.195	100	224.698	100

Tabella 1 - Cause incidenti stradali in Italia nel 2014 (Fonte ISTAT, 2015)

Dalla tabella appena presentata emerge chiaramente come il "fattore umano", ovvero l'insieme dei comportamenti errati, rappresenti la cause nel 90-95% degli incidenti.

Lo studioso Max Dorfer vede nell'incidentalità stradale un fenomeno ad eziologia multifattoriale (2004), vale a dire un evento dovuto a più cause che interagiscono tra loro in diverse proporzioni. I fattori coinvolti sono sostanzialmente tre: il **mezzo** (ad esempio malfunzionamento spesso dovuto a mancata manutenzione di un veicolo), il **contesto** (condizioni della strada, l'illuminazione, la visibilità dei cartelli stradali e anche le condizioni atmosferiche), ed infine la causa che riveste una maggiore importanza, ovvero il **fattore umano**.

Per i primi due fattori l'attività preventiva può essere svolta attraverso efficaci interventi alle infrastrutture e con l'impiego di tecnologia industriale applicata alle vetture e ai segnali e sistemi di sicurezza stradale, ed infine attraverso lungimiranti politiche legislative in tema di norme di sicurezza stradale.



Per il terzo fattore, quello legato agli errati comportamenti su strada, che come abbiamo visto originano il numero maggiore di incidenti stradali, le attività preventive essere di sanzionatorio, legate alla verifica del rispetto delle norme stradali, e formative, attuate in ambito educativo, attraverso adeguate campagne di sicurezza stradale.

Gli errori che si possono commettere alla guida sono legati a diverse cause, come la

distrazione, l'inabilità, le condotte azzardate, dovute a una sottovalutazione dei rischi, o da alterate condizioni psicofisiche del guidatore, derivanti da abuso di sostanze psicotrope e alcol, o da particolari condizioni quali stanchezza e sonnolenza. Inoltre, molti studi evidenziano come gli errori umani possano essere originati anche dalla tendenza personale a compiere violazioni delle norme stradali.

Reason e collaboratori (1990) individuano tre comportamenti in particolare:

- 1) le "violazioni" definite come quelle "deviazioni deliberate da quelle pratiche che si ritengono necessarie al mantenimento della sicurezza stradale";
- 2) gli "errori" definiti come "il fallimento di azioni pianificate per il raggiungimento di certi scopi";
- 3) i "lapses" o disattenzioni definiti come "i fallimenti della memoria e dell'attenzione che possono causare problemi

difficoltà, ma che non hanno un diretto impatto sulle decisioni in materia di sicurezza stradale".

Per quanto riguarda l'alterazione psicofisica bisogna parlare di quattro differenti categorie che agiscono in maniera differente sui processi cognitivi (i processi della mente), deteriorando o alterando ad esempio la capacità di porre la giusta attenzione o di valutare correttamente la velocità, aspetti fondamentali per la guida:

- Alcol, viene indicata come una delle cause maggiori di incidente, benché l'esatta stima sia difficile da valutare. Solo in Italia è stato individuato un numero di quattro milioni di bevitori "eccessivi", con questo termine si fa riferimento a persone che abitualmente fanno un uso di bevande alcoliche che producono alterazioni psicofisiche. In particolare il fenomeno del bere e guidare (drink and driving), è diffuso tra i giovani, dove non mancano manifestazioni di "abbuffate alcoliche" (binge drinking), in particolare nelle serate del fine settimana. Sullo stato psicofisico l'alcol agisce determinando una forte riduzione dei riflessi e un'evidente alterazione dei giudizi di pericolosità stradale, incrementando così la probabilità di incorrere in un incidente.
- Stupefacenti, tali sostanze hanno un notevole impatto psicofisico sui guidatori, anche se assunte in piccole dosi e in modo occasionale influenzano notevolmente le prestazioni alla guida. Alcune di esse come anfetamine, cocaina ed ecstasy provocano euforia, eccitazione, senso di benessere e di potenza che provoca sopravvalutazione delle proprie capacità, alterando inoltre le percezioni sensoriali. Solitamente queste sostanze producono una prima fase di euforia, a cui fa seguito la cosiddetta "fase-down", i cui sintomi sono stanchezza e una sorta di depressione o paranoia. Queste sostanze interferiscono quindi sulla capacita di concentrazione e di attenzione, provocano sonnolenza, ritardano i riflessi, influenzano la coordinazione motoria e alterano la percezione di velocità e distanze.
- Farmaci, sono numerosi quei farmaci che possono alterare la concentrazione e la capacità di prestare attenzione interferendo nell'attività della guida, si tratta di barbiturici, benzodiazepine, antistaminici, antidepressivi, ormoni, analgesici diuretici ecc. Tali medicinali sono largamente utilizzati dalla popolazione, e

comportano significativi effetti collaterali sullo stato psicofisico; è sempre buona pratica leggere con attenzione gli effetti collaterali dei farmaci legati alla guida, presenti nel bugiardino contenuto nella scatola.

• Malattie, alcune patologie possono influenzare negativamente l'attività alla guida, sia per i medicinali assunti e sia per le caratteristiche della patologia stessa, quali diabete, epilessia e disturbi del sonno, che possono presentare sintomi che alterano le prestazioni alla guida.

Avere chiara consapevolezza che gli **errori umani** costituiscono le principali cause degli incidenti stradali, ci permette di cogliere l'importanza di lavorare sui progetti di educazione e sensibilizzazione in tema di sicurezza stradale, capaci di aumentare la consapevolezza del problema, e offrire strategie di fronteggiamento delle condizioni di rischio.

I giovani guidatori coinvolti negli incidenti stradali

Una guida sicura deriva dall'interazione dinamica tra uomo, ambiente, e veicolo. In questo tipo di interazione la percezione del rischio è una componente fondamentale. In particolare questo aspetto sembra essere deficitario nei giovani guidatori, che spesso tendono a sottostimare i rischi, assumendo così comportamenti azzardati nella guida di un mezzo. E' in particolare per questo legame tra percezione del rischio e incidenti stradali che i giovani risultano essere la categoria maggiormente esposta all'incidentalità, dove l'inesperienza alla guida si associa la loro distorta percezione del rischio.

Secondo i dati descritti nel rapporto dell'ISTAT di novembre 2015 la fascia d'età in cui è stata rilevata la percentuale più elevata di incidenti stradali è quella compresa tra i 20 e i 24 anni, con i ragazzi coinvolti in percentuali molto più ampie rispetto alle ragazze (vedi tabella 2).

Diversi autori hanno ampiamente dimostrato, attraverso evidenze scientifiche, che i giovani guidatori tendono ad avere uno stile di guida altamente rischioso, non rispettando limiti di velocità, le distanze di sicurezza, ed effettuando sorpassi pericolosi. Alla base di questi comportamenti stradali vi sono spesso aspetti come la

sistematica distorsione nella percezione dei rischi riguardanti la guida, la sopravvalutazione delle proprie capacità, la ricerca di sensazioni forti, o livelli di ansia molto elevati.

I progetti di educazione e prevenzione alla sicurezza stradale, dovrebbero pertanto promuovere una maggiore consapevolezza nei confronti delle situazioni di pericolo, e rendere più realistica la valutazione delle proprie capacità alla guida.

	Morti			Feriti			
CLASSI DI ETÁ	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale	
0 - 4	10	14	24	1.573	1.310	2.883	
5 - 9	6	8	14	2.015	1.678	3.693	
10 -14	15	9	24	3.156	2.485	5.641	
15 -19	136	35	171	11.970	7.209	19.179	
20 -24	219	49	268	16.631	11.071	27.702	
25 -29	195	46	241	14.822	9.960	24.782	
30 - 34	162	26	188	13.786	8.979	23.915	
35 - 39	181	38	219	14.639	9.536	22.765	
40 - 44	186	43	229	14.009	9.143	23.152	
45 - 49	206	40	246	12.856	8.512	21.368	
50 -54	173	39	212	11.212	7.593	18.805	
55 -59	195	39	234	8.323	5.640	13.963	
60 -64	162	37	199	6.109	4.160	10.269	
65 -69	141	44	185	5.067	3.672	8.739	
70 - 74	166	54	220	4.300	3.022	7.322	
75 - 79	164	65	229	3.932	2.723	6.655	
80 - 84	162	57	219	2.670	1.679	4.349	
85 - 89	110	37	147	1.217	766	1.983	
90 +	33	23	56	316	200	516	
Imprecisata o non indicata	34	16	50	2.653	2.336	4.989	
Totale	2.662	719	3.381	150.108	101.039	251.147	

Tabella 2 - Morti e feriti in incidenti stradali per sesso e classi d'età nel 2014 (Fonte ISTAT, 2015)

I progetti di sicurezza stradale nelle scuole italiane

La sicurezza stradale è pertanto una questione ad alta rilevanza sociale. Le scuole sono i luoghi dove correttamente spesso si tenta di diffondere una maggiore cultura sulla sicurezza stradale, attraverso attività di educazione e sensibilizzazione. Un gruppo di ricerca attivo presso il Dipartimento per l'Istruzione del MIUR coordinato dalla Professoressa Anna Maria Giannini, ha condotto nel 2011 in Italia un'indagine sui progetti realizzati nelle scuole italiane di ogni ordine e grado sulla sicurezza stradale. Il questionario è stato compilato dai Referenti degli Uffici Scolastici Regionali (USR) e delle Province Autonome (PA). I dati raccolti sono stati utilizzati per conoscere quante fossero le scuole che avevano realizzato attività in tema di sicurezza stradale, e la durata degli interventi messi in atto. I dati emersi hanno dimostrato notevoli differenze tra le Regioni italiane sia per il numero degli interventi, che per diffusione e consistenza dei progetti di educazione stradale. Nel biennio considerato nella ricerca (2009/2010) è emerso che sono stati realizzati numerosi interventi da parte delle scuole di ogni ordine e grado.

Più della metà delle USR e delle PA, coinvolte nella ricerca, hanno realizzato circa 100 progetti in materia di sicurezza stradale, mentre solo il 10% ha effettuato un numero minimo di progetti (da 1 a 10 progetti all'anno). La ricerca ha rilevato anche il numero di ore dedicate alla formazione sull'educazione stradale: nel 2009 il 13% delle scuole ha dedicato alle attività un monte ore complessivo superiore a 30, mentre il 37% delle scuole ha dedicato dalle 5 alle 8 ore di attività. Nell'anno successivo, le ore dedicate alla formazione sono significativamente aumentate.

La sicurezza stradale è diventata pertanto un tema molto affrontato nelle scuole. Se le proposte educative sul tema della sicurezza stradale sono sviluppate velocemente, sempre più pressante è diventata la verifica degli effetti di tali attività. Non tutte le attività sono efficaci nel coinvolgere efficacemente. Quello che può accadere è che ci si improvvisi formatore sui temi della sicurezza stradale. Si può tentare il semplice percorso informativo, come ad esempio nei casi in cui si divulgano gli aspetti normativi riguardo il Codice della Strada, con il rischio di annoiare profondamente i ragazzi. Diversamente si può tentare di coinvolgere i ragazzi esclusivamente da un punto di vista

emotivo, con la proiezione di filmati a forte impatto emozionale, che possono impressionare, a volte anche turbare, e non è detto che riescano ad innescare le necessarie riflessioni ed a produrre gli effetti sperati. Occorre dosare sapientemente le attività formative tra componenti informative ed emotive.

Uno dei più rilevanti problemi che insorgono nel momento dell'impostazione di una serie di azioni di sensibilizzazione su un tema come quello della sicurezza stradale, è quello della valutazione dell'efficacia del percorso intrapreso. La valutazione solitamente svolta in itinere, durante lo svolgimento delle attività, o più correttamente attraverso un confronto pre-post. La verifica in itinere può considerare diversi aspetti come: il numero dei partecipanti al progetto, il numero delle specifiche iniziative locali intraprese e la partecipazione a ciascuna di esse, o altri indicatori d'interesse delle iniziative. In alcuni casi viene valutato il gradimento espresso dai soggetti coinvolti, alla fine delle attività proposte. La valutazione prepost diversamente è la misura dei cambiamenti, delle convinzioni e delle abitudini comportamentali dei ragazzi sui temi della sicurezza stradale, incorsi tra prima e dopo l'intervento. Tale misura è quella che garantisce di più sulla qualità degli effetti.

Di seguito vengono presentati alcuni Progetti nazionali ed europei, costruiti su attente metodologie, e di cui ne sono stati ampiamente valutati gli effetti.

Il Progetto nazionale sulla sicurezza stradale ICARO.

La campagna di sicurezza stradale denominata ICARO è la più importante iniziativa sulla sicurezza stradale sviluppata in Italia. Il progetto è promosso dal Ministero dell'Interno, Servizio di Polizia Stradale, e vede la collaborazione del Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca (MIUR), del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (MIT). La direzione scientifica del Progetto è affidata ad un gruppo di ricerca del Dipartimento di Psicologia, coordinato dalla Professoressa Anna Maria Giannini, della Sapienza Università di Roma. A tale gruppo è affidato il compito di sviluppare ogni anno nuove attività di formazione, e di valutarne scientificamente gli effetti. I ricercatori della Sapienza costruiscono un

kit di esercizi, su temi specifici della sicurezza stradale, e formano gli Operatori di Polizia che successivamente andranno nelle scuole a fare attività con i ragazzi.

Avviato nel 2001 ICARO è giunto ormai alla sua quindicesima edizione. L'obiettivo è sempre stato quello di promuovere tra i giovani una cultura della legalità e della sicurezza, di far comprendere loro l'importanza del rispetto delle regole e di far evitare l'assunzione di comportamenti pericolosi e azzardati che spesso causano incidenti stradali.

Ogni anno un *tour* attraversa le città italiane con carovane itineranti composte dal pullman azzurro della Stradale, auto d'epoca e autovetture dotate di tecnologie di controllo della Polizia Stradale. Per favorire la partecipazione dei giovani, al progetto è legato un concorso attinente ai temi della sicurezza stradale e i vincitori vengono in seguito premiati in una cerimonia ufficiale. Oltre a questi eventi più caratterizzanti il Progetto ICARO è tuttora fondamentalmente legato alle attività degli Operatori del Servizio di Polizia Stradale, che svolgono interventi di formazione in numerosi Istituti scolastici italiani. Gli Operatori di Polizia sono formati

Ciò che rende ICARO un progetto funzionate, è l'utilizzo di diverse forme di comunicazione, capaci di adottare linguaggi sempre più vicini ai giovani e in grado di sensibilizzarli in materia di sicurezza stradale e di educarli a diventare "cittadini attivi", consapevoli e responsabili per il bene proprio ed altrui.

ICARO diventa un progetto europeo: ICARUS

Nel 2009 nasce il progetto di ricerca-intervento ICARUS (Inter Cultural Approaches for Road Users Safety), approvato e finanziato dalla Comuni Europea. La nascita di ICARUS è stata possibile grazie ai risultati delle indagini delle varie edizioni di ICARO e delle verifiche effettuate sulla sua efficacia.

Con questo progetto, l'Italia ha realizzato per la prima volta un modello di formazione, condiviso con tutti i Paesi dell'Unione Europea, coinvolgendo così più di ventimila studenti delle scuole secondarie.

L'obiettivo di ICARUS è stato quello di costruire una rete di ricercatori, educatori e operatori di Polizia per una ricerca sui comportamenti mantenuti alla guida dai giovani guidatori e sui fattori di rischio che possono entrare in gioco mettendo in pericolo la vita propria e altrui. L'idea del progetto è stata quella di creare un linguaggio comune a tutti i giovani europei, tenendo conto delle diversità culturali e normative presenti tra i paesi.

ICARUS è stato sviluppato in tre diverse fasi.

La prima ha riguardato la creazione di una rete europea di Istituzioni nazionali per la promozione della sicurezza stradale, e la formulazione di un questionario, comune a tutti i giovani europei, finalizzato a conoscere i fattori coinvolti nei comportamenti di rischio stradale.

La seconda ha riguardato la realizzazione della ricerca, su un campione di circa quindicimila giovani europei, dai 17 ai 23 anni, che ha permesso di indagare:

- a) I fattori di rischio stradale comuni e quelli specificatamente nazionali nei giovani europei;
- b) Le variabili individuali predittive dei comportamenti a rischio cioè, il loro atteggiamento verso la sicurezza stradale, le loro caratteristiche e abitudini;
- c) L'esistenza di gruppi di guidatori ad alto rischio di coinvolgimento in incidenti stradali, classificando i giovani guidatori in tre di stili di guida diversi: guidatore a rischio, overconfident, e prudente.

La terza fase ha permesso la realizzazione di un programma di formazione, sviluppato dai dati emersi dalla ricerca sui fattori di rischio, realizzato da un gruppo di ricercatori della Sapienza Università di Roma.

Parte del percorso formativo sviluppato nel progetto viene proposto nel quarto capitolo di questo manuale. La metodologia adottata è coerente con la prospettiva di apprendimento attraverso l'esperienza. Infatti, gli esercizi non sono dedicati alla mera trasmissione d'informazioni, non assumono la forma di lezioni e non sono finalizzati a fornire regole o frasi tipiche. Diversamente sono stati progettati per consentire il viaggio lungo un percorso di conoscenza sulla sicurezza stradale in cui i partecipanti sono invitati a svolgere un

ruolo attivo, spesso in modo giocoso, nell'esplorazione delle cause dei fenomeni, alla scoperta di automatismi individuali e di gruppo, nell'individuazione di azioni concrete di sensibilizzazione tra pari sulla sicurezza stradale e sulla guida responsabile. Ai formatori è affidata la promozione e l'organizzazione della formazione alla sicurezza stradale, l'attivazione del "gruppo" ed il coinvolgimento dei partecipanti, nonché l'analisi di ciò che emerge dall'attività proposta.

Gli interventi più efficaci sono naturalmente quelli che toccano più livelli e incidono sulle convinzioni profonde. La metodologia che si vuole proporre, da noi già ampiamente verificata in numerose attività formative con ottimi risultati, prevede l'impiego di materiale ad alto coinvolgimento emotivo, e riflessioni guidate attraverso strategie di sperimentazione attiva con i ragazzi (Giannini, Sgalla, 2009a, 2009b, 2011).

Giovani guidatori e profili di rischio



Numerosi studi e dati raccolti, realizzati in diversi Paesi, mostrano come la fascia più coinvolta negli incidenti stradali siano i giovani (OECD, 2006; Subramanian, 2006; WHO, 2004). Sono stati proposti una varietà di fattori e modelli per spiegare il maggior coinvolgimento dei giovani negli incidenti stradali (Gregersen & Bjurulf, 1996; Derry, 1999). Si è dimostrato, ad esempio, come i giovani tendano a sottostimare la probabilità di rischio alla guida (Viano & Ridella, 1999; Deery, 1999), adottando con maggiore propensione rispetto a guidatori esperti comportamenti rischiosi, come correre velocemente, sorpassare in modo azzardato, seguire un'automobile senza rispettare la distanza di sicurezza (Bina et al. 2006; Hatfield & Fernandes, 2008).

Esistono molte evidenze scientifiche che mostrano come i giovani guidatori paragonati a guidatori di altre fasce d'età, tendono ad avere uno stile di guida più rischioso: a non rispettare i limiti di velocità, a non mantenere le distanze di sicurezza, a cimentarsi spesso in sorpassi azzardati (Jonah et al, 1986, 2001).

La percezione del rischio è riconosciuta come un mediatore essenziale nell'assunzione dei comportamenti alla guida: la sottostima del rischio è la principale determinante nell'assunzione di comportamenti rischiosi, come l'alta velocità, stili di guida pericolosi, ecc. Per i giovani, l'adozione di comportamenti irregolari e rischiosi, si manifesta con particolare ripetitività ed intensità, sia per le caratteristiche della loro età che per la complessità del contesto in cui sono inseriti (Bonino, Cattelino, 1999). I comportamenti a rischio sono condotte diffuse tra i giovani: in alcuni casi messi in atto per sperimentare i propri limiti e guadagnare la legittimità della propria presenza nel mondo (Le Breton, 2003). Infatti oltreché rappresentare condizioni eccitanti per il giovane, assumere comportamenti a rischio permette di affermare la propria identità all'interno del gruppo di pari, e dimostrare di essere sicuri di sé e di avere controllo sulla situazione in atto.

