



La strada per lezione

L

Per prevenire gli incidenti, causati quasi sempre da fattori umani, occorre una seria campagna di educazione stradale anche nelle scuole. E' importante una valutazione psicoattitudinale per il conseguimento della patente.

di Paolo Bozzaro

a poetessa americana, Melissa Holbrook Pierson, nel suo ultimo libro, *Il veicolo perfetto*, pubblicato recentemente in Italia dalle edizioni Guanda, così dichiara: "Guidare una moto può renderti allegro, potente, sereno, spaventato, vulnerabile, poi di nuovo felice e tutto nello spazio di una ventina di chilometri. E' un condensato di vita".

Il quattordicenne che sogna con ansia il suo primo scooter anticipa con l'immaginazione esperienze analoghe, proiettate probabilmente non negli scenari californiani o canadesi della Pierson, ma nel labirinto urbano della propria città o più semplicemente nella piazzetta antistante la scuola. Sognerà sicuramente di inforcare il suo bel motorino, tra gli sguardi allegri e invidiosi dei compagni, partendo a tutto gas, con la compagna più carina incollata ai fianchi o esibendosi in una impennata da rodeo.

Nel desiderio di migliaia di adolescenti ritroviamo (a guardarlo con un po' di disincanto) un esempio tipico di moderna "mitopoiesi". Un semplice prodotto della tecnologia, "un mezzo di trasporto", finisce con l'acquistare per investimenti immaginari ed emotivi generazionali, un "valore aggiunto", un carattere di natura simbolica, che ne può anche stravolgere la funzione originaria.

L'intramontabile fascino della moto

La moto (molto più della stessa auto) rappresenta per le generazioni giovanili contemporanee il simbolo più lucente e più solare dell'emancipazione e della libertà, il segnale più rumoroso e più trasgressivo della presenza e del passaggio dell'adolescenza, col suo significato di ribellione, di ricerca dell'autonomia, di affermazione della propria individualità, anche la più estrema. Film come *Il selvaggio* (con Marlon Brando) o *Easy Rider* (con Jack Nicholson e Peter Fonda) o *La grande fuga* (con Steve McQueen) o *Angeli dell'inferno* hanno colto questo significato, contribuendo a loro volta alla diffusione di "modelli di vita", di "stili comportamentali" che nella realtà si sono moltiplicati e differenziati, creando una variegata "popolazione" di imitatori, oggi ordinatamente stratificati secondo livelli di opportunità economica e passioni varie: dai danarosi collezionisti di supercromate Harley Davidson ai "centauri" bardati con giubbotti di pelle e caschi superaccessoriati, con propri club, impegnati in raduni nazionali e regionali, ai patiti del "motocross" fino a compassati signori in giacca e cravatta che preferiscono la moto o il vespa o un semplice scooter per andare in ufficio. Non mancano neppure oggi "i trasgressivi", i "duri", i "bikers", come amano definirsi adesso i giovani motociclisti organizzati in bande e a cui ha dedicato un breve "saggio" A. Castellani (*Mondo Biker. Bande giovanili su due ruote*, ed. Donzelli). La mitologia degli anni '60 si è così diluita, diffusa e mimetizzata nei "comportamenti di massa" e, anche se non ha finito di esercitare il suo fascino, soprattutto sui giovani e sugli adolescenti, si è dovuta confrontare con le problematiche sempre più scottanti dell'urbanizzazione e della mobilità, degli incidenti e della carente sicurezza viaria, dei comporta-

menti a rischio e delle esasperazioni di stili di vita a volte marginali e quasi devianti.

