

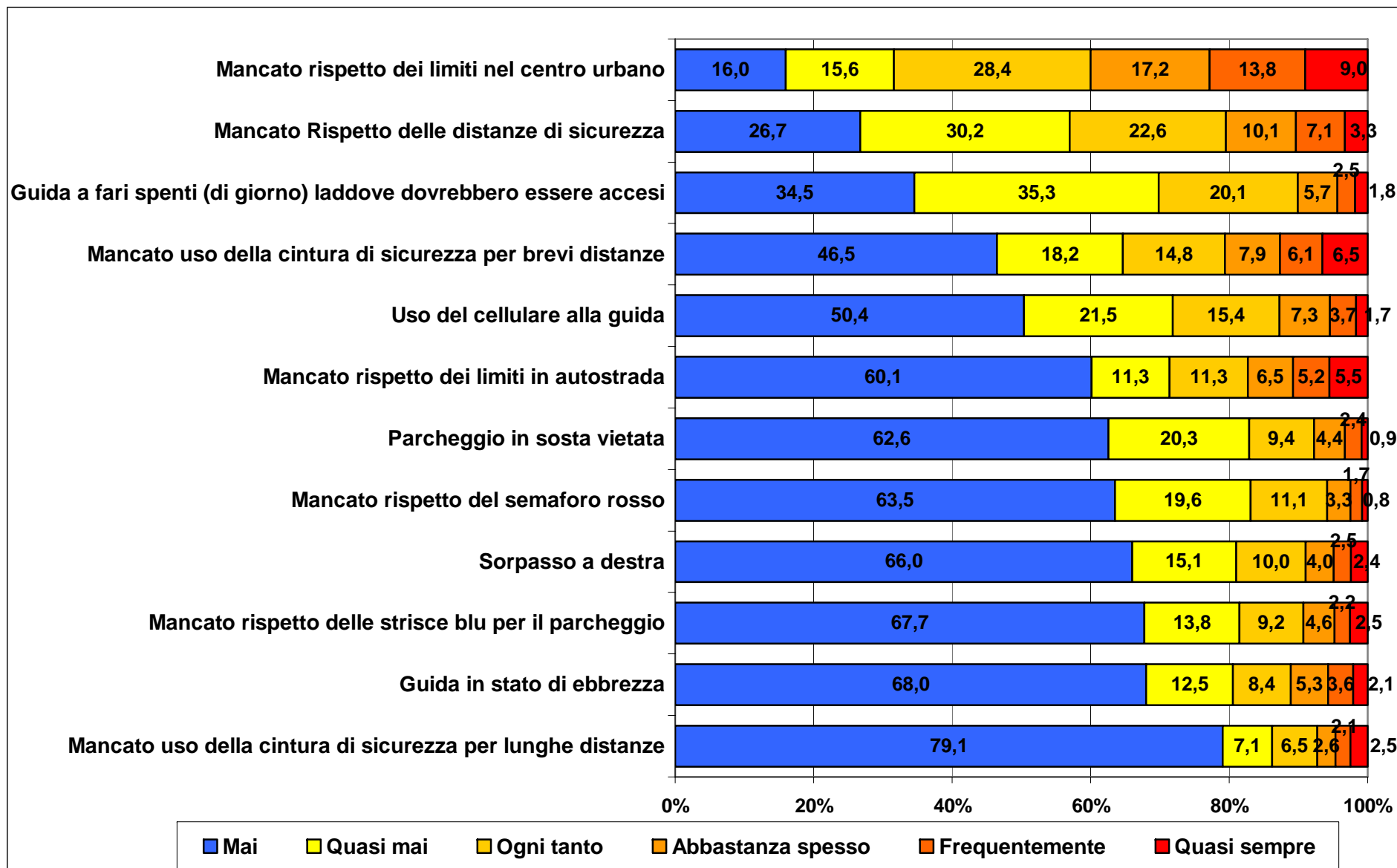
Il Paradosso del Giovane Guidatore

Si può definire “paradosso del giovane guidatore” il fenomeno secondo il quale ogni volta che un guidatore inesperto mette in atto una imprudenza senza pagarne le drammatiche conseguenze, si rafforza nella sua convinzione di essere immune dai rischi di incidente stradale. Naturalmente l’obiettivo non è quello di aspettare che questo circolo vizioso venga interrotto dall’eventualità di un incidente, ma quello di mettere in atto strategie di intervento, capaci di contrastare le pericolose tendenze “fataliste” di fronte all’incidentalità stradale e alla sua imprevedibilità, ma allo stesso tempo capaci di contrastare la percezione, altrettanto pericolosa, che l’infortunio alla guida possa essere considerato come un’equazione matematica in cui si hanno a disposizione tutte le incognite. L’infortunio alla guida è invece un evento probabilistico, nel quale la corretta attenzione degli individui agisce abbassando le probabilità di porre a repentaglio la propria e altrui incolumità.