Una chiara dimostrazione di come la percezione del rischio possa essere predittiva del numero degli incidenti ci è giunta da Begg (2008). L'Autore ha verificato, attraverso una ricerca longitudinale con ragazzi dai 18 ai 32 anni, che i soggetti con una percezione del rischio significativamente più bassa degli altri hanno maggiori probabilità di

essere coinvolti in incidenti stradali, in particolare nella prima età adulta. In molti casi, un incidente in cui non veniva ferito nessuno, ma era danneggiato solo il veicolo, veniva considerato poco rischioso o addirittura per nulla rischioso, dai soggetti che mostravano una minore percezione del rischio.

Vi sono occasioni nelle quali il giovane è incoraggiato nell'assunzione di comportamenti di rischio da errate valutazioni logiche. E' noto in letteratura il fenomeno descritto come "il paradosso del giovane guidatore", secondo il quale ogni volta che un giovane guidatore inesperto mette in atto una violazione del Codice della Strada o, un'imprudenza nella guida, senza pagarne le drammatiche conseguenze, rafforza la sua convinzione di essere totalmente immune dai rischi legati agli incidenti stradali (Giannini e Lucidi, 2007). Tali valutazioni sono ovviamente errate dal punto di vista delle probabilità "reali": a fronte di una maggiore frequenze nella violazione delle norme stradali, maggiore è la probabilità di incorrere in un incidente stradale. Ovviamente non bisogna aspettare che un incidente ponga definitivamente fine a questo circolo vizioso, ma intervenire con i giusti mezzi e un'adeguata comunicazione e formazione, per far comprendere ai giovani guidatori che l'infortunio alla guida è un evento probabilistico in cui basta la corretta attenzione ad abbassare le probabilità di porre a repentaglio la propria e altrui incolumità

Così come abbiamo visto per gli incidenti in generale anche nei giovani alcuni fattori di personalità sono indicati come cause di stili di guida rischiosi e conseguentemente di incidenti stradali, come la ricerca di sensazioni (sensation seeking), e l'attribuzione di responsabilità (locus of control), la rabbia alla guida (Deffenbacher, 2008).

Classicamente tra le principali cause degli incidenti stradali, vengono riportate l'assunzione di alcol e l'utilizzo di droghe (Evans, 1991; Baker et al., 1992; Begg et al., 2003; Chou et al., 2006), in particolare per gli scontri che hanno conseguenze fatali. Non è facile conoscere l'esatta dimensione degli incidenti causati da alterazione dello stato psico-fisico, dovuto all'assunzione di sostanze psico-attive. Nelle indagini statistiche nazionali, come quelle riportate da istituti come l'ISTAT, il dato non viene più rappresentato dal 2009, a causa

delle difficoltà a reperire informazioni precise al momento del rilievo. In alcuni casi, i dati locali provenienti direttamente dalle Questure o dagli uffici preposti al rilevamento degli incidenti, dichiarano percentuali molto alte. I media generalmente rappresentano il fenomeno in termini molto diffusi, in particolare nella descrizione degli incidenti che coinvolgono i giovani. Questo probabilmente per due semplici ragioni. Innanzitutto l'abuso di sostanze come l'alcol e la droga sono comportamenti tipicamente legati a più generali forme di trasgressioni giovanili (violazioni delle norme, assunzioni di rischi alla guida, ecc.). Secondariamente, un incidente causato da una condizione di evidente abuso di sostanze psicoattive ha delle conseguenze solitamente molto drammatiche: per distrazione si può morire o semplicemente tamponare, mentre in condizione di elevato abuso di alcol è quasi inevitabile il primo esito. In realtà per una più approfondita conoscenza delle condizioni che causano gli incidenti stradali tra i giovani, occorre considerare la concomitante azione di più fattori. Nei famigerati incidenti del sabato sera ad esempio concorrono solitamente più condizioni (alcol, affaticamento, guida notturna, velocità, pressione dei pari ad assumere comportamenti di rischio, ricerca di sensazioni forti, ecc.).

Tipologie di giovani guidatori

Abbiamo descritto le principali cause degli incidenti stradali tra i giovani, ciò però non implica che tutti i giovani guidatori assumano gli stessi stili di guida a rischio. Per evitare di scivolare in eccessive semplificazioni è necessario riconoscere le differenze individuali nelle condotte di guida. I conducenti di veicoli portano sulla strada le proprie caratteristiche personali: alcuni di loro assumono, fortunatamente, comportamenti di guida responsabili fin dall'inizio della loro "carriera" di automobilisti, altri invece mostrano una maggiore propensione ad assumere comportamenti a rischio.

Attraverso la ricerca condotta all'interno del Progetto Europeo ICARUS (Inter-Cultural Approaches for Road User Safety), è stato possibile tracciare un profilo dei giovani guidatori. Il Progetto ICARUS (2008-2011), promosso dal Ministero dell'Interno, e con la direzione scientifica curata da un gruppo di ricerca, coordinato dalla

Prof.ssa Anna Maria Giannini, afferente al Dipartimento di Psicologia della Facoltà di Medicina e Psicologia della Sapienza Università di Roma, ha coinvolto ben 14 Paesi europei, ed ha permesso la diffusione di *best practices* condivise in ambito europeo nella formazione sulla sicurezza stradale rivolta ai giovani. Dai risultati della ricerca è stato possibile rintracciare tre profili che si associano a diversi stili di guida negli automobilisti e nei motociclisti.

I dati emersi dalla ricerca chiariscono come le caratteristiche individuali dei giovani guidatori possano combinarsi e associarsi a diversi livelli al rischio di incidenti. Inoltre, le considerazioni fin qui formulate diventano di grande interesse al fine di una corretta impostazione di campagne ed interventi di promozione della salute e della sicurezza stradale. Conoscere le differenze nelle caratteristiche di personalità, nelle convinzioni, e nelle abitudini di guida dei giovani, permette di tener conto di differenti profili su cui impostare i contenuti degli interventi educativi in tema di sicurezza stradale. Ad esempio, è del tutto evidente che i contenuti da utilizzare nella formazione di un giovane con una guida fortemente ansiosa, debbano essere diversi da quelli necessari per un giovane troppo sicuro di sé. I profili vengono brevemente illustrati di seguito (vedi immagini 1,2,3,4,5 e 6).



PROFILI DI RISCHIO DEI GIOVANI EUROPEI GUIDATORE DI AUTO "A RISCHIO"

Caratteristiche di personalità

- ✓ Ricerca sensazioni ed emozioni forti
- ✓ Tende ad essere egocentrico
- ✓ E' frequentemente un ragazzo Comportamenti
- ✓ Viola frequentemente il Codice della Strada
- ✓ Guida dopo aver bevuto alcolici
- ✓ Guida spesso durante le ore notturne
- ✓ E' tollerante versi il superamento dei limiti di velocità

- ✓ Ritiene che gli incidenti siano dovuti a fatalità
- ✓ Pensa di avere poco controllo sugli incidenti
- ✓ Pensa che le norme del codice siano un ostacolo alla scorrevolezza del traffico
- ✓ Pensa che l'alcol non incida sulle capacità di guida

Figura 1 - Profili di rischio, fonte: Inter -Cultural Approaches for Road Users Afeti (ICARUS). Research Report. Risk profiles of young drivers (A.M.Giannini, F.Ferlazzo, R.Sgalla)



PROFILI DI RISCHIO DEI GIOVANI EUROPEI GUIDATORE DI AUTO "PRUDENTE"

Caratteristiche di personalità

- ✓ Altruista
- ✓ Tende ad essere calmo
- ✓ E' frequentemente una ragazza
- ✓ Tende ad essere socievole.

Comportamenti

- ✓ Rispetta il Codice della Strada
- ✓ Rispetta le norme di convivenza civile
- ✓ Utilizza sistemi di sicurezza (cinture, casco)
- ✓ Guida poco in ore notturne
- ✓ Percorre pochi Kilometri

- ✓ Ritiene che gli incidenti siano dovuti a responsabilità del guidatore
- ✓ Pensa le norme di sicurezza siano una garanzia per la propria sicurezza
- ✓ Pensa che l'alcol incida sulle capacità di guida

Figura 2 - Profili di rischio, fonte: Inter -Cultural Approaches for Road Users Afeti (ICARUS). Research Report. Risk profiles of young drivers (A.M.Giannini, F.Ferlazzo, R.Sgalla



PROFILI DI RISCHIO DEI GIOVANI EUROPEI GUIDATORE DI AUTO "TROPPO SICURO"

Caratteristiche di personalità

- ✓ Ricerca sensazioni ed emozioni forti
- ✓ Tende ad essere egocentrico
- ✓ Bassi livelli di ansia
- ✓ E' frequentemente un ragazzo Comportamenti
- ✓ Viola Codice della Strada
- ✓ Rispetta le norme di convivenza civile
- ✓ Guida durante le ore notturne
- ✓ E' tollerante verso il superamento dei limiti di velocità

- ✓ Ritiene che gli incidenti siano dovuti alla responsabilità del guidatore
- ✓ Pensa di avere molto controllo sugli incidenti
- ✓ Ritiene che le norme del Codice Stradale siano un ostacolo alla scorrevolezza del traffico
- Pensa che l'alcol incida sulle capacità di guida

Figura 3 - Profili di rischio, fonte: Inter -Cultural Approaches for Road Users Afeti (ICARUS). Research Report. Risk profiles of young drivers (A.M.Giannini, F.Ferlazzo, R.Sgalla)



PROFILI DI RISCHIO DEI GIOVANI EUROPEI GUIDATORE DI MOTORINO "A RISCHIO"

Caratteristiche di personalità

- ✓ Ricerca sensazioni ed emozioni forti
- ✓ E' egocentrico
- ✓ Tende alla rabbia quando incontra degli ostacoli (traffico, veicoli lenti)

Comportamenti

- ✓ Viola frequentemente il Codice della Strada
- ✓ Guida dopo aver bevuto alcolici
- ✓ Guida spesso durante le ore notturne
- ✓ E' tollerante verso il superamento dei limiti di velocità

- ✓ Ritiene che gli incidenti siano dovuti a fatalità
- ✓ Tende a forme di disimpegno morale
- ✓ E' tollerante verso le violazioni delle norme stradali
- ✓ Pensa che l'alcol non incida per lui/lei sulle capacità di guida

Figura 4 - Profili di rischio, fonte: Inter -Cultural Approaches for Road Users Afeti (ICARUS). Research Report. Risk profiles of young drivers (A.M.Giannini, F.Ferlazzo, R.Sgalla)



Figura 5 - Profili di rischio, fonte: Inter -Cultural Approaches for Road Users Afeti (ICARUS). Research Report. Risk profiles of young drivers (A.M.Giannini, F.Ferlazzo, R.Sgalla)



PROFILI DI RISCHIO DEI GIOVANI EUROPEI GUIDATORE DI MOTORINO "ANSIOSO"

Caratteristiche di personalità

- ✓ E' molto ansioso
- ✓ Tende ad essere altruista
- ✓ Prova rabbia verso le violazioni degli altri Comportamenti
- ✓ Viola Codice della Strada
- ✓ Rispetta le norme di convivenza civile
- ✓ Non guida durante le ore notturne
- ✓ E' molto attento mentre guida

- ✓ Ritiene che gli incidenti siano dovuti alla responsabilità del guidatore
- ✓ Pensa di non avere molto controllo sugli incidenti
- ✓ Ha atteggiamenti negativi verso l'utilizzo dell'alcol e della droga
- Pensa che l'alcol incida negativamente sulle capacità di guida

Figura 6 - Profili di rischio, fonte: Inter -Cultural Approaches for Road Users Afeti (ICARUS). Research Report. Risk profiles of young drivers (A.M.Giannini, F.Ferlazzo, R.Sgalla)

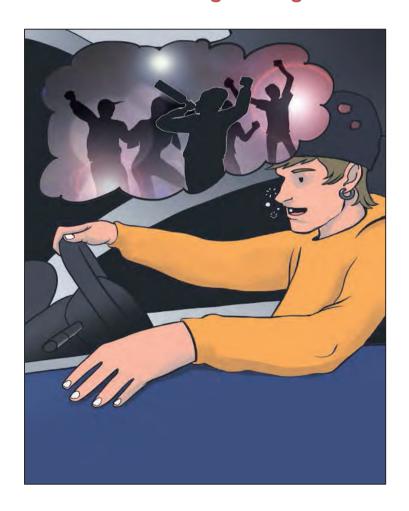
Differenze tra giovani guidatori a rischio ed esperti

Abbiamo visto come nel caso dei giovani guidatori spesso vengano poste in atto violazioni del Codice della Strada causate da un'errata percezione del rischio, o da una deliberata volontà di sperimentare sensazioni forti. Altre volte però le violazioni hanno natura meno volontaria, e sono causate da veri e propri *errori* nella valutazione, o nella pianificazione degli obiettivi durante la guida. Aspetti come dimenticanze, disattenzioni, errate valutazioni, sono alla base di numerosi incidenti.

Alcuni autori sostengono che sono sufficienti 15 ore di pratica alla guida per imparare a guidare un'automobile (Hall e West, 1996). In apprendere capacità complesse, di tipo cognitivo e comportamentale, necessarie per interagire in modo sicuro con il traffico, non è semplice ed immediato. Vi sono numerose differenze nei comportamenti assunti abitualmente tra un giovane alle "prime armi", e un guidatore esperto. Il guidatore inesperto generalmente pone attenzione su una porzione di campo visivo ridotto. prevalentemente frontale a sé, riducendo la visione laterale e periferica (ad esempio raramente utilizza gli specchietti retrovisori); ha tempi di elaborazione delle informazioni stradali più lenti; inoltre tende a percepire l'ambiente stradale in segmenti e non nella sua totalità. In aggiunta, ha una minore capacità di anticipare i pericoli stradali, riuscendo a cogliere con minore competenza le intenzioni degli altri guidatori. Stimando in eccesso le proprie capacità di guida, sottovaluta spesso anche i rischi come la stanchezza, lo stress, l'assunzione di sostanze come alcol e droghe, che aumentano in modo significativo la possibilità di commettere errori.

Infine il guidatore esperto essendo maggiormente consapevole dei pericoli della strada, e avendo solitamente una più approfondita conoscenza del mezzo, effettua con maggiore frequenza controlli ai dispositivi di sicurezza attivi e passivi, ponendo maggiore attenzione alla manutenzione ordinaria (pressione degli pneumatici, equilibratura e convergenza, freni, livello dei liquidi, ecc.).

Le determinanti dei comportamenti di rischio stradale nei giovani guidatori



Quello della sicurezza stradale è un problema complesso, che coinvolge simultaneamente aspetti diversi, come le relazioni che l'individuo intrattiene con i mezzi, con la strada, con gli altri e con le vigono in giuridiche e culturali che ıın Conseguentemente gli incidenti stradali sono spesso determinati da diverse cause tra loro interagenti. Alcuni fattori riguardano prettamente il veicolo, le sue prestazioni, il suo stato di manutenzione. Altri sono determinati dalle circostanze ambientali in cui si guida, come le condizioni stradali, l'illuminazione, la segnaletica, ed altro ancora. Costantemente dalle ricerche emerge chiaramente come il "fattore umano", ovvero i nostri comportamenti, sia l'elemento di maggiore incidenza nel causare incidenti stradali. Come riportato dalle ultime rilevazioni ISTAT (2014), tra le prime tre cause di incidenti troviamo comportamenti non corretti alla guida, precisamente il mancato rispetto delle regole di precedenza, la guida distratta e la velocità troppo elevata. I comportamenti di guida sono atti motori che sottendono un'efficienza psicofisica e un processo decisionale complesso, ecco perché quando si è alla guida occorre essere nelle migliori condizioni psicofisiche e consapevoli delle componenti di rischio associate all'assunzione di condotte a rischio.

Differenti possono essere le cause all'origine dell'errore umano, in particolare tra i giovani, come alcuni processi cognitivi (aspetti del pensiero come la mancata attenzione, la valutazione del rischio, ecc.), attivazione psicofisica (stati emotivi, particolari condizioni di affaticamento psicofisico, o stati alterati di coscienza), e forme di influenze sociali (le relazioni con gli amici che possono facilitare l'assunzione di alcuni comportamenti a rischio).

Il ruolo dei processi cognitivi nei comportamenti di guida

I fattori cognitivi implicati nella guida (attenzione selettiva, vigilanza, percezione del rischio, senso di controllo, presa di decisione), sia in qualità di processi automatici che volontari, rivestono un'importanza rilevante nella sicurezza stradale. In un contesto di mobilità viaria la maggior parte di questi processi si realizzano in rapida sequenza, motivo per cui abbiamo bisogno di una notevole efficienza. Pensiamo alla semplice lettura di un segnale

stradale: prima avviene un processo percettivo, di riconoscimento ed identificazione del segnale, attraverso la forma ed il colore. Una volta interpretato correttamente il segnale, l'automobilista dovrà assumere una decisione, come rallentare, fermarsi, o svoltare. Il tempo stimato tra la percezione di un segnale stradale e la conseguente azione è spesso molto breve, reso ancora più complicato in alcuni casi da situazioni specifiche, come l'alta velocità, o da particolari condizioni climatiche e ambientali, come la visibilità notturna, presenza di nebbia, neve o pioggia. Le nostre scelte, in questi casi, avvengono in condizioni di urgenza, senza il necessario reperimento delle informazioni necessarie. I compiti esecutivi vengono a volte avviati in modo automatico. La viabilità inoltre avviene spesso in contesti urbani, che presentano scenari molto caotici da un punto di vista percettivo, con un'alta concentrazioni di stimoli (uditivi, visivi, propriocettivi, affettivi). Si parla di fenomeno di "stenografia percettiva", con riferimento alla condizione dell'automobilista che necessariamente deve economizzare sui tempi di attenzione posta sui diversi stimoli

Vediamo ora quali sono i principali processi cognitivi implicati negli incidenti stradali.

La percezione del rischio nei giovani guidatori



Solitamente si parla di valutazione del rischio quando un soggetto ipotizza i diversi esiti di un evento, e tra questi riconosce la possibilità di una "perdita" (Lopes, 1983). In generale le teorie sui comportamenti di rischio presuppongono che il guidatore adotti determinate condizioni di rischio in base a percezioni o anticipazioni di condizioni specifiche. Come abbiamo visto un aspetto che caratterizza fortemente la guida nei giovani guidatori è l'assunzione comportamenti rischio. principali dei a Una delle nell'assunzione delle condotte di azzardo stradale è la tendenza da parte dei giovani a sottostimare i rischi potenziali: "Tanto a me non può capitare...". In questo caso l'aspetto di maggiore importanza è che i giovani guidatori tendono a sovrastimare le proprie capacità di guida, sebbene la loro esperienza alla guida sia ancora fortemente deficitaria



Facciamo un esempio

Prendiamo il caso di Giovanni (nome di fantasia), che per andare tutti i sabati in discoteca non rispetta il limite di velocità in un tratto di strada rettilineo pericoloso. Se gli chiedessimo di stimare la sua capacità di gestire eventuali rischi legati al suo comportamento (ad esempio l'uscita improvvisa di un mezzo lento da una strada laterale), non ci dovremmo stupire se Giovanni, pur non essendosi mai trovato ad affrontare quella situazione, ci rispondesse di esserne sicuramente capace.

Accanto alla valutazione eccessiva delle proprie capacità di guida, i giovani guidatori tendono a sottostimare il pericolo. La percezione del rischio è generalmente riconosciuta come un mediatore essenziale nell'assunzione dei comportamenti alla guida. La sottostima del rischio è la principale determinante di condotte quali: l'alta velocità, la guida in condizioni di stress da affaticamento o sotto sostanze psicoattive (alcol e droghe), ecc. Numerosi studi dimostrano la presenza nei giovani spesso di una condizione paradossale: più un comportamento viene messo in atto, meno è valutato come rischioso. Sarebbe assurdo e illogico che un ragazzo si comporti in un certo modo, se realmente lo percepisse come una minaccia per la sua salute o la sua sicurezza. La frequenza di comportamento agisce in modo da distorcere, minimizzare o addirittura cancellare la percezione del rischio e delle possibili conseguenze negative. Questo viene potenziato dal non sperimentare direttamente conseguenze negative. In altri termini, più si mette in atto un comportamento a rischio senza sperimentare conseguenze negative e più si rafforza la convinzione che quel comportamento non comporti rischi. Ad esempio, più un giovane guidatore commette la violazione di non fermarsi al semaforo,

senza averne delle conseguenze dirette, maggiore diverrà in lui la convinzione di essere *immune dal rischio* di incorrere in un incidente stradale. In termini logici sappiamo che questo non è vero: all'aumentare del numero di infrazioni, aumenta anche la possibilità in termini probabilistici di avere un incidente. Diversamente nella percezione del giovane si rafforza il convincimento di non correre rischi (vedi figura 7). Tale aspetto è chiamato *paradosso del giovane guidatore* (Giannini, Lucidi, 2007).