I dati degli incidenti

Dai dati epidemiologici sull'incidentalità stradale emergono cifre raccapriccianti. In molti paesi industrializzati, compresa l'Italia, la morte a seguito di incidente rappresenta statisticamente la prima causa di morte per i maschi sotto i quarant'anni, più delle malattie cardiovascolari, del cancro o della droga. Eppure - malgrado i dati epidemiologici e numerosi studi sulla valenza dei costi umani ed economici legati all'incidentalità stradale - sembra essere ancora molto diffuso in Italia un atteggiamento "fatalista". Sono molti a pensare che questo sia un prezzo inevitabile di vite e di energie, che va pagato al "progresso". E sull'onda di questo fatalismo si ignorano le informazioni, non si incrementano studi e ricerche per comprendere meglio le cause degli incidenti, non si avvia una convinta campagna di educazione stradale, non si assumono con energia le misure preventive, non si promuovono con capillarità norme esterne ed "interne" per un uso corretto dei dispositivi di sicurezza personali, non si investe (così come fanno da tempo altri paesi europei) in "formazione" e "rieducazione" del guidatore. Le sole sanzioni disciplinari non sono sufficienti a prevenire o almeno ridurre l'incidentalità. Né è possibile, sull'onda emotiva delle cosiddette "stragi del sabato sera", pensare di risolvere il problema anticipando la chiusura delle discoteche, quando a dover essere affrontato è sicuramente l'intreccio pericoloso di comportamenti "a rischio" che sono il risultato di più variabili (culturali, psicologiche, ambientali).

Come prevenire

La famiglia è l'unica agenzia educativa a doversi fare carico, in questo campo, di tutto. E lo fa nell'unico modo in cui può farlo, esasperando atteggiamenti ansiogeni o cedendo passivamente alle

EDUCAZIONE STRADALE, SÌ GRAZIE

In Germania e in Spagna chi vuole imparare a guidare è obbligato a frequentare un'autoscuola; in Lussemburgo deve prepararsi su un'auto con i doppi comandi, in Francia non può fare a meno di un accompagnatore (da quattro anni è in vigore per i principianti la "guida accompagnata"); in Gran Bretagna invece ha bisogno di un "garante" adulto con più di ventun anni in possesso di patente valida da almeno due anni; in Italia può ancora affidarsi al "fai da te", pregando genitori, parenti e amici di sostituirsi all'istruttore di guida.

Fra i Paesi dell'Unione europea, infatti, non vige ancora un criterio comune per i giovani che si accingono a sostenere gli esami per la patente, ma su una cosa sembra esserci accordo: in Europa come in qualsiasi altra parte del mondo per imparare a guidare un'automobile sono necessarie almeno trenta ore di pratica.

Questo è infatti, a detta di tutti gli esperti, il minimo indispensabile per dare ad un neo patentato un buon grado di sicurezza e abilità al volante. Un tempo minimo che diventa condizione necessaria per non avere problemi con la frizione o l'acceleratore, ma non sempre sufficiente per ottenere familiarità con il Codice della strada, per non commettere infrazioni, per superare un comportamento scorretto, imprudente, frettoloso, o troppo furbo, che provoca inutili e dannosi intralci al traffico o

peggio diventa causa di incidenti stradali. Anche se negli ultimi venti anni, grazie a vetture sempre più sicure, gli incidenti che coinvolgono automobilisti sono diminuiti del 35%, sono sempre al primo posto fra le cause della mortalità giovanile. Ogni giorno sulla strada c'è in media un morto ogni quaranta minuti ed uno su quattro ha un'età compresa fra i quindici e i ventiquattro anni. Cifre amare, che ci ricordano che non sempre si è sufficientemente educati alla strada.

Negli Usa dove l'età richiesta per sedersi alla guida di un'auto è 16 anni, il manuale per prendere la patente è un vero e proprio libro di testo e tutte le "high school" e i "college" hanno un corso di "drive education".

Ancora lontani dalla pratica mentalità statunitense, in Italia l'educazione stradale non è una disciplina obbligatoria e ha fatto ingresso nella scuola soltanto nel 1994, nell'ambito di un più ampio progetto di "educazione alla legalità".

E' stata la città di Catania, però, ad avere anticipato i tempi introducendo già nel '92, prima di qualsiasi circolare ministeriale, palette, fischietti e segnali stradali fra i banchi della scuola dell'obbligo. "E' stata un'esperienza davvero pionieristica, ma molto entusiasmante - ricorda oggi il capitano Salvatore Mirabella, coordinatore del gruppo di vigili che insegnano il codice della strada a scolari e studenti. "Adesso - continua - i progetti varati in





collaborazione con il Provveditorato agli Studi stanno coinvolgendo anche i ragazzi delle scuole superiori".