Tra tutti i sistemi di trasporto utilizzati dall’uomo, il trasporto su strada è quello più pericoloso. In Europa si rilevano ogni anno più di 1.200.000 incidenti stradali in cui muoiono circa 50.000 persone e 2.000.000 rimangono ferite. Gli incidenti stradali, in Italia, rappresentano la prima causa di morte nella fascia di età tra i 15 e i 24 anni e sono determinati da fattori legati al guidatore, al mezzo e alle condizioni stradali, che tra di loro interagiscono. Tra questi, i fattori legati al guidatore assumono certamente un ruolo predominante. Le statistiche che indicano che la responsabilità degli incidenti stradali sia da attribuirsi per il 90- 95% a dinamiche che registrano il contributo dell’errore umano. Per questa ragione, l’obiettivo che l’Unione Europea si è posta di ridurre del 50% le vittime degli incidenti stradali entro il 2010 può essere perseguito e raggiunto contemplando, insieme agli interventi di tipo legislativo e alle attività di sorveglianza, anche campagne di tipo educativo e formativo. Su questo versante una delle principali iniziative condotte in Italia è certamente rappresentata dal Progetto ICARO, una campagna di sicurezza stradale promossa dalla Polizia di Stato che, in sette edizioni, ha interessato 133 città, coinvolgendo oltre 72.000 studenti. Nei diversi anni il Progetto ICARO ha saputo sperimentare diverse forme di comunicazione, cercando di adottare un linguaggio sempre più vicino ai giovani e capace di sensibilizzarli al tema della sicurezza stradale. Attualmente ICARO poggia su un sistema di diverse azioni coordinate, tra cui degli spettacoli teatrali per i bambini e gli adolescenti, l’uso di un circuito di guida con auto elettriche e ciclomotori e il confronto con testimonianze di operatori della Polizia Stradale e giovani vittime di incidenti stradali. Quest’anno, nel progetto ICARO non ci si è posti unicamente l’obiettivo di promuovere la sicurezza stradale ma, grazie alla sensibilità di enti come la Polizia di Stato, l’ANIA, il Ministero dei Trasporti, il Ministero della Pubblica Istruzione, l’Unicef

e Sicurstrada che, da sempre, identificano nella Sicurezza Stradale uno dei principali obiettivi da raggiungere, è stato anche possibile studiare le variabili psicologiche e le caratteristiche individuali che possono configurarsi come fattori di rischio per gli incidenti stradali. La conoscenza di tali fattori non è solo un obiettivo di ricerca. Essa si configura come un requisito essenziale per orientare in modo ottimale nuove strategie di intervento e per valutare l'efficacia di quelle fin qui sperimentate. Con questi obiettivi è stata condotta una ricerca basata su una serie di questionari validi e attendibili. Attraverso questi strumenti, sono state raccolte informazioni, su oltre 5000 studenti delle scuole secondarie superiori in 12 città campione. Nel box 1 sono sintetizzate le violazioni che più frequentemente vengono messe in atto dai giovani che hanno partecipato allo studio

BOX 1: LE VIOLAZIONI CHE PIU' FREQUENTEMENTE VENGONO MESSE IN ATTO (ESPRESSE IN PERCENTUALE)