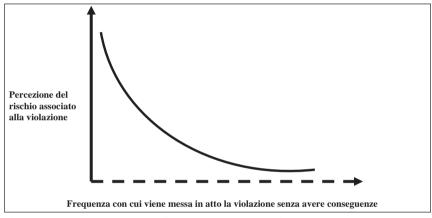


Figura 7 - Relazione tra la frequenza con cui viene attuata una violazione senza avere conseguenze e la percezione del rischio associato alla violazione

Il ruolo dell'attenzione: non distrarsi!



La guida, come detto, essendo un compito complesso, avviene spesso in condizioni di *dual task* o di *multiple task* (fare più cose contemporaneamente), conseguentemente comporta la suddivisione delle risorse cognitive tra più compiti, a volte concorrenti tra di loro. Questo può determinare una riduzione di efficienza, del sistema dell'attenzione o nei compiti di esecuzione. Riuscire a identificare situazioni di traffico particolarmente pericoloso, rilevare oggetti fermi o in movimento sulla strada, permette al guidatore di attivare comportamenti che gli permettono di evitare incidenti stradali.

La mancata attenzione è da tempo riconosciuta come una delle principali cause degli incidenti stradali, ed è spesso la conseguenza di una errata distribuzione delle risorse attentive: parlare al telefono, inviare messaggi, discutere col passeggero, selezionare stazioni radio, ma anche il piccolo gesto di accendersi una sigaretta, sono 40

comportamenti che sottraggono risorse attentive e inevitabilmente compromettono una guida sicura.

Abbiamo poi il caso in cui i processi di pensiero sono rivolti altrove, come nel fantasticare o nel riflettere. In questo caso possiamo parlare a pieno titolo di distrazione. Un esempio particolare di distrazione è quello descritto in letteratura come fenomeno del "guardato, ma non visto" (Ferlazzo, 2005). Questa è la condizione tipica in cui lo sguardo di un guidatore è orientato correttamente senza però essere sufficientemente vigile. Un esempio può essere quello di un automobilista che giunto ad uno stop, riparte dopo una breve rallentamento, senza aver guardato con la necessaria attenzione il sopraggiungere di un'altra automobile che ha impegnato la corsia. Se intervistato dopo l'incidente il guidatore che ha trasgredito il segnale di fermata, potrà affermare in totale onestà, di aver guardato nella direzione dove è sopraggiunta l'altra automobile, ma di non essere riuscito ugualmente a vederla, per l'appunto: "Ha guardato, ma non ha visto". È probabile che in questo caso il suo sguardo non fosse orientato con la necessaria attenzione, magari distratto dai contenuti del proprio pensare.



Cosa può influire sull'attenzione durante la guida:

Eseguire più compiti contemporaneamente (*multitask*). Utilizzare il telefono cellulare, manovrare la radio, accendere una sigaretta, ma anche parlare animosamente con i propri amici, sono comportamenti che riducono significativamente l'attenzione, a volte creando per pochi secondi dei "momenti ciechi" nell'attenzione rivolta alla guida.

La velocità eccessiva. Uno dei rischi legati alla velocità è la riduzione del campo visivo legato inevitabilmente all'attenzione visiva. Da fermo, l'individuo ha una visuale a 180° che una volta in movimento si riducono in proporzione alla velocità, fino ad arrivare ai 30° una volta superati i 130 km/h . Ciò che è al di fuori di questi 30° di campo visivo viene automaticamente ignorato dalla nostra consapevolezza, e senza dubbio la situazione peggiora durante la guida notturna.

Utilizzo di sostanze come alcol, droghe o farmaci. Bere o assumere droga ha delle evidenti conseguenze da un punto di vista funzionale per l'automobilista. Ne derivano irrimediabilmente aspetti come: riduzione dei tempi di reazione, caduta del livello di vigilanza, riduzione della capacità di attenzione, dell'acuità visiva statica e dinamica, restrizione del campo visivo, rallentamento dei processi decisionali.

Anche alcuni farmaci possono ridurre le capacità di chi guida. In particolare alcune classi farmacologiche, come sedativi-ipnotici, tranquillanti, antidepressivi, antiepilettici; ma anche medicamenti apparentemente più blandi, come gli antistaminici, anti-ipertensivi, lassativi, antidiabetici, ed altri, possono causare in vario modo effetti disabilitanti alla guida.

Stati emotivi alterati. Emozioni come la rabbia o l'ansia riducono significativamente il campo visivo influendo negativamente "sull'attenzione diffusa" che dovrebbe avere un conducente. La fretta per un impegno importante, la preoccupazione causata alla propria inesperienza di guida, o un grave turbamento, portano il conducente a guidare senza la necessaria attenzione e serenità.

Particolari condizioni psicofisiche. Stanchezza, monotonia, ed alcune patologie specifiche.

Essere assorto nei propri pensieri. La distrazione è determinata da ridotte risorse attentive orientate sui compiti di guida. In questo caso la mia consapevolezza durante la guida è orientata esclusivamente sui processi di pensiero, quali il fantasticare o il riflettere (può essere il caso descritto precedentemente del "guardato ma non visto").



Volendo affrontare in contesti di formazione il problema delle conseguenze del multitasking alla guida, possiamo allestire numerose piccole esperienze. Ad esempio possiamo coinvolgere giovani guidatori in piccole divertenti esercitazioni, come un semplice compito matematico. Inizialmente chiediamo di svolgere il compito in condizioni ottimali, ovvero lasciamo che il giovane si impegni liberamente. Successivamente lo stesso compito, o uno simile per complessità, dovrà essere svolto mentre poniamo delle semplici domande come: "Qual è il tuo nome", "Ti piace guardare la televisione", "Frequenti molti amici". Con molta probabilità le due prove (con o senza "interferenze") produrranno risultati molto diversi. Questo ci permetterà di avviare delle riflessioni con i ragazzi, del tipo: "Quali sono state le conseguenze nello svolgere più attività contemporaneamente?", "Secondo voi quando guidiamo e faccio altro è la stessa cosa?", "Quali pericoli possiamo incontrare nel distrarci?", ecc. La discussione sarà utile per sensibilizzare i ragazzi sulle conseguenze del multitasking, e sulla necessità di mantenere un'attenzione "diffusa" mentre si guida evitando distrazioni.

Gli incidenti stradali dipendono dal mio comportamento in strada, da quello degli altri, o della sfortuna?

Di fronte ad ogni evento un individuo generalmente si chiede quale ne sia la causa. In particolare tenderà ad attribuire a sé il controllo dell'evento stesso (attribuzione interna o *locus of control* interno), o ad aspetti esterni a sé (attribuzione esterna o *locus of control* esterno), come la volontà degli altri, la fortuna, o il destino. In questo secondo caso l'evento è considerato chiaramente incontrollabile. Chi esercita

pertanto il controllo sulle cose che mi accadono? Ad esempio, devo sostenere un esame all'università, il voto finale dipende da me: ovvero dall'impegno e qualità spesi nello studio; da fattori esterni a me: come incontrare il docente in una giornata "storta", essere interrogato dai suoi intransigenti collaboratori, o più generalmente dal fato. Molti scelgono la soluzione dove entrambe le cause coesistono: dipende da me, ma anche da fattori esterni; altri sostengono convincimenti più estremi, attribuendo il risultato dell'esame prevalentemente a cause interne o esterne. Un elevato *locus of control* esterno determina generalmente una ridotta responsabilizzazione da parte del soggetto, che tende a considerare la causa dell'evento indipendente dalla propria volontà.

I giovani molto spesso percepiscono l'incidente stradale con una forte dose di fatalismo, come un qualcosa di inevitabile. L'idea di l'incidente stradale, dipenda dai fondo è che non comportamenti, ma da eventi casuali, imprevedibili o legati esclusivamente al comportamento altrui. Conseguentemente una condotta prudente è sostanzialmente inutile, perché non abbassa la probabilità di incorrere in un incidente. "Se deve capitare capita...". Tale atteggiamento fatalistico ha importanti conseguenze sul piano dei Diversi studi hanno riscontrato che i comportamenti di sicurezza. ragazzi che imputano gli incidenti, e gli eventi in generale, a cause esterne a sé, minimizzando la possibilità di controllare tali eventi, sono proprio coloro i quali più frequentemente hanno ricevuto multe per violazioni del Codice stradale, sono stati coinvolti in un numero maggiore di incidenti stradali, e in episodi di guida in stato di ebbrezza. Uno dei principali obiettivi di un intervento formativo dovrebbe essere pertanto quello di modificare tale convincimento, incoraggiando l'assunzione che nelle situazioni di guida la responsabilità del guidatori è sempre molto importante.

Provate a raccontare questa storia ai ragazzi, discutendo successivamente con loro sul concetto di controllo degli incidenti stradali.

Mario la scorsa settimana ha avuto un incidente con la moto. Stava tornando dalla palestra quando ha superato un incrocio senza fermarsi allo stop. Aveva velocemente guardato la destra e la sinistra, e siccome non aveva visto arrivare nessuno non si è fermato. Proprio in quel momento un gatto nero gli si è parata davanti. Nel tentativo di evitarlo Mario ha sterzato bruscamente, finendo su un tratto di strada scivoloso che lo ha fatto cadere.

Si possono porre due domande dopo aver raccontato la storia.

- 1. In percentuale, di chi è la responsabilità
 - I. Di Mario stesso _____%
 - II. Della sfortuna %
- 2. Se Mario si fosse fermato allo stop e avesse avuto modo di vedere il gatto, quanto sarebbero state le sue probabilità di trovarsi in quella situazione?

Molto probabilmente i ragazzi indicheranno una percentuale più alta per la sfortuna rispetto alla responsabilità attribuita a Mario. Occorre far riflettere i ragazzi sul fatto che se Mario si fosse fermato allo stop, come avrebbe dovuto fare, e avesse posto la giusta attenzione, l'incidente non sarebbe avvenuto. La riflessione non va interamente "pilotata", occorre che i ragazzi arrivino a tale soluzione dopo aver liberamente discusso. Alla fine si potrà argomentare che anche negli incidenti apparentemente causati dalla sola sfortuna, la responsabilità del guidatore ha un ruolo rilevante.

Le condizioni psicofisiche del conducente

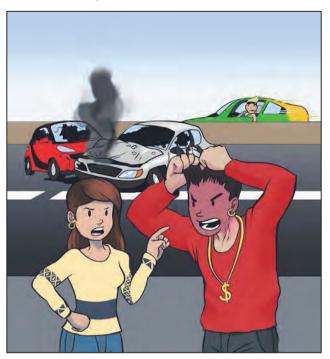
Guidare presuppone anche una buona capacità di gestione del proprio stato psicofisico. Alterazioni emotive, particolari aspetti di personalità, condizioni di disagio psichico o impedimenti dovuti a malattie fisiche, possono ostacolare l'assunzione di condotte di guida sicura. Possiamo distinguere innanzitutto quelle condizioni che agire occasionalmente, come stress. affaticamento. turbamento emotivo, utilizzo di sostanza psicoattive (alcol, droga, farmaci). Tra queste vi sono anche le situazioni di impedimenti temporanei determinati da problemi fisici, come un arto ingessato, un occhio temporaneamente bendato, un orecchio occluso, ecc. In queste condizioni, determinate a volte anche da scelte del conducente, come nel caso di chi ascolta la musica con le cuffie e non è in grado di percepire segnalazioni acustiche esterne, la guida è pericolosa perché, di fronte a situazioni improvvise, le reazioni del conducente saranno tardive o inadeguate.

Vi sono poi dei fattori che agiscono stabilmente sulla guida nei giovani. Ad esempio tratti stabili della personalità, come la tendenza verso l'aggressività e irritabilità alla guida (Deffenbacher, J. L., 2008), la sensation seeking, intesa come l'attitudine a ricercare sensazioni ed emozioni forti (Jonah, B.A., 1997; Zucherman, M., 2007). Questi aspetti di personalità inducono in molte occasioni a mettere in atto azioni pericolose, in alcuni casi anche sconsiderate. Basti pensare a quando si circola nel traffico urbano, avendo fretta di arrivare ad un appuntamento. Tutti i veicoli che precedono sembra che vadano pianissimo; tutte le condizioni negative di traffico sembrano essersi concentrate lungo il percorso interessato e questa convinzione aumenta enormemente lo stato di ansia o di inquietudine del conducente, che si arrovella per trovare una soluzione alternativa.

Succede allora che l'automobilista arrabbiato finisce col litigare con tutti, mentre il ciclomotorista comincia a infilarsi da tutte le parti, a salire sul marciapiedi e a *zig-zagare* tra le macchine ferme.

Stati emotivi

a) La rabbia alla guida



La rabbia alla guida è la tendenza a diventare collerici mentre si sta guidando (Spielberg, 1988), ed è una dimensione specifica di personalità molto indagata in questi ultimi anni, poiché si manifesta in modo sempre più preoccupante (Johnson, 1997). La rabbia nasce spesso da una provocazione, da una condotta minacciosa o ritenuta ingiusta, dal desiderio di correggere ciò che appare sbagliato e dalla necessità di reagire ad un torto subito. Può essere espressione dell'intenzione di nuocere deliberatamente al prossimo per vendicarsi di un torto subito, espressione di un tentativo di modificare a fin di bene un comportamento del prossimo, oppure espressione di una necessità di dar spazio ad uno sfogo. Ognuno di questi percorsi trova comunque una propria espressione alla guida di un veicolo, traducendosi in una condotta a rischio.

Una particolare attivazione emotiva, come può essere l'emozione della rabbia, ha un'inevitabile ricaduta anche sui processi cognitivi, riducendo ad esempio la capacità di percepire gli stimoli, di elaborare informazioni, e influenzando negativamente i processi decisionali. Sostanzialmente una condizione di alterazione emotiva di tipo collerico inevitabilmente rappresenta rischi potenziali nell'efficienza del conducente.

La rabbia non è soltanto uno stato transitorio, conseguente a particolari condizioni di frustrazione, alcuni autori, infatti, la individuano come un tratto di personalità, una disposizione stabile dell'individuo. Deffenbacher (1994) ha sviluppato uno strumento di misura, un questionario che valuta la rabbia come tratto stabile, indotto da svariate situazioni stradali: la Driver Anger Scale (DAS). Gli studi successivi hanno mostrato come i guidatori con alti punteggi su questa scala, mettono in atto un maggior numero di comportamenti rischiosi e di violazioni deliberate del Codice della Strada, provocando in questo modo molti più incidenti di un guidatore con un basso punteggio alla DAS (Deffenbacher et al, 2000, 2003, 2005). I soggetti collerici mostrano un'alta correlazione con altre condotte trasgressive come la velocità eccessiva, il non rispetto della segnaletica riferita ai divieti e agli obblighi stradali, vissuta come restrittiva per sé, ed infine i sorpassi azzardati, ecc. Altri studi invece hanno indagato la relazione esistente tra rabbia e genere: i maschi, rispetto alle femmine, sono più propensi alla rabbia alla guida. In particolare l'attivazione collerica sembra sollevarsi prevalentemente nei confronti dei guidatori che vanno a velocità ridotta e nei casi in cui un comportamento di un altro conducente venga percepito come offensivo. Altro aspetto che emerge con chiarezza dalle ricerche è che i giovani provano rabbia con maggiore facilità rispetto agli adulti (Arnett, Offer e Fine, 1997; Deffenbacher, Lynch, Oetting e Yngling, 2001).

Ouando s'interviene formazione in attività di sensibilizzazione sui rischi inerenti alla rabbia alla guida, due aspetti sono di particolare rilevanza. Il primo è di far riflettere i ragazzi sui risultati dell'attivazione collerica, in termini di perdita di efficienza alla guida. Non sempre i ragazzi ne hanno chiara consapevolezza. Inoltre importante incoraggiare a "mettersi nei panni dell'altro". Spesso la rabbia è la conseguenza di un'errata interpretazione delle intenzioni dell'altro. Ad esempio un guidatore che ci precede lentamente può essere percepito come una persona che con prepotenza pensa che "La strada sia tutta sua". In realtà può trattarsi semplicemente di un guidatore in difficoltà.

b) La ricerca di sensazioni ed emozioni forti



Altra causa significativa nell'incidentalità stradale che coinvolge giovani guidatori è la ricerca di sensazioni ed emozioni forti (sensation seeking), definita da Marvin Zuckermann come la continua necessità di sperimentare sensazioni ed esperienze forti, esponendosi volontariamente al rischio fisico e sociale per il desiderio di provare nuovi stimoli. Sui comportamenti dei sensations seeker, M.A. Wilson (1991) condusse una ricerca da cui emerse che gli individui alla ricerca di sensazioni forti, tendevano a mettersi alla guida anche dopo aver assunto sostanze stupefacenti o alcolici, a non utilizzare la cinture di sicurezza, a commettere un alto numero di infrazioni stradali. Tra coloro che mostrano una maggiore tendenza alla ricerca di sensazioni ed emozioni forti vi sono i giovani guidatori di sesso maschile (Zuckermann, Eysenck e Eysenck, 1978).

Secondo Weinstein, ciò che mette a rischio i sensation seeker è l'incorrere nel "bias ottimistico", essi infatti sono dell'idea di non

essere a rischio; atteggiamento questo definito "dell'ottimismo idealistico". La **convinzione di essere immuni e onnipotenti** di fronte alle situazioni di rischio diminuisce o sparisce totalmente in caso di coinvolgimento in un incidente stradale.

Weistein indagando su detto atteggiamento ne individua cinque ipotesi: 1) le persone pensano che gli eventi negativi accadano agli altri mentre a se stessi accadono solo eventi positivi (assunto principale dell'ottimismo irrealistico); 2) più è indesiderabile l'evento e meno probabilità ci sono che si avveri e viceversa; 3) maggiore è la probabilità percepita che un evento si verifichi e più si tende a credere che le proprie possibilità siano superiori alla media; 4) l'esperienza con un particolare evento è direttamente proporzionale alla possibilità che esso si verifichi; maggiore è la controllabilità percepita di un evento negativo; 5) se esiste un particolare stereotipo di persone legato all'evento negativo, le persone con un alto livello di ottimismo irrealistico credono che la loro probabilità di incorrere in quel determinato evento è al di sotto della media.

L'interpretazione che Van der Pligt (1994) e Hoorens (1994) hanno dato della *sensation seeking* è sia a livello motivazionale che cognitivo. Per quanto riguarda la componente motivazionale, i predetti affermano che quest'atteggiamento è legato sia al bisogno di ridurre l'ansia provocata dal rischio, sia dal bisogno di mantenere un buon livello di autostima illudendosi di poter controllare gli eventi. Dal punto di vista cognitivo fanno riferimento alla mancanza di informazioni e alla complessità del compito di giudizio rispetto alle abilità possedute.

La velocità: Come abbiamo visto una sottostima dei rischi e la ricerca di sensazioni ed emozioni forti possono incoraggiare comportamenti a rischio, come ad esempio la velocità eccessiva, che rappresenta una delle principali cause degli incidenti.

Abbiamo due principali strategie con cui fronteggiare la tendenza a "spingere sull'acceleratore": la **formazione**, attraverso la quale far riflettere sulle conseguenze di alcuni comportamenti, e incoraggiare così processi di autoregolazione, e le **sanzioni**, con le quali disincentivare condotte di guida pericolose. Ad esempio i sistemi di rilevazione automatica della velocità come "Tutor" e "Autovelox", possono essere efficaci "dissuasori" della velocità.

Quando si ragiona sulle conseguenze della velocità, occorre far presente i rischi causati da un andamento di marcia sostenuto, come: ridotto controllo del veicolo, restrizione del campo visivo percepito, diminuzione dello spazio d'arresto. In particolare quest'ultimo aspetto riveste una grande importanza.

Lo *spazio di arresto* di un veicolo rappresenta lo spazio necessario affinché un veicolo si arresti in piena sicurezza senza arrecare danni né a se stesso né a tutto ciò che lo circonda. Questo spazio comprende il momento in cui il conducente percepisce il pericolo, sommato a quello in cui interviene sui comandi e allo spazio effettivo di frenatura (ovvero dal momento in cui si inizia a frenare al momento dell'arresto).