I giovani guidatori che, con maggiore frequenza mettono in atto questi comportamenti, incorrendo in un maggior numero di multe e, sfortunatamente, anche di incidenti stradali, si caratterizzano per avere un “profilo” psicologico piuttosto chiaro. Essi hanno livelli di ansia bassi, ricercano costantemente “sensazioni ed emozioni forti, mostrano alti livelli di aggressività che si manifesta anche durante la guida. Questi ragazzi mostrano di non considerare il rispetto delle norme sociali come un obiettivo importante di per sé, ma solo in funzione delle conseguenze strumentali (premi o punizioni) che da esso possono derivare. Inoltre il profilo dei giovani guidatori “a rischio” è caratterizzato da due sistemi di convinzioni sbagliate in riferimento alla guida. Il primo si riferisce agli atteggiamenti nei confronti del codice della strada. I giovani a maggiore rischio pensano che il codice non sia un sistema che garantisce i diritti di tutti i guidatori, bensì un sistema di vincoli che riduce la viabilità e la scorrevolezza del traffico. Ne vengono percepiti gli aspetti “sanzionatori”, che però non vengono messi in relazione alla propria sicurezza. Il secondo sistema di convinzioni errate si riferisce alla analisi delle cause degli incidenti. I giovani pensano che l’incidente in realtà, non dipenda dal comportamento del guidatore ma da eventi casuali, imprevedibili o legati solo alle responsabilità o alla imperizia degli altri. Quindi, secondo loro, la messa in atto di comportamenti di guida sicura è sostanzialmente inutile perché non abbassa la probabilità di incidenti. E’ interessante notare che questo profilo di variabili non solo si associa ad un maggior numero di multe e di incidenti stradali diurni, ma anche a una maggiore frequenza nella guida notturna, a una maggiore frequenza di episodi di guida in condizioni di ebbrezza e a una maggiore frequenza di episodi di sonnolenza alla guida. Il quadro di questi risultati è sintetizzato nei successivi box che sintetizzano i profili dei guidatori “a rischio”,

Box 2: IL GIOVANE GUIDATORE "A **RISCHIO**"



- ✓ **Ricerca**, in ciò che fa, **sensazioni ed emozioni forti**.
- ✓ **Non rispetta le norme di convivenza comune** ed è anche una persona **poco altruista**.
- ✓ Ritiene che **gli incidenti accadano più per colpa di altri o della cattiva sorte che per la propria responsabilità**.
- ✓ Spesso, durante la guida, **si innervosisce con gli altri guidatori**, e ha reazioni aggressive di fronte ai piccoli inconvenienti nel traffico.
- ✓ Pensa che le **norme del codice stradale non siano una garanzia per la propria sicurezza, ma un vincolo che ostacola la scorrevolezza del traffico**.
- ✓ E', nella maggior parte dei casi, un **ragazzo**.

QUESTE CARATTERISTICHE SI TRADUCONO ANCHE IN **COMPORAMENTI RISCHIOSI**. Egli infatti:

- ✓ **Commette più violazioni del codice stradale ed errori alla guida** rispetto ad altri.
- ✓ **Riceve spesso multe**.
- ✓ **Usa molto la macchina** e percorre molti chilometri.
- ✓ **Guida dopo aver bevuto alcolici più frequentemente** di altri guidatori.
- ✓ **Guida spesso durante le ore notturne** e ha sperimentato più degli altri la **sonnolenza alla guida**.
- ✓ E stato coinvolto di più in **incidenti stradali** che, in media, risultano **più gravi**.

Questo **PROFILO** di GUIDATORE "A RISCHIO" SI RILEVA NEL **34,33%** dei ragazzi intervistati.

Box 2: IL GIOVANE GUIDATORE "PRUDENTE"



- ✓ E' un tipo **altruista** e **rispetta le norme di convivenza civile**.
- ✓ **Non prova rabbia** nei confronti degli altri ed è un tipo piuttosto **socievole**.
- ✓ Pensa che **gli incidenti siano causati da proprie responsabilità** e che un **guidatore attento e responsabile** possa fare molto per evitarli.
- ✓ Pensa che **le norme del codice stradale debbono essere rispettate** perché esse servono per garantire la propria e altrui sicurezza.

QUESTE CARATTERISTICHE SI TRADUCONO ANCHE IN **COMPORAMENTI PRUDENTI**. Egli infatti:

- ✓ **Usa di meno la macchina** e percorre **meno chilometri** rispetto ad altri guidatori.
- ✓ **Guida raramente durante le ore notturne** e, per questo, **evita la sonnolenza alla guida**.
- ✓ **Evita di guidare dopo aver bevuto**.
- ✓ Ha ricevuto di **meno multe**.
- ✓ È stato coinvolto di **meno in incidenti stradali**.
- ✓ **Commette meno violazioni del codice stradale, errori e disattenzioni alla guida** rispetto al guidatore "A Rischio".

Questo **PROFILO** di GUIDATORE "PRUDENTE" SI RILEVA NEL **37,8%** dei ragazzi intervistati.