E' ovvio che lo spazio di frenata viene influenzato dalla velocità e dalle condizioni del fondo stradale.

Considerando una strada asfaltata asciutta con fondo granuloso uniforme, ossia condizioni ottimali per la guida caratterizzate anche da un meteo favorevole, è possibile calcolare gli spazi di arresto a diverse velocità:

VELOCITA'	SPAZIO D	OI ARRESTO
Km/h 40	metri 19	
<i>Km/h</i> 60	metri 35	
<i>Km/h</i> 80	metri 54	
<i>Km/h</i> 100	metri 78	

Come è facile intuire, al crescere della velocità del veicolo cresce lo spazio di arresto, ossia lo spazio necessario per un arresto in sicurezza.

Valutiamo ora quanto guadagniamo ad andare veloci. Consideriamo i tempi di percorrenza di un tratto stradale lungo 20 km. Verifichiamo quanto tempo "risparmiamo" in minuti:

20 km a 60 km/h = 20 minuti 20 km a 80 km/h = 15 minuti 20 km a 100 Km/h = 12 minuti

Vale la pena rischiare per soli 8 minuti?

Utilizzo di sostanze psicoattive

Un ambito cui la ricerca scientifica in tema di sicurezza stradale dedica molta attenzione, è quello dell'utilizzo di sostanze psicoattive, prima o durante la guida (Evans, L., 1991; Baker, S.P., et al., 1992; Begg, D., et al., 2003; Chou, P., et al., 2006). Bere o assumere droga ha delle evidenti conseguenze da un punto di vista funzionale per derivano irrimediabilmente l'automobilista. Ne aspetti riduzione dei tempi di reazione, caduta del livello di vigilanza, riduzione della capacità di attenzione, dell'acuità visiva statica e dinamica, restrizione del campo visivo e rallentamento dei processi decisionali. Chiaramente il rischio di incidente stradale è direttamente proporzionale alla quantità distanza psicoattiva presente nel sangue, insieme ad alcune variabili individuali e contestuali. Le statistiche ufficiali sono spesso discordanti nel riconoscere l'esatta percentuale degli incidenti causati dallo stato psico-fisico alterato del conducente (cfr. dati "Incidenti stradali", ISTAT, 2010, con "Global status report on road safety:time for action, WHO, 2009). La mancanza di chiarezza statistica è dovuta principalmente alle difficoltà nel reperire le informazioni sullo stato tossicologico di chi era alla guida al della rilevazione dell'incidente. Tuttavia momento considerare che gli incidenti che hanno come causa prevalente l'abuso di sostanze psicoattive (alcol, droga, farmaci), hanno spesso esisti infausti e rappresentano spesso i casi di maggiore gravità.

a) Gli effetti dell'alcol



Le conseguenze dell'assunzione di bevande alcoliche vengono spesso ampliate dai media, come nei casi dei continui riferimenti alle "strage del sabato sera", ma altrettanto frequentemente sottostimate nell'uso famigliare che ne facciamo, in particolare in rapporto al guidare un mezzo. In realtà assunzioni di quantità anche piccole di alcolici, possono rappresentare effetti di tipo euforizzante. Loquacità, diminuzione del senso di affaticamento, disinibizione, senso di benessere, aumento del senso di socializzazione e rilassamento possono comparire anche dopo un boccale di birra di grandezza media.

L'alcol riduce la capacità visiva rendendo le immagini confuse, riduce la visione notturna e la visione laterale. In particolare la capacità visiva e l'adattabilità alla luce con riduzione della resistenza all'abbagliamento compaiono già per valori di alcolemia superiori a 0,3 g/l, olfatto e tatto si alterano anch'essi per soglie intorno allo 0,4

g/l, mentre a valori ancora più bassi 0,2 - 0,3 g/l già si riducono attenzione, memoria, comprensione, capacità di giudizio.

L'alcol rallenta i tempi di reazione, riduce la capacità di coordinare i movimenti e di compiere più azioni contemporaneamente (vedi tabella 3).

Alcol nel sangue (g/L)	Sensazioni più frequenti (*)	Effetti progressivi e abilità compromesse (*)
0.1-0.2	 Iniziale sensazione di ebbrezza Iniziale riduzione delle inibizioni e del controllo 	 Affievolimento della vigilanza, attenzione e controllo Iniziale riduzione del coordinamento motorio Iniziale riduzione della visione laterale Nausea
0.3-0.4	 Sensazione di ebbrezza Riduzione delle inibizioni, del controllo e della percezione del rischio 	 Riduzione delle capacità di vigilanza, attenzione e controllo Riduzione del coordinamento motorio e dei riflessi Riduzione della visione laterale Vomito
0.5 g/L : L	IMITE LEGALE DEL TASSO A	ALCOLEMICO PER LA GUIDA
0.5-0.8	 Cambiamenti dell'umore Nausea Sonnolenza Stato di eccitazione emotiva 	 Riduzione della capacità di giudizio Riduzione della capacità di individuare oggetti in movimento e della visione laterale Riflessi alterati Alterazione delle capacità di reazione agli stimoli sonori e luminosi
0.9-1.5	 Alterazione dell'umore Rabbia Tristezza Confusione mentale, disorientamento 	 Compromissione della capacità di giudizio e di autocontrollo Comportamenti socialmente inadeguati Alterazione dell'equilibrio, Compromissione della visione, della percezione di forme, colori, dimensioni

1.6-3.0	 Stordimento Aggressività Stato depressivo Apatia Letargia 	 Compromissione grave dello stato psicofisico Comportamenti aggressivi e violenti Difficoltà marcata a stare in piedi o camminare Stato di inerzia generale Ipotermia Vomito
3.1- 4.0	Stato di incoscienza	 Allucinazioni Cessazione dei riflessi Incontinenza Vomito Coma con possibilità di morte per soffocamento da vomito
Oltre 4	 Difficoltà di respiro e sensazione di soffocamento Sensazione di morire 	 Battito cardiaco rallentato Fame d'aria Coma Morte per arresto respiratorio

Tabella 3 - Gli effetti dell'alcol in funzione dell'alcolemia

L'alcolemia altro non è che la concentrazione di alcol nel sangue di un individuo. Essa viene espressa con varie unità di misura e può essere rilevata per dosaggio diretto su campione ematico o attraverso il dosaggio dell'alcol presente nell'aria espirata.

Quest'ultimo viene effettuato mediante l'uso di dispositivi cosiddetti test preliminari e mediante l'uso dell'etilometro. Il limite legale vigente è di 0,5 g/l. lo stato di ebbrezza. Non esiste nessun espediente in grado di accelerare l'eliminazione dell'alcol. Da tempo sono in vendita bevande definite anti-sbornia, o «salva-patente» alcune a base di piante, altre contenenti fruttosio e acido ascorbico pubblicizzate dai produttori e rivenditori come eccezionali nel ridurre l'alcolemia e gli sgradevoli sintomi ad essa correlati. Nella letteratura scientifica non esistono evidenze derivanti da studi sperimentali che provino la loro efficacia, di più, non esistono bevande con effetto antisbornia, poiché non ci sono sostanze in grado di accelerare lo smaltimento dell'alcol nel sangue.

Ma l'etilometro è soltanto uno strumento di controllo e repressione? Non è così: in realtà, in genere visto con timore, se non



con una certa antipatia, questo strumento si è rivelato in molti ıın mezzo vero prevenzione e informazione. E' stato allo stesso tempo "gancio" per l'approccio e la relazione con stimolando il. pubblico, curiosità di conoscenza. la discussione sull'alcol e, mediante la confidenza e la verifica del proprio stato in funzione della quantità di alcol ingerita, lo di maggiore sviluppo una consapevolezza sulle reazioni all'assunzione di bevande alcoliche. favorendo atteggiamento di precauzione. esprimendo così forte valenza di

dissuasione alla guida in stato di ebbrezza.

b) Gli effetti delle droghe

Una valutazione precisa del numero di incidenti causati dall'assunzione di droghe è molto complesso. Ancora più dell'alcol. Questo in particolare è dovuto alla maggiore difficoltà di valutarne con precisione l'uso.

Le droghe possono essere classificate in base agli effetti che producono a livello del Sistema Nervoso Centrale, e classicamente si distinguono in:

- 1. Deprimenti del SNC (psicolettici): oppioidi naturali e sintetici, solventi.
- 2. Eccitanti del SNC (psicoanalettici,psicostimolanti) cocaina e derivati anfetaminici.
- 3. Allucinogeni psichedelici (psicodislettici) LSD, Fenilciclidina, Mescalina, Cannabinoidi.

I diversi stupefacenti espletano i loro effetti con tempi di latenza diversi.

L'assunzione di oppiacei (morfina, oppio, eroina) induce immediata potente euforia (*flash*) che ha una durata variabile fino a parecchi minuti, seguita da una fase di rilassamento che può durare anche oltre 3 ore, responsabile di sonnolenza. La durata complessiva degli effetti è di 3-5 ore. Gli oppiacei naturali o di sintesi sono in grado di determinare alterazioni della capacità di guida legate alla tipica sonnolenza al rallentamento ideo-motorio dell'assuntore e alle sue modificazioni dell'umore. Tra le conseguenze più diffuse sui comportamenti di guida abbiamo la sopravvalutazione delle proprie capacità, sottovalutazione delle situazioni di pericolo, scarsa percezione e tempi di latenza più lunghi nella risposta alle variazioni di velocità di altri mezzi. In alcuni casi ostacoli e oggetti immaginari possono condurre a frenate improvvise.

Gli stimolanti come la cocaina e le amfetamine, hanno un effetto euforizzante, producono eccitazione, ipervalutazione delle proprie capacità e la mancanza del senso del pericolo da alterata percezione del rischio tipiche della fase cosiddetta *high*. A tale condizione segue in modo repentino una fase *down*, che può determinare, se si sta guidando, sonnolenza con grave rischio di colpo improvvisi di sonno. Nel caso degli allucinogeni e degli psicostimolanti gli studi di interazione uomo-macchina hanno dimostrato la tendenza al mantenimento di una velocità sostenuta, il mancato mantenimento delle distanze di sicurezza, la ridotta reazione agli stimoli visivi. Anche per gli stimolanti vi possono essere condizione di sopravvalutazione delle proprie capacità e sottovalutazione delle situazioni di pericolo.

Un discorso a parte meritano le cosiddette smart - drugs, letteralmente "droghe furbe". Di furbo hanno ben poco, se non la capacità di sfuggire ai controlli di legge, in quanto è possibile acquistare e detenere prodotti di origine vegetale che contengono quei medesimi principi attivi, poiché non sono ancora inclusi nelle tabelle delle sostanze stupefacenti e psicotrope.

c) I Farmaci

Molti farmaci di uso comune possano interferire con la capacità di guida, favorendo il verificarsi di incidenti stradali. Questo aspetto non è sempre noto e più frequentemente viene sottostimato. Molte sostanze sono capaci di ridurre l'abilità, alcune interferendo con le capacità di attenzione, con la concentrazione e la coordinazione motoria e influenzando riflessi e tempi di reazione, altre dando vera e propria sonnolenza. A rischio maggiore sono i soggetti sottoposti a terapie farmacologiche combinate, con più patologie in corso, come ad esempio comunemente può avvenire per gli anziani, ma anche le persone con capacità metaboliche ridotte, che causano una minore efficienza nell'eliminazione dei farmaci ed il prolungarsi della loro azione. Ad alto rischio anche le prime settimane di trattamento perché potrebbe non essere prevedibile l'entità degli effetti del preparato assunto.

I farmaci pericolosi per la guida sono moltissimi ed appartengono a varie classi farmacologiche: sedativi-ipnotici, tranquillanti, antidepressivi, antiepilettici; ma anche altri medicamenti tra cui gli antistaminici, i farmaci attivi sul sistema cardio-vascolare ed anti-ipertensivi, anche alcuni lassativi, ed altri ancora.

Dovrebbe essere una sana abitudine quella di verificare nel foglio illustrativo del farmaco se gli effetti collaterali possono avere delle conseguenze sulle abilità di guida



Le condotte del bere e dell'uso di droghe in prossimità di condotte di guida, si configurano spesso all'interno di veri e propri stili di guida caratterizzati dal rischio (*drink and driving*), che spesso coinvolgono i giovani (Bina et al, 2006; Hartfield & Fernandes, 2008). Guidare sotto influenza di sostanze psicoattive (DUI) è spesso un comportamento correlato ad altri aspetti, come la ricerca di sensazioni forti, narcisismo, tendenze verso condotte devianti, sottostima del rischio e sovrastima delle proprie abilità di guida, ecc.

Affaticamento psicofisico

Guidare con sicurezza, significa non solo conoscere e rispettare tutte le norme previste, ma anche, e soprattutto, mettere in atto risposte adeguate alle situazioni di traffico in cui ci si muove. Per avere la possibilità di osservare con precisione l'ambiente esterno, ed attuare le manovre opportune, il conducente deve trovarsi in una situazione di pieno possesso delle sue capacità psicomotorie. Perciò non è possibile guidare dopo aver passato troppe ore a sentire musica a decibel elevatissimi.

psicofisico nei giovani guidatori L'affaticamento prevalentemente con la guida di notte. Il fenomeno dell'incidentalità notturna giovanile ha assunto un'eco drammatica per il noto fenomeno delle "Stragi del sabato sera". Dati ISTAT (riferiti al 2014) mostrano come in Italia nel fine settimana si concentrano il numero maggiore di decessi. Il venerdì abbiamo il numero maggiore di incidenti con lesioni a persone (37.904 feriti, pari al 15,1% del totale), la domenica presenta invece la frequenza più elevata per i decessi (573, pari al 16,9% del totale) seguita dal sabato (544 morti). L'indice di mortalità è infatti più elevato la domenica (3,1 morti ogni 100 incidenti) seguita dal sabato (2,3), raggiungendo il valore massimo dalle 22 alle 6 del mattino (circa 3,7 decessi ogni 100 incidenti). Le cause di tali incidenti riguardano prevalentemente l'affaticamento psicofisico, determinato dalle ridotte ore di sonno, da stressor ambientali (ad esempio la musica in discoteca), e dall'utilizzo di sostanze psicoattive (alcol e droga).

Il giovane guidatore in molte occasioni non ha chiara consapevolezza di quali siano gli indicatori di affaticamento, e soprattutto non conosce bene strategie di fronteggiamento. Ad esempio tra i comportamenti più frequentemente utilizzati quando ci si avverte stanchi vi sono quello di "aprire il finestrino per far entrare aria fresca" o "aumentare il volume dell'autoradio". In realtà, i dati di letteratura (Horne e Reyner, 1996) indicano chiaramente la scarsa efficacia di molte di queste strategie. Anche comportamenti quali "cantare" o "parlare al cellulare" si rivelano di dubbia efficacia, perché se da una parte permettono di guadagnare qualcosa rispetto al restare svegli, dall'altra incidono pesantemente sul piano della distrazione dal compito di guida. Occorre tenere in considerazione

che, in caso di elevato bisogno di sonno, non è possibile combattere gli effetti negativi della sonnolenza attraverso uno sforzo di volontà (Dinges, 1992). L'unico comportamento realmente utile in questi casi è smettere di guidare, effettuando una sosta o passando il volante a un altro guidatore. Una volta interrotto il compito di guida, le contromisure più efficaci sono concedersi un breve sonnellino e l'assunzione di caffè. Un **sonnellino** efficace per "riprendersi" un po' dal sonno non dovrebbe essere inferiore ai 15 minuti, né superiore ai 25, altrimenti si rischia di avviare un sonno completo con possibili difficoltà di risveglio e di raggiungimento di un'immediata forma psicofisica. Per quanto riguarda il caffè occorre precisare che benché la caffeina sia un buon attivatore del sistema nervoso centrale ad assimilazione abbastanza veloce, occorre attendere dai 15 ai 20 prima che si raggiungano risultati efficaci. La combinazione tra prendere un caffè e concedersi un breve sonnellino, determina il massimo guadagno in termini di contromisura all'affaticamento. Occorre però precisare che questa strategia di fronteggiamento è utile nel gestire una situazione di emergenza di breve durata. In altre parole fare un breve sonnellino o prendere un caffè possono ridurre il rischio di incidenti dovuti alla sonnolenza per un breve tratto di percorrenza successiva ma non modificano la propensione fisiologica al sonno, e quindi non sono efficaci nel caso di percorrenze lunghe. Occorre in questo caso adottare uno stile di vita che permetta di prevenire condizioni di intenso affaticamento, come riposare prima di affrontare una serata fuori casa con gli amici, riconoscere le proprie caratteristiche individuali (riesco o meno a svolgere compiti notturni), e diventare più consapevole di quali siano gli indicatori di affaticamento.

SUGGERIMENTI



Come affrontare al meglio l'affaticamento dovuto al sonno:

Comportamenti preventivi:

- ✓ Evitare la guida tra le 24:00 e le 6:00.
- ✓ Evitare di <u>dormire meno di 6 ore</u> la notte precedente alla guida notturna.
- ✓ Evitare di ridurre di <u>oltre 2 ore la durata abituale</u> del proprio sonno.
- ✓ Evitare di guidare dopo una <u>veglia continuativa di 18 ore.</u>
- ✓ Evitare di assumere alcolici prima di guidare

Quali sono i principali indicatori di affaticamento:

- ✓ Difficoltà di concentrazione.
- ✓ Difficoltà a seguire un discorso.
- ✓ Sbadigliare.
- ✓ Chiudere le palpebre.
- ✓ Senso di nausea.

Fermarsi in tempo e seguire le strategie più efficaci:

- Smettere di guidare e passare il volante ad un altro guidatore
- ✓ Fare una sosta con sonnellino di 15-20 minuti.
- ✓ Bere 1-3 tazzine di caffè.

Le influenze del gruppo

Abbiamo visto come occupandoci di sicurezza stradale sia necessario aprirsi ad una certa complessità, data dal dover necessariamente considerare i comportamenti agiti in auto come il risultato di interazioni: dell'individuo con il mezzo, con il contesto ambientale (strada, segnali), con altri soggetti, ed infine, volendo allargare ulteriormente la prospettiva, dell'interazione con gli aspetti sociali e normativi. Con i primi si possono intendere l'influenza sociale esercitata dalla famiglia, dal gruppo dei pari (amici, colleghi),

dagli elementi valoriali presenti nel contesto culturale di appartenenza. Gli aspetti normativi diversamente fanno riferimento agli effetti delle norme giuridiche vigenti, al rispetto delle regole. Un inasprimento delle norme o dei controlli può chiaramente esercitare delle influenze sui comportamenti di guida. I risultati di tali cambiamenti sono però sempre da valutare con estrema attenzione.

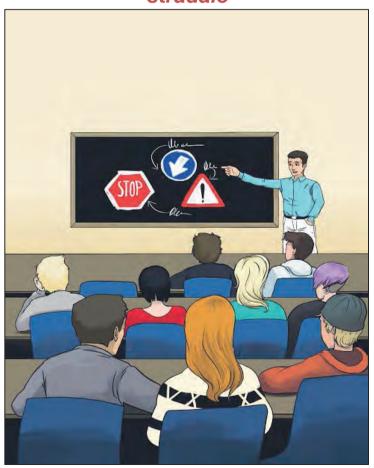
Aspetti psicosociali come le rappresentazioni condivise, gli atteggiamenti nei confronti delle norme, il significato ed il valore sociale di alcuni comportamenti, il rapporto con le Forze dell'Ordine, hanno indubbiamente un ruolo rilevante nell'assunzione di comportamenti, come la velocità, l'abuso alcolico, il rispetto delle norme stradali, ecc.

Le influenze sociali possono chiaramente differenziarsi all'interno dello stesso contesto culturale, al variare dell'età del soggetto, del sesso, delle sua personalità e della sua capacità di autodeterminazione, intesa come resistenza alle pressioni esercitate degli altri.

Quando ci si riferisce alle influenze esercitate dal gruppo dei pari si fa riferimento in particolare a contesti giovanili, dove viene riconosciuta una maggiore coesione e dipendenza nei rapporti. L'adesione a pratiche di guida pericolosa adottate dal gruppo possono rinforzare gli atteggiamenti del singolo. Comportamenti improntati alla prudenza, o il corretto utilizzo dei dispositivi di sicurezza, come allacciarsi le cinture, possono essere influenzati dal gruppo, se questo manifesta un giudizio negativo additandoli come espressioni di pavidità e insicurezza.

Soprattutto se si intende intervenire attraverso attività formative e di promozione della sicurezza stradale sui giovani, occorre tenere in giusta considerazione che il gruppo di riferimento è un mediatore molto importante nel sostenere il cambiamento degli atteggiamenti e dei comportamenti, così come è necessario sempre intervenire non solo sugli aspetti banalmente informativi, ma anche sui sottostanti condizionamenti valoriali.

Un modello interculturale di educazione stradale



Il kit di formazione sulla sicurezza stradale¹

Di seguito viene presentato un kit di esercizi di formazione sulla sicurezza stradale per i giovani guidatori sviluppato all'interno del Progetto europeo ICARUS ². Tali attività sono oggi largamente utilizzate in diversi Paese europei.

Il kit si presenta come una "cassetta degli attrezzi" dal quale il formatore può attingere liberamente. Il materiale è organizzato in unità che rappresentano contenuti specifici sui quali lavorare. Il percorso non è obbligato, non vi è la necessità di svolgere tutte le attività presentate; Occorre soltanto tenere presente che la prima unità è legata all'accoglienza, pertanto gli esercizi indicati sono da utilizzare all'inizio del percorso formativo. Diversamente l'ultima unità è dedicata al "congedo", quindi gli esercizi che fanno parte di tale unità sono da utilizzare alla fine del percorso formativo. E' preferibile utilizzare un solo esercizio tra quelli presenti all'interno dell'unità per *l'accoglienza* e uno per il *congedo*, in base alle proprie preferenze. Tutte le altre unità possono essere utilizzate liberamente.

Le attività di formazione possono essere svolte all'interno di un'unica giornata evento, di diverse ore, o diversamente presentate in più occasioni, da non più di due ore ciascuna. Utile ed efficace è anche l'impiego di filmati tratti da sequenze cinematografiche, o video appositamente allestiti con i quali introdurre le diverse attività affrontate con gli esercizi proposti.

-

¹ Il capitolo è stato realizzato con il contributo della dott.ssa Roberta Migliaccio

² Progetto Europeo ICARUS (Inter-Cultural Approaches for Road Users Safety-TREN/SUB/01-2008). Fonte: Avallone, F., Giannini, A.M., Sgalla, R. (2011). Handbook of training guidelines on road safety awareness and education for young drivers. ICARUS Project - Inter-Cultural Approaches for Road Users Safety -TREN/SUB/01-2008 (www.webicarus.eu).

Unità 1

Accoglienza e presentazione dell'attività

DESCRIZIONE DELL'UNITÀ 1: ACCOGLIENZA E PRESENTAZIONE

La prima unità chiamata *Accoglienza e Presentazione* intende fornire indicazioni sulla predisposizione dell'ambiente di formazione, all'accoglienza dei partecipanti, alla costituzione del gruppo, alla creazione di un buon clima e di un buon livello motivazionale.

OBIETTIVI

Creare un *setting* formativo adeguato in termini di clima e motivazione, attraverso un processo di socializzazione alla formazione, la creazione di un terreno comune e di uno spazio di confronto.

Presentare le finalità dell'intervento e gli obiettivi, le caratteristiche e le modalità del percorso, il trainer che condurrà l'intervento.

Questa attività si articola in diversi momenti:

ARTICOLAZIONE

L'unità si articola in diversi momenti:

a) Preparazione del setting antecedentemente l'incontro

Il trainer si occuperà di predisporre il luogo dell'incontro accuratamente in modo che sia accogliente, confortevole, curato nei dettagli, che faccia sentire i partecipanti attesi e desiderati.

Il trainer si accerta che l'ambiente sia sufficientemente spazioso e illuminato e che tutti abbiano un posto a sedere. Verifica la completezza dei materiali didattici che verranno usati e distribuiti (es. cancelleria, fotocopie, segnaposto, pennarelli ecc.).

Il trainer disporrà l'ambiente in modo che la distanza con i partecipanti sia ridotta e i partecipanti siano disposti a semicerchio per favorire un clima di ampia partecipazione e non eccessivamente formale.

b) Apertura dell'incontro

Il trainer si occuperà dell'accoglienza dei partecipanti che man mano arriveranno, o diversamente potranno già essere presenti in aula.

c) Presentazione del trainer e del progetto (durata 10')

In apertura il trainer illustra il progetto, descrivendone i presupposti e le finalità. Introduce quindi i ragazzi al percorso attraverso una veloce presentazione della sua articolazione generale.

All'inizio dell'intervento il trainer presenta sé stesso, indicando il proprio nome, il proprio ruolo (poliziotto, insegnante ecc.) e dando qualche informazioni sulle proprie motivazioni in rapporto all'intervento: perché è interessato a condurlo, quali aspetti del progetto lo/la interessano principalmente, le sue aspettative rispetto al percorso che si avvia a intraprendere con i ragazzi.

d) Presentazione dei partecipanti

Conclusa la presentazione del trainer e del progetto, si procede alla presentazione dei partecipanti.

La presentazione dei partecipanti può avvenire con uno dei 3 esercizi, di seguito descritti, a scelta del trainer.

Unità 1 – Presentazione e accoglienza Esercizio 1. "Lo stato d'animo"

È la modalità più rapida. Richiede circa 15 minuti per un gruppo di circa 20 persone.

Obiettivo

Consentire una prima presa di contatto con e tra i partecipanti invitandoli ad esprimere alcune semplici emozioni.

Istruzioni

Si distribuisce un piccolo cartoncino a ciascuno dei partecipanti (Vedi Scheda 1), "Vi chiedo di esprimere, sul cartoncino, con una o due parole, lo stato d'animo attuale con il quale iniziate questa esperienza".

Si attende che l'ultimo partecipante abbia terminato e si ritirano i cartoncini. Si avrà cura di mischiarli in modo che non si possa risalire agli autori.

Si leggono, quindi, i cartoncini, di seguito, uno dopo l'altro senza commenti.

Commento

Al termine della lettura, il trainer fa un riepilogo delle emozioni espresse. Il trainer avrà cura di non essere valutativo e di accogliere anche eventuali perplessità o resistenze augurandosi che lo svolgimento del percorso formativo mostri motivi di interesse e di coinvolgimento per tutti.

Materiali

Cartoncini e penne

SCHEDA 1 "Lo stato d'animo"

(stampare su cartoncino e ritagliare o diversamente chiedere a ciascuno di esprimere il proprio stato d'animo a voce)

Esprimere, con una o due parole, lo stato d'animo attuale con il quale inizi questa esperienza.	Esprimere, con una o due parole, lo stato d'animo attuale con il quale inizi questa esperienza.
Esprimere, con una o due parole, lo stato d'animo attuale con il quale inizi questa esperienza.	Esprimere, con una o due parole, lo stato d'animo attuale con il quale inizi questa esperienza.
Esprimere, con una o due parole, lo stato d'animo attuale con il quale inizi questa esperienza.	Esprimere, con una o due parole, lo stato d'animo attuale con il quale inizi questa esperienza.
Esprimere, con una o due parole, lo stato d'animo attuale con il quale inizi questa esperienza.	Esprimere, con una o due parole, lo stato d'animo attuale con il quale inizi questa esperienza.
Esprimere, con una o due parole, lo stato d'animo attuale con il quale inizi questa esperienza.	Esprimere, con una o due parole, lo stato d'animo attuale con il quale inizi questa esperienza.

Unità 1 – Presentazione e accoglienza Esercizio 2. "Se fossi"

È una modalità coinvolgente che fornisce prime informazioni sulle caratteristiche dei partecipanti. Richiede 20 minuti per un gruppo di circa 15 persone.

Obiettivo

Avviare la relazione di ciascuno con il conduttore e con gli altri partecipanti e favorire il processo di socializzazione. Creare una struttura del gruppo producendo un terreno, uno spazio di riflessione comune a partire dalla condivisione di esperienze e vissuti soggettivi.

Istruzioni

Il trainer distribuisce a ciascun partecipante una copia del foglio riportante una serie di immagini di mezzi di locomozione molto diversi tra loro e riferibili a diverse epoche storiche, a diversi concetti di movimento e di velocità ecc. (**Vedi Scheda 2**). Oppure si può proiettare l'immagine del "Se fossi". Ciascun ragazzo è invitato a scegliere il mezzo di locomozione che ritiene lo rappresenti meglio rispetto alle sue caratteristiche principali, secondo l'indicazione "Se fossi un mezzo di locomozione sarei ...". Il giro di presentazione verrà fatto da ciascun ragazzo citando il mezzo scelto ed esplicitando brevemente i motivi della sua scelta e se alcune caratteristiche del mezzo richiamano alcuni aspetti di sé. Il trainer non interviene durante il giro di tavolo.

Commento

Al termine delle presentazioni il trainer farà delle considerazioni generali su quanto emerso, evidenziando gli aspetti di diversità e di somiglianza tra i ragazzi e valorizzando quelli utili ai fini formativi. In particolare saranno sottolineate le connessioni tra caratteristiche e preferenze personali e il mezzo scelto.

Materiali

Copia, per ciascun partecipante, del foglio Se fossi un mezzo di locomozione sarei con le immagini dei diversi mezzi di locomozione

SCHEDA 2 "Se fossi" (Stampare su carta e distribuire o semplicemente proiettare l'immagine)

Se fossi un mezzo di locomozione sarei.... (fai una X sul mezzo di locomozione prescelto)



Unità 1 – Presentazione e accoglienza Esercizio 3. "L'avatar"

È una modalità coinvolgente e complessa che fornisce informazioni sulle caratteristiche dei partecipanti senza ancora entrare nel merito dei problemi della guida e della sicurezza stradale. Richiede 60 minuti per un gruppo di circa 15 persone.

Obiettivo

Avviare la relazione di ciascuno con il conduttore e con gli altri partecipanti e favorire il processo di socializzazione. Creare una struttura del gruppo producendo un terreno, uno spazio di riflessione comune a partire dalla condivisione di esperienze e vissuti soggettivi.

Istruzioni

Il trainer introduce questa modalità di presentazione facendo riferimento ai social network come Facebook. L'Avatar è infatti un'immagine rappresentativa della propria identità virtuale, che spesso viene usata dagli utenti dei social network in associazione al proprio nome o nickname.

Il trainer distribuisce a ciascun partecipante un cartoncino bianco, una matita e mette a disposizione del gruppo dei colori, dei temperini e delle gomme da cancellare (vedi scheda 3).

Invita quindi ciascun partecipante a disegnare il proprio Avatar, specificando che, come avviene per i social network, deve essere ben rappresentativo di sé o di alcuni aspetti che si intende comunicare al gruppo.

Terminato il disegno dell'Avatar il trainer consegna a ciascun partecipante un paio di post it mini di colori diversi su cui li invita ad indicare qualcosa che a loro piace e qualcosa che a loro non piace, secondo il modello *Mi piace – Non mi piace* dei social network.

Il trainer chiede di attaccare l'Avatar su un tabellone con accanto i due post-it, e nel contempo di presentarsi esplicitando le motivazioni che hanno guidato la scelta del disegno e delle cose indicate sui post-it.

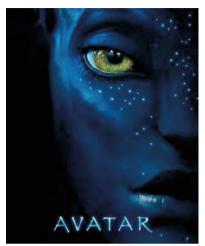
Commento

Al termine delle presentazioni il trainer farà delle considerazioni generali su quanto emerso, evidenziando gli aspetti di diversità e di somiglianza tra i ragazzi e valorizzando quelli utili ai fini formativi. In particolare sarà sottolineata l'importanza di conoscersi e di darsi un progetto per raggiungere e mantenere ciò che ci piace e ci interessa e per cercare di modificare le parti personali che non piacciono.

Materiali

Cartoncini bianchi Matite, gomme, temperini e colori Blocchetti di Post-it di 2 colori Un foglio di lavagna a fogli mobili Nastro adesivo

SCHEDA 3 "L'avatar" (stampare su carta e distribuire a ciascun partecipante)



Disegna qui il tuo avatar		

Unità 2

Miglioramento delle conoscenze

DESCRIZIONE DELL'UNITÀ 2: MIGLIORAMENTO DELLE CONOSCENZE

Dopo aver "rotto il ghiaccio" con gli esercizi appena presentati, ci concentreremo sul miglioramento delle conoscenze sulle cause degli incidenti

Questi esercizi sono dedicati alla creazione di una conoscenza condivisa tra i partecipanti sul tema della sicurezza stradale, attraverso attività di confronto e di approfondimento in gruppo e con il trainer.

L'obiettivo è quello di attivare i partecipanti intorno al tema della sicurezza stradale, attraverso l'esplorazione delle loro conoscenze e convinzioni sulle principali variabili in gioco relative alle cause degli incidenti e attraverso l'individuazione dei principali profili dei giovani guidatori.

ARTICOLAZIONE

L'unità prevede un'attività incentrata sulle cause degli incidenti.

PREPARAZIONE DELL'ATTIVITA'

Il trainer invita i partecipati a partecipare ad un gioco, presentandone lo scopo generale: mettere a fattor comune le conoscenze che si hanno sul tema. Espliciterà il focus tematico (le cause degli incidenti o i profili dei giovani guidatori) in rapporto alla modalità prescelta.

Per entrambe le modalità è prevista un'attività in sottogruppi: il trainer verifica preventivamente di avere le condizioni di base per questa attività in piccoli gruppi, come ad esempio sedie mobili da spostare all'occorrenza oppure una saletta attigua.

Unità 2 – Miglioramento delle conoscenze Esercizio 4. "La blacklist"

È una modalità semplice, che attiva i partecipanti attraverso il confronto tra pari in sottogruppo e poi attraverso un processo di scoperta e di conoscenza nell'ambito dell'intero gruppo. Richiede circa 40 minuti.

Obiettivo

Esplorare con i partecipanti le conoscenze o le convinzioni sulle principali cause di incidenti.

Istruzioni

Fase 1- Si consegna a ciascun partecipante la lista riportante un elenco di 8 cause di incidenti stradali (**vedi Scheda 4**). Si chiede loro di stendere individualmente una graduatoria, assegnando la 1° posizione in graduatoria alla causa che ritengono più frequente, la 2° posizione alla causa che ritengono più frequente dopo la prima e così via fino all'8° posizione, che sarà riservata alla causa ritenuta meno frequente. Si assegnano 10 minuti per questo lavoro.

Fase 2 – Terminato il lavoro individuale, il trainer chiede ai partecipanti di assegnare un punteggio alle diverse posizioni che ciascuno ha posto in graduatoria secondo questo schema:

1° posizione: 8 punti 2° posizione: 7 punti 3° posizione: 6 punti 4° posizione: 5 punti 5° posizione: 4 punti 6° posizione: 3 punti 7° posizione: 2 punti 8° posizione: 1 punto Terminata questa operazione, il trainer organizza dei piccoli gruppi di circa 4 partecipanti ciascuno e dà le istruzioni: ogni piccolo gruppo, dopo una discussione e un confronto tra le liste individuali, dovrà formulare una nuova graduatoria comune. Il trainer fornisce al gruppo una nuova scheda, dove riportare la graduatoria di gruppo (vedi **Scheda 5**) e calcolare i relativi punteggi. Per questo lavoro assegna 20 minuti

Fase 3 – Terminato il lavoro il trainer invita i gruppi a rientrare in plenaria con le loro graduatorie finali.

Riporta sulla tabella (vedi Scheda 5 in appendice) i punteggi attribuiti a ciascuna causa, e il punteggio complessivo raggiunto da ciascun gruppo. Farà anche rilevare differenze di valutazione dei gruppi, ove presenti.

Infine il trainer consegnerà un foglio (vedi Scheda 6) con l'ordine di graduatoria delle cause di incidenti stilata da un gruppo di esperti sulla base dei dati statistici disponibili. Si farà presente che possono esistere differenze tra paese e paese ma ai fini dell'esercitazione si assume che la lista degli esperti sia quella "corretta"3.

Chiede quindi ai partecipanti di fare un confronto tra le liste personali, quelle decise in gruppo e la graduatoria finale sulla lavagna: è probabile che le liste del gruppo siano più vicine alla realtà di quanto non lo fossero quelle individuali.

³ Nota per il trainer.

La graduatoria riguarda soltanto alcune possibili cause di incidente.

Lo scopo dell'esercizio è di rendere evidente la differenza tra l'incidenza vera e quella percepita.

Per le cause in esame alcune statistiche riportano queste percentuali di incidenza:

1.	Mancato rispetto della precedenza	circa 17%
2.	Guida incerta o indecisa	circa 15%
3.	Velocità eccessiva	circa 12%
4.	Mancato rispetto delle distanze di sicurezza	circa 10%
5.	Mancato rispetto del semaforo rosso	circa 1,2%
6.	Urto di un veicolo fermo in divieto di sosta	circa 1%
7.	Guida sotto l'effetto di stupefacenti	circa 0,15%
8.	Problemi ai freni	circa 0,10%

Commento

Il trainer guida una discussione centrata sul fatto che alcune cause saranno state con buona probabilità sopravvalutate, mentre altre sottovalutate: ad esempio, è probabile che il passaggio con il rosso venga indicato come una delle cause principali, mentre il mancato rispetto della precedenza è nella realtà ben 15 volte più probabile (vedi nota 1).

Al termine della discussione, il trainer commenterà il gioco valorizzando le riflessioni fatte dai partecipanti durante la discussione e focalizzando la loro attenzione sul fatto che le conoscenze o le convinzioni che si hanno sulle cause all'origine degli incidenti stradali condizionano gli atteggiamenti personali verso la sicurezza stradale ed i relativi comportamenti di guida.

Aggiunge inoltre un commento sul processo decisionale in gruppo, richiamando il fatto che il confronto in gruppo può aumentare la capacità di cogliere i molteplici aspetti delle situazioni, a favore quindi di una migliore valutazione della realtà.

Materiali

Foglio di lavoro per la costruzione della graduatoria Lista corretta delle 8 cause Penne

SCHEDA 4 "La blacklist"

(da stampare su carta e distribuire ai partecipanti individualmente e poi ai gruppi)

In questa scheda trovi una lista che riporta 8 cause possibili cause di incidenti stradali. Valuta tutte le cause con attenzione e mettile in ordine di graduatoria indicando con 1° la causa che ritieni più frequente; con 2° la causa che ritieni più frequente dopo la prima e così via fino all'8° posizione in graduatoria riservata alla causa che tu ritieni meno frequente. Hai 10 minuti per questo lavoro.

Quando hai terminato la tua graduatoria assegna un punteggio alle diverse posizioni secondo lo schema dei punteggi riportato qui sotto.

	Ordine di Frequenza	Punteggio riportato
Problemi ai freni	1	•
Velocità eccessiva		
Guida incerta o indecisa		
Mancato rispetto della precedenza		
Guida sotto l'effetto di stupefacenti		
Mancato rispetto del semaforo rosso		
Urto di un veicolo fermo in divieto di		
sosta		
Mancato rispetto delle distanze di		
sicurezza		
TOTALE		

Criteri per calcolare il punteggio:

1° posizione: 8 punti

2° posizione: 7 punti

3° posizione: 6 punti

4° posizione: 5 punti

5° posizione: 4 punti

6° posizione: 3 punti

7° posizione: 2 punti

8° posizione: 1 punto

(da trascrivere alla lavagna o da utilizzare direttamente)

I punteggi attribuiti a ciascuna causa, ricostruendo la graduatoria finale in cui metterà al primo posto la causa che ha ottenuto il punteggio più alto e così via con tutte le altre:

Causa		Punteggio				
	Gruppo 1	Gruppo 2	Gruppo 3	Gruppo 4	Gruppo 5	complessivo
Mancato						
rispetto						
della						
precedenza						
Guida incerta						
o indecisa						
Velocità						
eccessiva						
Mancato						
rispetto						
delle distanze						
di sicurezza						
Mancato						
rispetto						
del semaforo						
rosso						
Urto di un						
veicolo fermo						
in divieto di						
sosta						
Guida sotto						
l'effetto di						
stupefacenti						
Problemi						
ai freni						
PUNTEGGIO						
COMPLESSIVO						

(da stampare su carta e consegnare ai partecipanti)

Ordine di graduatoria delle cause di incidenti stilata da un gruppo di esperti sulla base dei dati statistici disponibili. Possono esistere differenze tra paese e paese ma ai fini dell'esercitazione si assume che la lista degli esperti sia quella "corretta".