Box 3: IL GIOVANE GUIDATORE "PREOCCUPATO/CONTROLLATO"



- ✓ **Non è un tipo altruista ma pensa che le regole di convivenza vadano comunque rispettate.**
- ✓ **E' un tipo un po' ostile con gli altri e gli capita di arrabbiarsi alla guida e di prendersela con gli altri guidatori.**
- ✓ **E' piuttosto ansioso e pensa di avere poco controllo sugli incidenti.**
- ✓ **Teme di essere più esposto al rischio di incidenti rispetto agli altri.**

LE CARATTERISTICHE "NEGATIVE" DI QUESTO PROFILO (Rabbia-Ostilità-Scarso Altruismo) **NON SI TRADUCONO IN VIOLAZIONI DEL CODICE STRADALE**, che vengono limitate dall'ansia e dal timore di avere un incidente.

Il giovane guidatore "preoccupato/controllato" ha, infatti, un comportamento molto simile a quello del guidatore "prudente". **QUESTO PERÒ NON LO PROTEGGE DAL RISCHIO DI DISATTENZIONI ALLA GUIDA.**

Questo **PROFILO DI GUIDATORE "PREOCCUPATO/CONTROLLATO"** SI RILEVA NEL **27,88%** dei ragazzi intervistati.

Identificare le caratteristiche individuali che si collegano al rischio di incidenti è un elemento cruciale per poter impostare correttamente campagne ed interventi di promozione della salute e della sicurezza stradale. Le campagne che hanno adottato azioni personali e dirette, come l'organizzazione di conferenze o manifestazioni, attività locali, combinate con percorsi educativi, misure legislative, ecc., sono accompagnate da maggiore efficacia rispetto a quelle condotte unicamente attraverso i mass media. L'intervento condotto attraverso ICARO ha pienamente recepito queste indicazioni e, attraverso una drammatizzazione teatrale, ha utilizzato un modello comunicativo che si proponeva di attivare le dinamiche emotive dei giovani partecipanti. L'efficacia di questo modello è stata monitorata attraverso un programma di valutazione che prevedeva un confronto *pre-post intervento* con un gruppo di controllo. I risultati indicano che la partecipazione a ICARO si associa a un miglioramento dell'atteggiamento nei confronti della sicurezza stradale, del rispetto delle norme di convivenza sociale, ad una diminuzione nell'impulso a reagire in modo aggressivo alle difficoltà che si incontrano nella guida. Al contrario, in assenza di intervento, si assiste a una riduzione nella percezione della responsabilità del guidatore nei confronti del rischio di incidenti, e a una concomitante diminuzione della percezione di rischio. La valutazione di efficacia delle iniziative di ICARO non si è basata solo su dati raccolti attraverso questionari, ma è stata anche condotta una analisi qualitativa basata su interviste e focus group.

Sempre nell'ottica di valutare aspetti salienti dell'impatto di ICARO 7 sono stati condotti alcuni focus group con studenti ed insegnanti di Scuole coinvolte in ICARO e di Scuole non coinvolte. L'idea di affiancare una analisi qualitativa si riferisce alla possibilità di analizzare aspetti che non possono emergere come risultati di questionari, proprio a causa della struttura chiusa del questionario stesso come strumento.

Lo strumento del focus group in genere è apprezzato da chi partecipa ai gruppi di discussione e offre la possibilità di raccogliere idee e proposte in modo facile e diretto.

I ragazzi hanno tutti di buon grado partecipato ai gruppi di discussione e si sono espressi sulla tematica della sicurezza stradale in modo articolato e consapevole, sia a livello dei possibili guidatori di motorino che di chi già possedeva la *minicar*.

In tutti i casi è stata rilevata la necessità di incrementare la consapevolezza di rischio proprio a livello della Scuola. Porre l'attenzione sul problema, sostengono in molti, serve proprio a non allentare l'attenzione e non favorire la distrazione da ciò che può diventare "un tragico epilogo della vita". Alcuni ragazzi dedicherebbero un tempo costante a scuola, con insegnanti ma anche con esperti a discutere gli aspetti relativi al rischio, ma anche a richiamare le norme. Parlare delle proprie esperienze di rischio serve ad informare gli altri, sono dunque utili esperienze personali e storie di personaggi pubblici. Ma il tutto non deve essere realizzato in modo noioso, bensì basarsi su

aspetti attraenti come: storie, simulate, visione di video, commenti di gare, impiego di musica, film su temi della sicurezza.