La graduatoria corretta

- 1. Mancato rispetto della precedenza
- 2. Guida incerta o indecisa
- 3. Velocità eccessiva
- 4. Mancato rispetto delle distanze di sicurezza
- 5. Mancato rispetto del semaforo rosso
- 6. Urto di un veicolo fermo in divieto di sosta
- 7. Guida sotto l'effetto di stupefacenti
- 8. Problemi ai freni

Unità 3

Le determinanti individuali del comportamento di guida

DESCRIZIONE DELL'UNITÀ 3: LE DETERMINANTI INDIVIDUALI DEL COMPORTAMENTO DI GUIDA

ATTIVITÀ

Questa unità è dedicata all'esplorazione dei meccanismi percettivi, cognitivi ed emozionali che orientano i comportamenti individuali e che hanno un impatto sulla guida ed in generale verso le situazioni a rischio

OBIETTIVI

Facilitare nei partecipanti la conoscenza di alcuni meccanismi individuali e di aspetti di sé che espongono o tutelano dalle situazioni potenzialmente a rischio.

ARTICOLAZIONE

L'unità può avere due diversi focus tematici su alcuni aspetti specifici delle determinanti individuali che giocano un ruolo chiave nell'atteggiamento dei giovani guidatori verso le situazioni di rischio alla guida. I focus tematici sono:

- Percezione del rischio;
- Attribuzione di responsabilità negli incidenti stradali.

Ognuno di questi focus è associato a 2 differenti modalità formative. Il trainer, in relazione al tempo disponibile e allo stato di avanzamento del gruppo, potrà scegliere quale modalità proporre.

Unità 3 – Focus su percezione del rischio Esercizio 5. "Il percorso"

È una modalità semplice, di immediata comprensione da parte dei partecipanti. La durata è di circa 30 minuti.

Obiettivo

Aumentare nei partecipanti la consapevolezza delle proprie convinzioni rispetto alle abilità di guida e alle capacità di percezione e valutazione del rischio

Istruzioni

Si chiede al gruppo se c'è un volontario per un semplice gioco. Individuato il volontario, gli si chiede se si senta in grado di compiere un percorso rispettando le indicazioni fornite dai diversi segnali stradali. Ottenuta la risposta, si invita il partecipante a seguire con una penna un percorso grafico (**vedi Scheda 7**) il più velocemente possibile. Il trainer prenderà il tempo in secondi e seguirà il percorso per segnare gli errori e le violazione commesse dal "guidatore".

Dopo questa prima prova si chiede ai partecipanti se qualcun altro voglia seguire il percorso. Individuato il secondo volontario, lo si invita a fare la stessa cosa, ma aggiungendo una variabile: si chiede infatti ad un altro partecipante di fare delle domande al "guidatore" riguardanti la sua vita; il "guidatore" dovrà rispondere a voce alta mentre segue il percorso con la penna. Anche in questo caso il trainer prenderà il tempo e segnerà errori e violazioni. Il secondo partecipante, distratto dalle domande, incontrerà maggiori difficoltà del primo: potrà commettere errori e impiegherà più tempo.

Terminate le "prove di guida" il trainer propone una discussione centrata sul fatto che la seconda prova risulta molto più simile alle situazioni di guida reale in quanto durante la guida si agiscono una serie di comportamenti volontari o inconsapevoli che hanno un impatto sulle nostre abilità nella percezione del rischio e nella reazione alle situazioni di pericolo. Su questa scia, solleciterà i partecipanti ad individuare le azioni che compiono mentre guidano, invitandoli ad assegnare a queste azioni un fattore di rischio (es:

sintonizzare la radio, cercare un cd di musica, accendere una sigaretta, conversare con gli altri passeggeri, cantare, litigare con la ragazza/il ragazzo, inviare sms, leggere le indicazioni stradali su una cartina, impostare il navigatore ecc.).

Guiderà quindi la discussione con domande sul tema delle abilità percepite nella guida e dell'auto-consapevolezza di queste abilità, lasciando spazio ai partecipanti che si confronteranno sui diversi punti di vista.

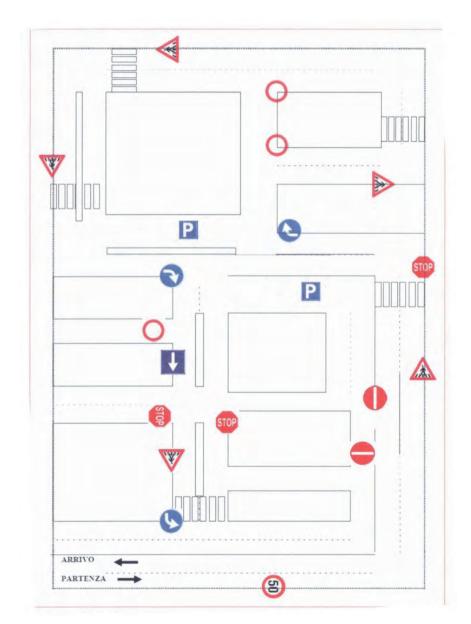
Commento

Il trainer chiuderà la sessione sintetizzando quanto emerso, valorizzando i punti di vista ed evidenziando i passaggi del dibattito in cui ha rintracciato gli aspetti più interessanti ed utili in termini di autoconsapevolezza.

Materiali

Scheda del percorso; Penna

SCHEDA 7 (da stampare su carta A3 o da proiettare)



Unità 3 – Focus su attribuzione di responsabilità Esercizio 6. "Il questionario"

È una modalità centrata sulle dimensioni del locus of control e dell'attribuzione causale.

E' di semplice gestione per il trainer, sebbene sia opportuno che padroneggi le tematiche in esame. Si consiglia quindi un approfondimento preliminare delle dimensioni che vengono trattate in questa sezione (**per approfondimento vedi BOX 1**). La durata è di circa 45 minuti.

Objettivo

Stimolare la consapevolezza della personale tendenza ad attribuire le cause degli eventi a se stessi oppure a fattori esterni e collegare tale consapevolezza ai comportamenti di guida.

Istruzioni

Il trainer introduce l'attività spiegando che si utilizzerà una modalità inizialmente individuale e successivamente una discussione di gruppo.

Il trainer distribuisce ad ogni partecipante un breve questionario sul tema (**vedi Scheda 8**), che prevede l'individuazione di due profili:

Profilo A, che corrisponde ad una persona che tende ad attribuire a se stessa le cause degli eventi e dei comportamenti (Locus Interno)

Profilo B, che corrisponde ad una persona che tende ad attribuire le cause degli eventi e dei comportamenti a fattori esterni che non dipendono dalla persona (Locus Esterno).

I partecipanti lo compilano in auto somministrazione.

Successivamente il trainer mostra due immagini (**vedi Scheda 9**), rappresentative delle due tipologie di profili e ne trae spunto per introdurre il concetto di attribuzione della responsabilità e di locus of control, esporre le due tipologie di locus e sollecitare una riflessione dei partecipanti rispetto alle loro tendenze ad attribuire a se stessi oppure agli altri, al caso o, comunque, a cause esterne la causa di ciò che accade nella vita e nei comportamenti di guida.

Commento

Il trainer conclude l'unità utilizzando quanto emerso per sottolineare l'importanza del controllo che le persone possono esercitare sulla propria sicurezza personale in generale, e sulla prevenzione delle situazioni a rischio e degli incidenti stradali in particolare.

Materiali

Questionario e penne.

Il questionario

Leggi le affermazioni che trovi di seguito; in base a quanto ti trovi in accordo o in disaccordo con quanto affermato metti una X sulla colonna corrispondente. In caso di incertezza puoi anche dire "Non so".

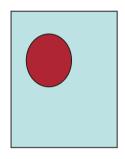
Al termine della compilazione segna quante volte hai segnato A e quante volte hai segnato B e riporta il conteggio sull'ultima riga.

AFFERMAZIONI	Sono d'accordo	Non sono d'accordo	Non so
1. Guidare senza avere incidenti è principalmente una questione di fortuna.	В	A	
2. Quando un guidatore è coinvolto in un incidente, è perché non guida come dovrebbe.	A	В	
3. Gli incidenti sono sempre il risultato di errori del guidatore.	A	В	
4. La maggior parte degli incidenti avvengono per le cattive condizioni delle strade	В	A	
5. Gli incidenti nei quali sono coinvolti i bambini sono difficili da evitare, visto che i bambini in strada sono imprevedibili.	В	A	
6. Gli incidenti accadono perché i guidatori non hanno imparato a fare sufficiente attenzione alla guida.	A	В	
7. Se deve succedere, un incidente accade lo stesso e non dipende dal proprio comportamento.	В	A	
8. La maggior parte degli incidenti accade per problemi meccanici.	В	A	
9. Guidare senza avere incidenti dipende dalle capacità del guidatore di fare attenzione	A	В	
10. Un guidatore può fare molto per evitare gli incidenti.	A	В	

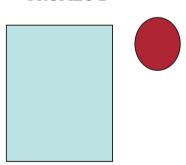
Tot A	Tot B

(da mandare in proiezione o da stampare ed appendere sulla lavagna a supporto della descrizione dei profili A e B)

PROFILO A



PROFILO B



BOX 1

L'attribuzione causale e il locus of control

Le origini della teoria dell'attribuzione causale vanno ricercate nell'opera di Heider1, il quale sottolineò che è molto importante, per la nostra immagine dell'ambiente sociale, l'attribuzione degli eventi a fonti causali. Le persone, secondo Heider, per spiegare le cause dei comportamenti (propri e altrui) stabiliscono se la causa del comportamento da spiegare risiede nella persona stessa che lo ha prodotto oppure nell'ambiente circostante. Quindi, quando gli individui spiegano un comportamento (proprio od altrui), lo fanno in relazione al perché ritengono si sia verificato.

Studi ulteriori (Weiner, Heckhausen, Meyer2) sostengono che il successo di un comportamento può essere attribuito a quattro fattori di base:

- a) le abilità e le competenze della persona;
- b) l'impegno della persona;
- c) le difficoltà del compito;
- d) la fortuna.

Secondo questa prospettiva le cause del comportamento (proprio od altrui) possono essere suddivise in:

- cause interne: ad esempio, capacità, sforzo, intenzione;
- cause esterne, ad esempio, difficoltà del compito, sfortuna.

L'attribuzione causale ha, ovviamente, come conseguenza, la percezione di responsabilità rispetto alle conseguenze del comportamento messo in atto. Chi, ad esempio, ritiene che la causa di un certo evento sia dovuta al caso o alla sfortuna, cioè ad una causa esterna a sé, si ritiene esonerato dalla responsabilità di quell'evento.

Altri autori, nello studiare le personalità degli individui (Rotter3), hanno proposto di distinguere due "luoghi del controllo": interno ed esterno. Gli esterni credono che la loro esistenza sia dominata dal fato o da altre forze che, comunque, sfuggono alla possibilità di controllo individuale; gli interni credono, invece, di essere in grado di controllare il proprio destino.

Quindi, le persone che tendono ad attribuire la responsabilità degli accadimenti a se stesse piuttosto che ad altri sono definite persone

con locus of control interno, mentre quelle che tendono ad attribuire le cause degli accadimenti a fattori esterni (quali ambiente, altre persone, sfortuna ecc.) sono definite persone con locus of control esterno.

Nella ricerca condotta dal programma ICARUS, emerge che il locus of control interno è maggiormente ricorrente nel profilo "Safe driver" poiché l'assunzione di responsabilità di chi ha un locus of control interno incide sulla messa in atto di comportamenti di guida volti al rispetto del Codice della Strada ed alla prudenza. Nel caso, invece, del profilo "Risky driver" è maggiormente ricorrente un locus of control esterno poiché la tendenza ad attribuire al caso, alla sfortuna o agli altri la responsabilità di eventuali incidenti, solleva la persona da un controllo del proprio comportamento, poiché ritenuto irrilevante nel determinare gli esiti di una situazione.

Per i partecipanti, riflettere sulla personale tendenza ad attribuire le cause dei comportamenti, può essere utile per meglio indirizzare i comportamenti di guida.

Si possono quindi sollecitare a riflettere su alcuni aspetti quali:

In macchina, quanto ti senti responsabile di ciò che accade a te e agli altri?

Quanto contano le tue capacità di guida nell'evitare incidenti? In quali situazioni riconosci di mettere in atto dei comportamenti che coincidono con il tuo profilo emerso dal questionario?

¹ HEIDER F. (1944), *Social Perception and Phenomenal Causality*, in "Psychological Review", 51, pp. 358-74.

² WEINER B., HECKHAUSEN H, MEYER W. U. (1972), Casual Ascriptions and Achievement Behavior: A Conceptual Analysis of Effort and Reanalysis of Locus of Control, in "Journal of Personality and Social Psychology", 21(2), February, pp. 239-48.

³ ROTTER J. B. (1954), *Social Learning and Clinical Psychology*, Prentice-Hall, Englewood Cliffs (NJ).

Unità 3 – Focus su emozioni alla guida e rispetto delle regole

Esercizio 7. "Emozioni in situazioni"

Di seguito verranno presentate delle attività dedicate all'esplorazione dei meccanismi emozionali che orientano i comportamenti individuali e che hanno un impatto sulla guida ed in generale verso le situazioni a rischio.

L'obiettivo è quello di facilitare nei partecipanti la conoscenza di alcuni meccanismi individuali e di aspetti di sé che espongono o tutelano dalle situazioni potenzialmente a rischio.

Articolazione

L'unità ha un focus tematico su alcune emozioni spesso sperimentate alla guida che agiscono frequentemente nel mancato rispetto delle regole. Il trainer attraverso un esercizio chiamato "Emozioni in situazioni" individuerà le dinamiche emotive e le strategie di fronteggiamento che è possibile mettere in atto in determinate situazioni. Di media difficoltà nella conduzione e di breve durata, consente ai partecipanti di avvicinarsi con agevolezza al mondo delle emozioni e di comprenderne quali meccanismi queste dimensioni possono attivare a livello individuale. Anche in questo esercizio, il trainer dovrà avere una certa padronanza delle tematiche trattate: si consiglia pertanto un approfondimento preliminare dei concetti da parte del trainer (vedi BOX 2). La durata è di circa 45 minuti.

Obiettivo

Stimolare l'individuazione delle emozioni più frequentemente associate a situazioni di guida ordinarie e le relative strategie di fronteggiamento da attuare per gestire le emozioni stesse che, in alcuni casi, possono rivelarsi disfunzionali alla messa in atto di corretti comportamenti di guida.

Istruzioni

- Fase 1 Il trainer introduce ai partecipanti l'attività spiegando che si utilizzerà una modalità in cui chiederà loro di immedesimarsi come guidatori in alcune situazioni abbastanza comuni; esplicita che è possibile che loro non si siano mai trovati in alcune o in tutte le situazioni, ma che possono ugualmente provare a rappresentarsi l'evento e ciò che proverebbero. Distribuisce ai partecipanti la scheda contenente la lista delle emozioni, o proietta la bussola (vedi Scheda 10) e spiega che serve per rintracciare le emozioni che potrebbero provare nelle situazioni che andrà a presentare. Specifica che è solo una traccia: qualora non dovessero trovare la parola che vorrebbero citare, possono fare riferimento anche ad altre emozioni. Legge la prima situazione selezionata dalla lista (vedi Scheda 11), quindi chiede ai partecipanti:
- a) quali emozioni proverebbero? I partecipanti rispondono individualmente, facendosi aiutare dalla lista di emozioni. Il trainer ascolta le risposte e le riporta su una tabella (**vedi Scheda 12**). Prosegue quindi con la seconda domanda:
- b) cosa farebbero se si trovassero in quella situazione? Anche in questo caso ascolta le risposte date individualmente e le riporta sulla tabella.
- Fase 2 Dopo aver letto le 3 situazioni scelte ed aver riportato sulla tabella le emozioni e le azioni espresse dai partecipanti, il trainer apre una discussione facendo riferimento alle emozioni più frequentemente provate, alle strategie individuate e alle possibili strategie alternative di gestione delle situazioni e delle emozioni che evocano.

Il trainer si concentrerà soprattutto sulle emozioni disfunzionali alla guida quali rabbia, euforia, ostilità, panico, terrore, indifferenza ecc., spesso riconosciute come emozioni che possono causare incidenti stradali.

Rispetto alle emozioni più significative per il loro impatto sui comportamenti di guida il trainer attiva una riflessione con i partecipanti sulle possibili conseguenze di queste emozioni. Domande guida possono essere:

- -"Che relazione c'è tra le emozioni provate e le strategie individuate? sono coerenti?"
- -"Quali sono gli effetti di questa/e emozione/i sulle azioni?"

-"Che peso hanno queste emozioni sulle azioni che si agiscono in risposta alle situazioni di difficile gestione?"

In un secondo passaggio il trainer può prendere a riferimento le situazioni stimolo ed attivare una discussione sulla percezione che i partecipanti hanno della modificabilità della situazione. Lo scopo è di provare ad individuare strategie preventive di gestione del problema attraverso un'eliminazione o riduzione della causa. Domande guida possono essere del tipo:

quanto è possibile agire/non agire su questa situazione?

in che modo è possibile agire prima che si presenti la situazione? in che modo, nel momento in cui si presenta?

Il trainer, anche in relazione alle risposte del gruppo, potrà proseguire con domande che ampliano la prospettiva delle strategie individuali con domande del tipo:

- -"Fino a che punto le strategie individuate sono funzionali alla sicurezza propria e degli altri durante la guida?".
- -"Provate le stesse emozioni in altre situazioni? in che modo le fronteggiate abitualmente?".
- -"In quale altro modo si possono fronteggiare le situazioni difficili nelle quale vi potreste trovare alla guida?

Commento

Nel chiudere l'esercitazione il trainer evidenzierà l'importanza di saper riconoscere le emozioni che le situazioni evocano, per individuare strategie di gestione in grado di indirizzare il comportamento verso azioni di maggiore tutela personale e per aumentare l'efficacia personale nelle situazioni difficili.

Materiali

Lista delle situazioni, Bussola delle emozioni, Tabella per segnare le risposte.

(da stampare su carta e consegnare a ciascun partecipante, o semplicemente proiettare)

LA BUSSOLA DELLE EMOZIONI

Usa questa bussola per aiutarti a trovare le emozioni che proveresti in ognuna delle situazioni che ti viene descritta.



(da stampare su carta ed usare per leggere le situazioni di guida ai partecipanti)

LA LISTA DELLE SITUAZIONI

Da questa lista di 4 situazioni selezionare 3 da proporre ai partecipanti.

Leggi le situazioni una ad una e chiedi di volta in volta ai partecipanti: a) cosa proverebbero in quella situazione e b) cosa farebbero. Segna le loro risposte sulla tabella della scheda F.

- Hai fretta, la macchina davanti alla tua va piano e non hai la possibilità di superarla.
- Sei stato in discoteca, sei molto stanco ed hai anche bevuto un po'. Sali in macchina per tornare a casa ma, ad un certo punto ti accorgi di avere sonno.
- Sei uscito troppo dall'incrocio ed hai costretto la macchina che proveniva dalla strada alla tua destra a fermarsi. Il guidatore suona aggressivamente il clacson e ti insulta.
- Stai tornando a casa insieme ad un amico. E' tardi, siete in autostrada e lui decide di provare l'ebbrezza della velocità.

(da trascrivere alla lavagna o da utilizzare direttamente)

Segnare sulla tabella le risposte dei partecipanti alle 2 domande associate alle situazioni:

Situazione	a) Cosa proveresti? Le emozioni	b) Cosa faresti? Le strategie di fronteggiamento
		Honeggianichio

BOX 2

Fronteggiare le emozioni

Fronteggiare significa far fronte, tener testa, contrastare efficacemente. In termini reali si può parlare di fronteggiare il nemico, di fronteggiare un assalto. In termini figurativi si parla di fronteggiare una crisi, di fronteggiare una situazione difficile.

L'area più studiata nella letteratura psicologica riguarda lo studio delle reazioni ad eventi traumatici o minacciosi per la vita, delle modalità con le quali gli individui elaborano e gestiscono informazioni ed emozioni nell'affrontare situazioni problematiche, generatrici di stress. Questa area rientra in buona parte nella letteratura sul coping. Particolare attenzione è stata prestata a affrontare comprendere quanto queste modalità di situazioni problematiche siano durevoli nel tempo e nelle varie situazioni, divenendo veri e propri tratti caratteristici di una determinata persona. In questa sede ci interessa il fronteggiamento delle emozioni che si possono provare nella guida. Guidare una scooter o un auto può essere accompagnato da un'emozione di piacere, di gioia ma la guida può anche attivare emozioni di rabbia oppure emozioni di paura e ansietà che possono alterare fortemente il comportamento con conseguenze per la propria e altrui incolumità.

Fronteggiare la rabbia e le interazioni ostili

Ci si riferisce all'irritazione grave e profonda, talora violenta, prodotta dal senso della propria impotenza o da un'improvvisa delusione o contrarietà, che esplode in azioni e in parole incontrollate e scomposte. Nell'uso popolare è spesso sinonimo di ira. In senso attenuato può significare impazienza stizzosa e seccata, disappunto vivo e dispettoso per essere costretti a fare ciò che non si vuole o per non aver ottenuto ciò che si voleva.

È importante riconoscere la rabbia e i sentimenti ostili attivati da un altro guidatore; sarebbe anche necessario comprenderla e contenerla e che manifestarla contro qualcuno può determinare conseguenze molto gravi per sé e per gli altri.

In alcuni casi può essere utile:

- mettersi nei panni dell'altro, per meglio comprendere il significato della sua azione;
- sviluppare un'abitudine a pensare alla propria macchina come un mezzo di trasporto e non come un prolungamento di sé;
- reagire alla rabbia degli altri con l'intenzione di smorzarla e non di amplificarla, immaginando che possa essere dovuta a fattori personali;

Fronteggiare la paura e l'ansietà

Paura: Senso di insicurezza, di smarrimento di fronte a un pericolo reale o immaginario o dinanzi a cosa o a fatto che sia o si creda dannoso. Può assumere il carattere di un turbamento forte e improvviso, che si manifesta anche con reazioni fisiche, quando il pericolo si presenti inaspettato, colga di sorpresa o comunque appaia imminente.

Ansia: Stato di agitazione, di forte apprensione, dovuto a timore, incertezza, attesa. Può riguardare specifici oggetti o eventi oppure non avere un oggetto riconoscibile, e può essere accompagnato da disturbi vasomotori e da sensazioni viscerali.

È importante riconoscere la paura come emozione auto-conservativa e quindi utile ad indirizzare il comportamento verso un cambiamento di rotta che consenta una maggiore protezione di sé, onde evitare conseguenze gravi.

Può essere utile:

- Esprimerla senza timore rispetto all'immagine di sé che si trasmette poiché se si comprende che la paura è un'emozione che protegge, se ne comprende anche la sua utilità;
- Capire che tipologia di rapporto ognuno ha con la sensazione della paura: c'è chi ne è spaventato e chi ne è attratto.

È importante comprendere anche la natura della propria ansia, che può essere di tipo transitorio oppure stabile nel modo di essere della persona.

Può essere utile:

- Migliorare le proprie capacità per sentirsi più sicuri di sé;
- Organizzare le proprie attività/comportamenti prevedendo dei tempi più distesi che possono agevolare un abbassamento del livello di ansia connaturato alla singola persona.

Unità 4

Le determinanti di gruppo sul comportamento di guida

DESCRIZIONE DELL'UNITÀ 4: LE DETERMINANTI DI GRUPPO SUL COMPORTAMENTO DI GUIDA

Di seguito vengono proposti due esercizi per l'esplorazione di alcuni meccanismi che regolano le relazioni all'interno del gruppo dei pari, e che possono esser particolarmente significativi nell'orientare/influenzare i comportamenti di guida messi in atto in situazioni di gruppo.

L'obiettivo è quello di facilitare nei partecipanti la conoscenza delle modalità relazionali attraverso le quali i membri di un gruppo interagiscono tra loro e di come tali modalità possono avere un impatto sulle decisioni riguardanti la messa in atto di comportamenti di guida più o meno rischiosi (ad es. decidere di guidare superando i limiti di velocità perché sollecitati dai passeggeri, decidere di guidare dopo aver bevuto ecc.).

ARTICOLAZIONE

L'unità affronta due tematiche:

La decisione in gruppo;

L'influenzamento del gruppo nelle scelte individuali.

Per ciascuno dei temi è prevista una modalità d'aula. La scelta di utilizzare una o entrambe le modalità può essere fatta dal trainer in base alla valutazione del contesto e al tempo disponibile.

Unità 4 – Determinanti di gruppo sul comportamento di guida

Esercizio 8. "La Gara"

Questa modalità affronta il tema della decisione in gruppo. La durata è di circa 60-75 minuti. È di semplice conduzione, ma può essere utile per il trainer un approfondimento del tema (**vedi BOX 3**).

Objettivo

Sollecitare nei partecipanti una riflessione sulle dinamiche di gruppo, e nello specifico nel gruppo dei pari, durante i processi decisionali legati alle scelte di comportamenti di guida a rischio.

Istruzioni

Fase 1 - Il trainer invita un gruppo di 5 volontari a partecipare ad un gioco di ruolo in cui un gruppo di ragazzi devono prendere una decisione in merito ad una situazione di guida. Spiega ai partecipanti che un gioco di ruolo è una situazione fittizia ma realistica, in cui i partecipanti giocano una parte in una situazione proposta dal trainer. Se possibile, preferirà sollecitare la partecipazione di 3 ragazzi e 2 ragazze. Individuati i volontari li invita a sedersi su 5 sedie disposte a semi-cerchio (o attorno ad un tavolo), facendo in modo che la scena sia visibile agli altri partecipanti, che svolgeranno il ruolo di osservatori. Chiede ai partecipanti chi di loro si vuole candidare per interpretare il ruolo del guidatore, che sarà anche il proprietario dell'auto.

Fase 2 – Il trainer distribuisce ai partecipanti il foglio su cui sono riportate le informazioni per poter rappresentare la situazione e legge ad alta voce quanto vi è scritto (**vedi Scheda 13**). Informa i partecipanti al gioco che per il tempo del gioco dovranno interagire esclusivamente tra loro, senza coinvolgere nessun altro nella discussione; contemporaneamente invita gli osservatori a fare silenzio durante la discussione del gruppo dei 5. Dopo aver risposto alle

eventuali domande, da inizio al gioco, dando al gruppo il tempo di 20 minuti per la presa di decisione.

Fase 3 – Durante il gioco di ruolo avverranno una serie di aventi riguardanti le dinamiche relazionali (ad es. l'esposizione delle diverse posizioni e opinioni, il confronto tra punti di vista e posizioni contrapposte, il coinvolgimento e l'isolamento, la sottovalutazione di alcuni argomenti, l'esigenza di non essere valutati negativamente dal gruppo, ecc.). Il trainer osserverà ciò che accade nel gruppo e potrà prendere qualche appunto per fissare concetti o osservazioni da proporre all'aula nella fase di discussione. Gli osservatori in questa fase hanno l'obiettivo di rilevare ciò che accade nel gruppo.

Fase 4 – Terminato il tempo del gioco di ruolo, il trainer condurrà la discussione in plenaria incentrata sulla decisione presa (o sull'eventuale mancata decisione), su quanto accaduto in gruppo nel prendere la decisione. La discussione può partire dall'esplorazione delle sensazioni individuali dei partecipanti al gioco e del clima sviluppati all'interno del gruppo. Per fare questo, il trainer potrà fare domande del tipo:

- -"Come vi siete sentiti durante il gioco?"
- -"Secondo voi quali aspetti hanno condizionato il processo di decisione del gruppo?"
- -"Quali sono state le maggiori difficoltà incontrate?"

Può quindi rivolgersi a tutti concentrando il discorso sul modo in cui è avvenuto il processo decisionale interno al gruppo, facendo domande del tipo:

- -"Come ha funzionato il gruppo rispetto alla decisione da prendere?"
- -"Quali momenti/eventi sono stati determinanti nel processo decisionale?"

Il discorso può essere ulteriormente ampliato, spostando l'attenzione sulle relazioni e sui ruoli che si sono creati nel gruppo, chiedendo:

-"In che modo le dinamiche del gruppo hanno avuto un'influenza sulla decisione?"

Il trainer prenderà spunto dalle risposte per trasmettere alcune informazioni relative alle modalità di funzionamento dei gruppi nei processi decisionali riconducendole sempre al comportamento di guida.

Commento

Nella fase conclusiva, il trainer riconduce le riflessioni emerse e le informazioni trasmesse all'ambito della sicurezza stradale. l'importanza sottolineando di conoscere i meccanismi funzionamento dei gruppi per comprendere in che modo tali meccanismi possono condizionare le scelte individuali nella messa in atto dei comportamenti, tra cui anche quelli di guida. Quindi il trainer sottolineerà che le scelte di assumere comportamenti più o meno rischiosi alla guida possono essere in parte condizionate anche dal tipo di ruolo che l'individuo riveste all'interno del suo gruppo di pari e dal tipo di meccanismi relazionali interni al gruppo stesso.

Materiali.

Fogli con il testo del gioco.

SCHEDA 13

(da stampare su carta e consegnare a ciascun partecipante al gioco di gruppo)

LA GARA

Siete un gruppo di 5 amici, vi conoscete da tempo, avete gli stessi interessi. Quando siete in gruppo rispettate la regola di prendere le decisioni con il consenso di tutti; se non riuscite a trovare un accordo unanime, usate la votazione e fate ciò che la maggioranza decide.

Da voci che circolano in piazza, avete saputo che nella notte ci sarà una corsa d'auto tra i ragazzi del paese. I ragazzi sono in fermento ma genitori e Polizia non devono sapere della gara organizzata da gente venuta da fuori.

La gara sarà ad eliminazione: ogni gara coinvolgerà due macchine per volta – che dovranno percorrere un rettilineo di 2 km – e così a due a due fino alla finale. Ogni macchina, dovrà ospitare al suo interno gli amici del guidatore. Dovete decidere se partecipare o meno alla gara, considerando che l'iscrizione costa $50 \in \mathbb{R}$ ma in caso di vincita il premio è di $1.000 \in \mathbb{R}$ Il guidatore, che è anche il proprietario della macchina, per stabilire se iscriversi e prendere parte alla gara, decide di sentire il parere del suo gruppo.

Avete 20 minuti di tempo per discutere tra di voi e decidere se iscrivervi o meno alla gara, partecipando tutti insieme come equipaggio di una macchina.

Allo scadere del tempo dato il guidatore comunicherà la decisione presa.

Unità 4 – Determinanti di gruppo sul comportamento di guida

Esercizio 9. "Gli amici"

Questa modalità è incentrata sul tema dell'influenzamento sociale e delle strategie per la sua gestione. È di semplice conduzione e di immediata comprensione per i partecipanti. La durata è di circa 35 minuti

Obiettivo

Focalizzare l'attenzione dei partecipanti su una situazione di influenzamento sociale tipica dei giovani alla guida, sollecitando una riflessione su quali possono essere le strategie per gestire le pressioni esercitate dal gruppo dei pari.

Istruzioni

Fase 1 - Il trainer invita un gruppo di 5 volontari a partecipare ad un gioco di ruolo, specificando cosa si intenda. Individuati i volontari, sceglie tra loro (o fa scegliere a loro) il ragazzo/la ragazza nel ruolo di guidatore, mentre gli altri sono gli amici in auto con lui/lei. Nella scelta del guidatore, il trainer avrà cura di scegliere qualcuno che goda di una certa popolarità all'interno del gruppo-classe. A questo punto il trainer spiega ai partecipanti il gioco, che consiste nel rappresentare una scena in cui, dopo una serata trascorsa insieme, i 5 amici sono in macchina e mentre il guidatore è al volante, gli altri provano a convincerlo a correre di più e ad azzardare qualche sorpasso. Il compagni, tenendo ferma la sua posizione senza farsi convincere a fare quello che loro gli dicono, dimostrando così di riuscire a decidere autonomamente.

Fase 2 – Terminata la preparazione del gruppo, il trainer dispone 5 sedie in modo tale da riprodurre i cinque posti all'interno di una macchina, facendo in modo che la scena sia visibile agli altri partecipanti, che svolgeranno il ruolo di osservatori. Il trainer invita gli osservatori a rispettare la regola del silenzio nel momento in cui i

loro compagni giocheranno la scena ed i partecipanti al gioco ad interagire tra loro senza coinvolgere nessun altro nella discussione. A questo punto il trainer da inizio al gioco, dando il tempo a disposizione per rappresentare la scena, che avrà una durata di non oltre 10 minuti.

Fase 3 – Nel gioco, il guidatore dovrà mettere in atto delle strategie per rispondere alla sollecitazione dei compagni. Tutti gli altri ed il trainer osserveranno prendendo, se necessario, qualche appunto.

Fase 4 – Terminato il gioco, il trainer condurrà la discussione in plenaria incentrata sulle modalità di influenzamento e sulle strategie per poter far fronte alle pressioni degli altri. In particolare, il trainer potrà fare domande del tipo:

- Il guidatore è riuscito a resistere alle pressioni esercitate dagli amici?
- Secondo voi, quali strategie ha messo in atto?
- Quali suggerimenti dareste ad un compagno che si trova nella stessa situazione?
- Vi è mai capitata una situazione simile?

Commento

Il trainer chiude la discussione in plenaria sottolineando l'importanza di riuscire a mantenersi autonomi dal gruppo nello scegliere la condotta del proprio comportamento, soprattutto quando si è responsabili della propria ed altrui incolumità, così some avviene nelle situazioni di guida.

BOX 3

Nella vita il gruppo costituisce una contesto fondamentale: si nasce in un gruppo (famiglia), si apprende in gruppo (classe scolastica), si gioca e si socializza in gruppo (gruppo di amici), si lavora in gruppo. I gruppi di amici, specialmente nella fase dell'adolescenza e della giovane età, costituiscono un contesto relazionale particolarmente significativo: assolvono la funzione di soddisfare importanti bisogni individuali (bisogno di sicurezza, di riconoscere e di essere riconosciuti, bisogno di affiliazione, bisogno di potere) e rappresentano il territorio nel quale sperimentare il proprio stile di relazione e di comunicazione e definire la propria identità personale e sociale

Gli amici e il gruppo di amici hanno acquisito un potere maggiore di quello che governava queste relazioni nelle generazioni precedenti: hanno un potere formativo, ma possono essere fonte di influenze e pressioni negative: al gruppo di amici gli adolescenti e i giovani difficilmente sanno dire no, anche a costo di adottare dei comportamenti rischiosi per la salute e la socialità.

Nel gruppo di amici si assumono spesso decisioni. Il processo di decisione in gruppo si articola nelle tre fasi seguenti¹.

Individuazione e definizione del problema: i membri del gruppo possono cooperare in questa fase oppure contrapporsi o ostacolarsi; possono distorcere o negare il problema o minimizzarlo; possono usare tattiche dilatorie di allontanamento del peso della responsabilità della decisione.

Acquisizione e condivisione delle informazioni: individuato e definito il problema inizia la fase di ricerca e di scambio delle informazioni che, una volta raccolte, devono essere attentamente valutate e condivise. Le informazioni, infatti, non sempre sono univoche o coerenti. Spesso le informazioni che si raccolgono sono ambigue o contraddittorie. In alcuni casi il gruppo è costretto a decidere in situazioni di forte pressione temporale.

Ricerca e valutazione delle alternative. Nel valutare le alternative possibili è molto frequente che si scontrino visioni diverse della realtà e letture del contesto e della situazione antitetiche. Questa diversità, che talora divide il gruppo tra opzioni maggioritarie e

opzioni di minoranza, non sono però riconducibili esclusivamente alle differenze individuali ma possono dipendere da convinzioni condivise su cosa è meglio fare, su come fare, su come interagire, su come pervenire alla decisione. Lo scontro, tuttavia, non è solo su diverse credenze e concezioni della realtà ma anche su interessi e valori che confliggono e che si inseriscono in lotte di potere o di leadership tra i membri del gruppo.

Il gruppo è un serbatoio di pensieri (*think tank*) e di esperienze grazie ai quali risulta maggiore la capacità di valutare le alternative e di compiere una scelta migliore. Esistono, però, dei *bias* decisionali, dei nuclei ricorrenti che possono condurre ad adottare strategie di distorsione. I *bias* decisionali costituiscono delle idee preconcette, dei giudizi tendenziosi, degli errori sistematici nell'elaborazione delle informazioni. Ecco i principali.

• Il pensiero di gruppo (*Groupthink*). Questo bias decisionale è stato originariamente elaborato da Janis (1972) con riferimento ad alcune scelte politiche e militari che si erano poi rivelate dei veri e propri errori². Dette scelte erano state assunte in gruppi sorretti fondamentalmente dal bisogno di raggiungere un accordo tra i membri. L'elevato grado di coesione nel gruppo, l'alto grado di appartenenza e di identificazione con esso, la tensione a mantenere relazioni positive al suo interno, sarebbero – unitamente alla pressione temporale che spesso impone una decisione rapida – alla base del comportamento di autocensura dei membri dissenzienti.

I processi attraverso i quali tale meccanismo può operare sono relativamente semplici: una selezione aprioristica dei dati utilizzando solo quelli che confermano la posizione assunta; la difficoltà a introdurre argomenti dissonanti specie in presenza di un leader direttivo e carismatico; scarsa abitudine a considerare le posizioni divergenti come indispensabili contributi; la ricerca dell'unanimità; condizioni di incertezza.

• Falso consenso (False consensus). Tendenza a sovrastimare il grado di similarità tra sé e gli altri: certe persone, in altre parole, ritengono che gli altri la pensino come loro. È la tendenza dei membri di un gruppo a far ritenere che le proprie convinzioni o le proprie opinioni siano comuni anche a molte altre persone e siano più diffuse di convinzioni e opinioni diverse dalle proprie. I

meccanismi alla base di questo errore logico sono riconducibili al bisogno di affiliazione, che può indurre le singole persone a percepirsi come maggiormente simili alle persone del gruppo di riferimento; alla chiusura del gruppo auto centrato e poco incline al confronto con altre persone o altri gruppi; all'azione della cosiddetta euristica della disponibilità per cui, non conoscendo le opinioni e i comportamenti degli altri, formuliamo le nostre stime sulla base dei nostri convincimenti.

• Coinvolgimento crescente (Escalation of commitment). Crescente coinvolgimento in una decisione malgrado le informazioni sui risultati di detta decisione siano del tutto negativi. Il decisore persiste nella sua scelta per dimostrare che la decisione originaria non era sbagliata.

Attraverso le decisioni noi contribuiamo a costruire i nostri contesti di vita, a costruire e a modificare la realtà personale, professionale e sociale, assumendo la responsabilità delle nostre azioni³. Decisioni e responsabilità sono, dunque, intimamente connesse.

¹ Cfr. Avallone F. (2011). Psicologia del lavoro e delle organizzazioni. Carocci, Roma.

 $^{^6}$ Esempio: le decisioni di Johnson relative ad un crescente coinvolgimento nella guerra del Vietnam; la decisione di Kennedy di invadere Cuba alla Baia dei Porci

³ (De Leo, 1996): *qualcuno*, in termini individuali e di ruolo è tenuto, anche sulla base delle sue abilità, capacità e competenze, a rispondere *di qualcosa*, cioè di azioni, comunicazioni, omissioni a lui attribuibili; dei modi attraverso i quali si combinano, nelle azioni, le intenzioni, i significati, i valori *a qualcun altro*, cioè verso colui o coloro che hanno aspettative legittime di pretendere risposte *sulla base di norme o di regole* attive e operanti nel contesto considerato.

Unità 5

Promuovere la cultura della sicurezza stradale

DESCRIZIONE DELL'UNITÀ 5: PROMUOVERE LA CULTURA DELLA SICUREZZA STRADALE

Questa sezione è dedicata all'attivazione diretta dei partecipanti sulle tematiche della sicurezza stradale, attraverso un'azione di comunicazione/sensibilizzazione di cui i ragazzi saranno autori e realizzatori⁴.

Con la guida di modalità definite i giovani dovranno realizzare un "prodotto comunicativo" tra quelli descritti, volta a sensibilizzare i propri pari sul tema della sicurezza stradale.

Il trainer potrà dare maggiore forza a questa specifica azione (e quindi in generale al programma), prendendo accordi con alcuni partner locali istituzionali, formali o informali (scuola, università, amministrazione comunale, gruppi sportivi e di aggregazione sociale ecc), che possano facilitare la visibilità dei prodotti realizzati dai ragazzi, attraverso una diffusione a livello locale.

OBIETTIVI

Rinforzare l'apprendimento dei partecipanti attraverso il coinvolgimento diretto e come parte attiva sulle tematiche della sicurezza nei comportamenti di guida.