I suddetti strumenti, emerge fra le proposte, dovrebbero essere accompagnati da discussioni con esperti e con personaggi interessanti, non solo insegnanti e psicologi, ma anche il punto di vista della Polizia stradale e del medico del pronto soccorso, il campione sportivo e l'attore appassionato di auto e moto. Gli insegnanti aggiungono che le campagne nelle scuole dovrebbero essere costanti, ripetersi ed essere accompagnate da valutazioni di efficacia, esattamente come è stato fatto in questo caso, anche perché il processo di sviluppo e di introiezione delle norme nelle età che stiamo considerando è complesso e conflittuale, è utile quindi un monitoraggio continuo.

Il monitoraggio è positivo anche per gli insegnanti che, sottolineano in gran numero, spesso vengono lasciati soli a gestire questi aspetti di importanza fondamentale. In alcune scuole coinvolte da ICARO i ragazzi sottolineano come proprio la convergenza di molteplici fattori è fonte di interesse, l'insieme dello spettacolo, la possibilità di entrare in contatto con certi strumenti spinge a riflettere e avvicina al "porsi il problema". Spunti di riflessione interessanti vengono da coloro che sottolineano come le campagne non devono spaventare o terrorizzare "tanto al momento ti spaventi ma poi non ci pensi e corri lo stesso". Sembra che l'efficacia di una campagna in queste fasce di età sia molto legata al contatto diretto e all'uso di mezzi che coinvolgano ma che siano utili a restare nella mente dei destinatari. "Quando vai in discoteca con la tua ragazza e con gli amici, bevi, pensi a divertirti, balli, vuoi allentare i freni e certo non ti viene in mente che poi devi guidare per tornare a casa e tantomeno pensi all'incidente che è qualcosa che succede sempre a qualcuno che non conosci, che è distante da te"; "ma poi vieni a sapere che è successo al compagno della classe accanto (è successo in una delle scuole di Roma, nel quartiere di Saxa Rubra e ha comportato la morte del ragazzo) e ti dici che potevi essere tu, che quel ragazzo non lo vedrai più e ti viene rabbia, paura, ma quanto dura?". Gli insegnanti in parallelo esprimono il forte bisogno di "accompagnare i ragazzi a quella che si può dire fare proprio il comportamento di prudenza"; "prudenza non come noia o cose da vecchietti, ma come maturità e rispetto della propria vita e di quella degli altri"; "rischiare non deve essere un atteggiamento di superiorità, ma da bambini".

È interessante come, fa notare un'insegnante, quando chiediamo ai ragazzi, come avviene adesso, di parlare della sicurezza, siano tutti maturi e riflessivi, poi gli stessi li troviamo a fare le gare di corsa in moto al Laurentino.... Questo commento evidenzia chiaramente un aspetto rilevante che si connette alla problematica dell'ambivalenza adolescenziale, da una parte gli aspetti adulti, riflessivi, indicatori di introiezione delle norme ma anche della completa integrazione delle norme negli aspetti comportamentali, dall'altra invece riemerge la parte infantile che si rappresenta il rischio come valore, che vive al presente senza prospettarsi le conseguenze, che identifica la velocità senza limiti con il coraggio o con il cercare la sensazione forte che scuote e restituisce il

senso della propria capacità. Sono aspetti scissi in queste fasce di età e il lavoro da compiere è indicato dalle loro stesse osservazioni, vale a dire è il contatto con il problema da una parte e la possibilità di affrontarlo nell'ottica giusta, dall'altra, che favoriscono l'integrazione della parte matura con quella infantile e l'integrazione dei livelli di controllo costante del comportamento che possono favorire gestione e controllo del rischio.

Una ragazza riferisce di essere abituata a suggerire di non correre al suo ragazzo e spesso si sente come la sua mamma quando lo ricorda a suo padre, ma non riesce a trattenersi perché vede nel suo amico comportamenti che la spaventano e quando si sente rispondere "sei una lagna, sembri mia nonna" si sente umiliata, osserva come se certi comportamenti fossero più condivisi alla loro età lei non si sentirebbe come "una che è invecchiata a 16 anni" e la discussione che abbiamo fatto insieme le ha ricordato che è sulla strada giusta, che non è lei ad essere fuori luogo, ma chi ingiustamente la espone ad un rischio che non ha senso correre".

In conclusione: le analisi qualitative e quantitative dei dati emersi dalla ricerca hanno consentito di delineare un quadro complessivo degli atteggiamenti verso la sicurezza stradale, e verso le condotte che la favoriscono o la ostacolano, di notevole utilità per la progettazione di interventi o di campagne di sensibilizzazione che devono essere basati sulla conoscenza del pubblico a cui sono diretti, per raggiungere un livello di efficacia maggiore e un impatto significativo.