Sostenere l'eventuale disseminazione di una cultura alla sicurezza stradale all'interno dei gruppi e dei contesti di riferimento dei ragazzi (ad es. scuola, gruppo di pari, social network ecc.).

_

⁴ Diverse ricerche empiriche sull'efficacia dei programmi di educazione alla sicurezza stradale hanno messo in luce che l'attivazione diretta dei giovani attraverso la creazione una campagna di comunicazione rivolta ai propri coetanei, aumenta sensibilmente l'efficacia dell'intervento sui partecipanti stessi, riscontrabile non solo sui comportamento di guida, ma anche nella riduzione percentuale di incidenti stradali in cui incorrono rispetto ai loro pari. Per approfondimenti vedi IVERSEN H., RUNDMO T. AND KLEMPE H. (2005), Risk Attitudes and Behavior Among Norwegian Adolescents. The Effects of a Behavior Modification Program and a Traffic Safety Campaign, in "European Psychologist", 10, pp. 25–38.

ARTICOLAZIONE

L'unità si articola in 3 modalità che si differenziano per complessità operativa, tempi e strumenti necessari alla loro realizzazione. Le modalità verranno scelte dal trainer in base alle valutazioni di interesse e di fattibilità.

Tutte le modalità prevedono il lavoro in piccoli gruppi da circa 5 partecipanti; il trainer potrà scegliere se assegnare ai piccoli gruppi modalità identiche o diverse.

PREPARAZIONE

Il trainer presenta ai partecipanti l'attività, che consiste nella realizzazione di un prodotto di comunicazione con cui sensibilizzare i loro coetanei sul tema della sicurezza stradale e promuovere comportamenti di guida sicuri e responsabili.

Unità 5 – Promuovere la cultura della sicurezza stradale

Esercizio 10. "La pagina del social network"

Ouesta modalità consiste nella realizzazione da parte dei partecipanti di una pagina da inserire su un social network a cui sono iscritti, come può essere Facebook. La realizzazione della pagina avviene con il supporto del computer e con una connessione internet attiva; è necessario che il trainer verifichi le competenze informatiche di base dei partecipanti ed abbia a disposizione almeno un computer ed una connessione internet per ogni gruppo attivato con questa modalità. È una modalità molto affine a quelle in uso nei ragazzi, che richiede la padronanza di base dei sistemi di navigazione su internet.

Richiede circa 20 minuti.

Istruzioni

Il trainer presenta l'obiettivo: realizzare una pagina su un social network (ad esempio Facebook) che promuova nei coetanei comportamenti di guida sicura. Il trainer spiega anche che la pagina dovrà essere dinamica e saper comunicare efficacemente al target di riferimento (i coetanei), mediante l'uso di linguaggi che siano per loro riconoscibili, anche attraverso delle immagini, uno slogan, dei post e dei link utili.

Il gruppo dovrà realizzare la pagina con il computer, sul format in uso nel social network prescelto, con il supporto di un set di immagini a disposizione del kit.

Il trainer assegna il tempo a disposizione e lascia che i gruppi lavorino in autonomia; non segue direttamente il lavoro nei piccoli gruppi, ma ne supervisiona l'andamento a distanza garantendo la sua assistenza in caso di richiesta.

Terminato il lavoro, i gruppi presentano le loro realizzazioni spiegando le scelte creative e comunicative fatte ed indicando le modalità con cui la pagina si potrebbe mantenere attiva nel tempo.

Commento

Il trainer valorizzerà, se del caso, il lavoro svolto. Si soffermerà sul contenuto del messaggio veicolato dalla locandina arricchendolo da sue personali note di commento.

Materiali

Un computer con la connessione ad internet, set di 30 immagini.

Possibili azioni del trainer per dare visibilità al prodotto comunicativo

Il trainer può chiedere ai ragazzi di inserire sui loro profili presenti sul social network un link (o un "Mi piace") che rimandi alla pagina realizzata; ciò ne garantirebbe una diffusione all'interno dei loro network informali.

Unità 5 – Promuovere la cultura della sicurezza stradale

Esercizio 11. "La locandina"

Questa modalità consiste nella realizzazione di una locandina.

Una locandina è un poster le cui dimensioni ridotte (A3) ne consentono un'agevole affissione in bacheche (ad es. a scuola o all'università), in contesti pubblici in generale (ad es. sulle vetrine dei locali pubblici tipo bar, all'esterno delle discoteche ecc.), oltre che nei posti abitualmente frequentati dai ragazzi. È una modalità che non richiede l'uso di particolari tecnologie ed è semplice e coinvolgente. Richiede circa 90 minuti di realizzazione.

Istruzioni

Il trainer presenta l'obiettivo: realizzare una locandina che promuova nei coetanei comportamenti di guida sicura. Spiega ai partecipanti cosa si intenda con "locandina": è un poster di formato A3 che attraverso un mix di parole ed immagini veicola un concetto o un messaggio (**vedi scheda 14**). Il trainer spiega anche che la locandina dovrà saper comunicare efficacemente al target di riferimento (i coetanei), mediante l'uso di linguaggi e codici che siano per loro riconoscibili, anche attraverso le immagini ed uno slogan.

Il gruppo dovrà realizzare la locandina a mano, con l'uso di matite, colori e pennarelli. Potrà lavorare a delle bozze su delle copie del format (di formato A4) che il trainer provvederà a fornire loro.

Il trainer assegna il tempo a disposizione e lascia che i gruppi lavorino in autonomia; non segue direttamente il lavoro nei piccoli gruppi, ma ne supervisiona l'andamento a distanza garantendo la sua assistenza in caso di richiesta.

Terminato il lavoro i gruppi presentano le loro realizzazioni spiegando le scelte creative e comunicative fatte ed indicando i luoghi in cui la locandina potrebbe essere affissa.

Commento

Il trainer valorizzerà il lavoro svolto apprezzando, se del caso, la forma e la gradevolezza espressiva. Si soffermerà sul contenuto del messaggio veicolato dalla locandina arricchendolo da sue personali note di commento.

Materiali

Format A3 prestampato, matite, temperini, colori, pennarelli, fogli A4 di prova.

Possibili azioni del trainer per dare visibilità al prodotto comunicativo

Il trainer, anche in relazione alla qualità del lavoro svolto, potrebbe chiedere alla scuola/università di realizzare al suo interno delle fotocopie a colori A3 della locandina affinché possa essere affissa dai ragazzi nei luoghi di frequentazione giovanile.

SCHEDA 14

stampare su carta in formato A4 e consegnare ai partecipanti pe la bozza della locandina. Da stampare il A3 per la realizzazione della locandina.)				
STATIATIATIATIATIATIATIATIATIA				
•	. Da stampare	. Da stampare il A3 per la reali		

Unità 5 – Promuovere la cultura della sicurezza stradale

Esercizio 12. "La gara dei Tweets"

Questa modalità consiste nel realizzare una competizione tra gli studenti che si impegneranno nella realizzazione di tweets, che dovranno comunicare efficacemente il risultato della loro esperienza. Il trainer consegna ad ogni gruppo, 4 o 5 in ogni classe, il foglio dove

Il trainer consegna ad ogni gruppo, 4 o 5 in ogni classe, il foglio dove scrivere il tweet (**Vedi Scheda 15**), e assegna il tempo a disposizione (10 minuti).

Divisi nei gruppi, i ragazzi saranno invitati a scrivere un tweet, un messaggio di 140 caratteri, sul tema della sicurezza stradale, attribuendo un nome al proprio gruppo. Il messaggio sarà concordato nel gruppo e dovrà interessare dei follower.

Una volta completati i tweet il trainer li ritira ed inizia in plenaria a leggerli uno alla volta. Inizia così una gara al miglior tweet. Dopo ogni lettura di un tweet il trainer conta quanti ragazzi sono disponibili a diventare follower di quel messaggio; Ovviamente non possono essere conteggiati gli studenti che hanno realizzato lo stesso tweet. Vince il gruppo che raccoglie più follower.

Commento

Il trainer valorizzerà, nel caso, il lavoro svolto. Si soffermerà sul contenuto dei messaggi veicolati dai Tweets arricchendoli di sue personali note di commento.

Materiali

La scheda 15

Scheda 15 (da stampare a consegnare ad ogni gruppo)

	Nome del gruppo:						
1	Scuola:						
Scrivete nel riquadro sottostante un breve messaggio di massimo 140 caratteri, dopo l'esperienza che avete appena fatto. Cercate di scriverlo in modo da interessare il maggior numero di persone, affinché diventino follower del vostro gruppo							

Bibliografia

- Arnett, J.J., Offer, D. e Fine, M.A. (1997). Reckless driving in adolescence: "State" and "trait" factors. *Accident Analysis and Prevention*, *29*, *57-63*.
- Deffenbacher, J. L., Lynch, R. S., Oetting, E. R., & Yingling, D. A. (2001). Driving anger: correlates and a test of state-trait theory. *Personality and Individual Differences*, *31*, 1321-1331.
- Avallone F. (2011). Psicologia del lavoro e delle organizzazioni. Carocci, Roma.
- Avallone, F., Giannini, A.M., Sgalla, R. (2011). *Handbook of training guidelines on road safety awareness and education for young drivers*. ICARUS Project Inter-Cultural Approaches for Road Users Safety TREN/SUB/01-2008 (www.webicarus.eu).
- Baker, S.P., O'Neill, B., Ginsburg, M.J., Li, G., (1992). *The Injury Fact Book*. New York: Oxford University Press
- Bandura (1986) Bandura, A. (1996). *Il senso di autoefficacia. Aspettative su di sé e azione*. Trento, Edizioni Erickson.
- Begg, D., Langley, J.D., Stephenson, S. (2003). Identifying factors that predict persistent driving after drinking, unsafe driving after drinking, and driving after using cannabis among young adults. *Accident Analysis and Prevention*, Vol 35(5), 669-675.
- Begg, D., Langley, J.D., Stephenson, S. (2003). *Identifying factors that predict persistent driving after drinking, unsafe driving after drinking, and driving after using cannabis among young adults*. Accident Analysis and Prevention, Vol 35(5), 669-675.
- Bagnall, G. (1991). Educating Young Drinkers. London.
- Bina, M., Graziano, F., Bonino, S. (2006). Risky driving and life styles in adolescence. AccidentAnalysis&Prevention38 (3), 472–481.
- Bonino S., Cattelino E. (1999). I comportamenti a rischio per la salute e a rischio psicosociale in adolescenza: i comportamenti rischiosi e la guida pericolosa, Regione Piemonte, Assessorato Assistenza sanitaria, Torino.
- Bonino S., Cattelino E. (1999). I comportamenti a rischio per la salute e a rischio psicosociale in adolescenza: i comportamenti devianti, Regione Piemonte, Assessorato Assistenza sanitaria, Torino.
- Bonino S., Cattelino E. (1999). I comportamenti a rischio per la salute e a rischio psicosociale in adolescenza: assunzione di alcolici, Regione Piemonte, Assessorato Assistenza sanitaria, Torino.
- Carbone, P. (2003). *Le ali di Icaro. Rischio e incidenti in adolescenza*. Bollati Boringhieri, Torino.

- Chou, P, Dawson, D. Stinson, F., Huang, B., Pickering, R., Zhou, Y, (2006). *The prevalence of drinking and driving in the United States, 2001–2002*. Results from the national epidemiological survey on alcohol and related conditions, Drug and Alcohol Dependence 83,137–146.
- Deffenbacher, J.L., Deffenbacher, D.M., Lynch, R.S., Richards, T.L., 2003a. Anger, aggression, and risky behaviour, a comparison of high and low anger drivers. Behav. Res. Ther. 41, 701–718.
- Deffenbacher, J.L., Lynch, R.S., Filetti, L.B., Dahlen, E.R., Oetting, E.R., 2003b. Anger, aggression, risky behavior, and crash-related outcomes in three groups of drivers. Behav. Res. Ther. 41, 333–349.
- Deffenbacher, J.L., Oetting, E.R., Lynch, R.S. (1994). Development of a driving anger scale. *Psychological Report*. 74, 83-91.
- Deffenbacher, J.L., Huff, M.E., Lynch, R.S., Oetting, E.R., Salvatore, N.F. (2000). Characteristics and tratment of High-Anger Drivers. *Journal of Counseling Psychology*. 47, 1, 5-17.
- Deffenbacher, J.L., Richards, T.L., Filetti, L.B., Lynch, R.S. (2005). Angry Drivers: A test of State-Trait Theory. *Violence and Victims*, 4, 455-469.
- Deffenbacher, J.L. (2008). Anger, aggression, andriskybehaviorontheroad: a preliminary study of urban and rural differences. Journal of Applied Social Psychology 38(1), 22–36. 755–759.
- Deery, H.A. (1999). Hazard and risk perception among young novice drivers. Journal of Safety Research, 30 (4), 225-236.
- Evans, L. (1991). Traffic Safety and the Driver. New York: Reinhold.
- Ferlazzo, F. (2005). *Le indagini del "Centro Interuniversitario di ricerca sulla sicurezza stradale"*. In V. Benincasa, psicologia viaria, Milano:Franco Angeli.
- Giannini A.M., Lucidi F. (2007). *Il paradosso del giovane guidatore*. Roma, Kappa Editore.
- Gregersen, N.P., Bjurulf, P. (1996). Young novice drivers: Towards a model of their. Accident involvement. *Accident Analysis and Prevention*, 28, 229-241.
- Hatfield, J., Fernandes, R., (2008). *The role of risk-propensity in the risky driving of younger drivers*. Accident Analysis & Prevention 41(1), 25–35.
- Heider f. (1944), *Social Perception and Phenomenal Causality*, in "Psychological Review", 51, pp. 358-74.
- Hoorens, V. (1993). Self-enhancement and superiority biases in social comparison. In W. Stroebe & M. Hewstone (Eds), European Review of Social Psychology (Vol. 4, pp. 113±139). New York: John Wiley.ISTAT (2011-2012-2013)
- Istituto Nazionale di Statistica, ISTAT, (2014). Incidenti stradali, anno 2013.

- Iversen H., Rundmo T. and Klempe H. (2005), *Risk Attitudes and Behavior Among Norwegian Adolescents. The Effects of a B ehavior Modification Program and a Traffic Safety Campaign*, in "European Psychologist", 10, pp. 25–38.
- Janis, I. L. (1972). Victims of Groupthink. New York: Houghton Mifflin.
- Jonah, B.A., Thiessen, R., & AuYeung, E. (2001). Sensation seeking, risky driving and behavioral adaptation. Accident Analysis& Prevention, 33(5), 679684.
- Jonah, B. A. (1986). Accident risk and risk-taking behavior among young drivers. Accident Analysgis and Prevention, 18 (4), 255-271.
- Kelman, H. C. (1961), Processes of Opinion Change, Public Opinion Quarterly 25 (Spring) 57-78.Le Breton, 2003
- Kohn, M. L., Schooler C, (1983). Work and Personality: An Inquiry into the Impact of Social Stratification. Ablex Publishing Corporation, New Jersey.
- Le Breton D. (2003). *Le condotte a r ischio tra i giovani*. Animazione Sociale.
- Lopes, L. L., (1983). *Some thoughts on the psychological concept of risk.* Journal of Experimental Psychology: Human Perception and Performance, 9, pp. 137-144.
- Lucidi F., Giannini A.M., Sgalla R., Mallia I., Devoto, A e Reichmann S. (2010). Young novice drivers subtype: Relationship to driving violations, error and lapsus. *Accident Analysis & Prevention*, 42, 1689-1696.
- Mead, G.H. (1964). *On Social Psychology*. Ed. by Anselm Strauss. University of Chicago Press.
- Organisation for Economic Co-operationand Development (OECD), 2006. Young. Drivers: The Roadto Safety. OECDPublishing, Paris, France.
- Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J., & Campbell, K. (1990). Errors and violations: a real distinction? Ergonomics, 33, 1315-1332. Rotter j. b. (1954), *Social Learning and Clinical Psychology*, Prentice-Hall, Englewood Cliffs (nj).
- Subramanian, R., 2006. Motor Vehicle Traffic Crashesasa Leading Cause of Death in the United States, 2003. Traffic Safety Facts—Research Notes, National Highway Traffic Safety Administration, Washington, D.C.
- Van der Pligt, J., (1996). Risk perception and self-protective behavior. *European Psychologist*, 1 (1), 34-43.
- Viano & Ridella, 1999; Viano, D., Ridella, S. 1996. Significance of intersection crashes for older drivers. Society of Automotive Engineers, Technical Paper 960457, Warrendale, PA.
- Weiner B., Heckhausen H, Meyer W. U. (1972), Casual Ascriptions and Achievement Behavior: A Conceptual Analysis of Effort and Reanalysis of

- *Locus of Control*, in "Journal of Personality and Social Psychology", 21(2), February, pp. 239-48.
- Weinstein, N. D. (1980). Unrealistic optimism about future life events. Journal of Personality and Social Psychology, 39 (5), 806-820.
- Weinstein, N. D. (1984). Why it won't happen to me: Perceptions of risk factors and susceptibility. Health Psychology, 3, 431–457.
- Weinstein, N. D. (1989). Effects of personal experience on self-protective behavior. Psychological Bulletin, 105 (1), 31-50.
- Wilson, R. J., Mann, R. E., (1990). *Drinking and driving: Advances in research and prevention*. New York, NY, US: Guilford Press; US.
- World Health Organization (WHO), (2004). Preventing Road Traffic Injury :A Public Health Perspective for Europe. Copenhagen, WHO, Regional Office for Europe. Available at:http://www.euro.who.int/document/E82659.pdf.
- Zuckerman, M. (1971). Dimensions of sensation seeking. Journal of Consulting and Clinical Psychology, 36(1), 45-52.
- Zuckerman, M. (1979). Sensation seeking. Hillsdale, NJ: Lawrence Erlbaum. Zuckerman, M. (1984). Sensation seeking: A comparative approach to a human trait. Behavioral and Brain Sciences, 7(3), 413-471.
- Zuckerman, M., Eysenck, S. B. J., & Eysenck, H. J. (1978). Sensation seeking in England and America: Cross-cultural, age, and sex comparisons. Journal of Consulting and Clinical Psychology, 46(1), 139-149.
- Zuckerman, M. (1994). Behavioral expressions and biosocial bases of sensation seeking. New York, NY: Cambridge University Press.Mead, 1964.
- Zuckerman, M., (2007). Sensation seeking and risky driving, sports, andvocations. In: Zuckerman, M. (Ed.), (2007). Sensation Seeking and Risky Behavior. American Psychological Association, Washington, DC, pp. 73–106.

Gli incidenti stradali costituiscono oggi una delle principali emergenze sociali. Le ultime statistiche dell'Istat indicano che ogni giorno in Italia si verificano circa 500 incidenti stradali gravi (con morti e feriti), che coinvolgono frequentemente giovani guidatori. Coerentemente con le linee di indirizzo europee e nazionali, vi è la volontà di realizzare attività di formazione ed iniziative di divulgazione e sensibilizzazione nell'ambito dell'educazione alla sicurezza stradale, in particolare nei confronti dei giovani, volte a promuovere modelli di comportamento responsabile alla guida.

Questa pubblicazione è il risultato di un lavoro che ha impegnato docenti universitari, con documentate esperienze nel settore, Enti ed Associazioni che hanno come mission la sicurezza stradale, funzionari ed Operatori di Polizia di Stato e Locale, oltre ai numerosi studenti coinvolti nelle attività di formazione.

Il libro ha due finalità con differenti target. Il primo obiettivo è quello di raggiungere e sensibilizzare i ragazzi, offrendo loro un'ampia descrizione delle più diffuse cause degli incidenti stradali che coinvolgono i giovani. Il secondo è di offrire a tutti gli operatori, che a diverso titolo operano nella formazione sui temi della sicurezza stradale, una guida agile e di facile consultazione. Nell'ultimo capitolo in particolare viene descritto un "Kit" completo e strutturato di attività di formazione (esercizi, simulazioni, attività di gruppo, etc.), indirizzato ai giovani guidatori, con la descrizione delle principali problematiche che si possono presentare durante la conduzione di gruppi di discussione.

Scarica **SECURGUIDA**APP di realtà aumentata
per smartphone e tablet





Safety21 è la società italiana di servizi tecnologici che offre agli Enti Pubblici ed alle Forze di Polizia piattaforme avanzate e innovativi servizi di outsourcing per il miglioramento degli standard della sicurezza stradale.