Giacomo Tudisco e Salvatore Lecce sono due dei cinque agenti di polizia municipale che sin dall'inizio svolgono le lezioni teoriche e pratiche agli studenti. "Cinque anni fa, eravamo praticamente unici e soli. L'idea - dice Tudisco - era quella di fare conoscere norme e regolamenti ai ragazzini della scuola elementare e media dei quartieri più rischio della città. L'obiettivo era quello di fare in modo che i ragazzi considerassero "fico" chi si comportava correttamente sulla strada e non viceversa. Che imparassero a considerare amico chi indossava una divisa".

"Possiamo dirci soddisfatti - interviene Lecce -. A furia di lezioni e di simulazioni i ragazzi finiscono per sapere molto di contravvenzioni, obblighi e prudenza. Ne discutono a casa e questo non di rado educa anche i genitori al rispetto delle norme".

L'idea di fare lezioni all'aperto con insegnanti in divisa piace ai ragazzi. Sapere molte cose sul comportamento stradale, sulle leggi e sulla segnaletica li fa sentire più grandi e più consapevoli.

Glenda ha tredici anni, gli occhi furbissimi e un sorriso disarmante. Quest'anno frequenterà la terza media. Lo scorso anno scolastico, durante le esercitazioni pratiche, si è trasformata come i suoi compagni, in baby-vigile fermando ragazzi più grandi di lei, magari colpevoli di andare troppo veloci. Ha diretto il traffi-

co cittadino e ha controllato che per motorini e auto fosse tutto regolare. "Giocando - racconta seria - abbiamo appreso importanti norme di comportamento, regole che sono alla base del vivere in società. Se tutti i cittadini le rispettassero stare insieme sarebbe più umano. Si potrebbe, ad esempio, attraversare una strada usufruendo delle strisce pedonali senza il timore di essere investiti da automobilisti incivili e frettolosi. O passeggiare su un marciapiede senza trovare auto e moto in sosta scriteriate".

Nei progetti di educazione stradale da qualche tempo è scesa in campo anche la Fiat. L'obiettivo è quello di educare gli studenti alla strada, nella speranza di ridurre per l'anno Duemila gli incidenti stradali del 20%. Proprio in quest'ottica tre anni fa è stato varato il progetto "Moto perpetuo" per le scuole medie, che affrontava temi del diritto alla mobilità nel rispetto dell'ambiente. E' di quest'anno, invece, il programma "Motus vivendi" per le superiori. Un mix di fisica del movimento, biologia delle nostre prestazioni fisiche e psicologia al volante, applicati alla vita di ogni giorno per interessare i ragazzi dai 14 ai 19 anni e spiegare loro che guidare qualsiasi mezzo prevede senso di responsabilità e consapevolezza.

Per i teen-agers che aspirano alle due ruote si profilano poi, novità interessanti: si prenderà a scuola la patente per guidare il motorino.

Grazie alla collaborazione fra il ministe-

ro della Pubblica Istruzione e quello dei Lavori Pubblici, già da quest'anno dovrebbero essere costituiti negli istituti superiori corsi teorici di apprendimento della segnaletica e delle principali norme del Codice della strada per gli studenti. A conclusione delle lezioni ci sarà una verifica e il rilascio del patentino, che diverrebbe indispensabile documento per la guida di ciclomotori.

Potrebbe essere un altro piccolo passo in avanti per una strada più amica. Anche se il pericolo per gli automobilisti più giovani è in agguato soprattutto nei week-end. Le stragi del sabato sera, i morti della domenica, diventano titoli sui giornali, ma dietro queste etichette ci sono vite spezzate spesso da una mistura letale di alcol, droghe, stanchezza, velocità, euforia; ci sono macchine da sogno, ma anche utilitarie, trasformate da una guida irresponsabile in bombe impazzite sull'asfalto. Per evitare tutto questo si chiedono norme sempre più rigide e divieti per la guida dei più giovani. Ma loro, i giovani, non sono d'accordo.

Giuseppe ha 18 anni, la maturità scientifica e una patente nuova di zecca. Non impazzisce per trascorrere la notte in discoteca, ma ci va, quasi costretto "per non sentirsi diverso".

"In discoteca - afferma - si perde il gusto di uscire insieme, andarci da soli o in compagnia è indifferente, non si parla, ci si scalmana, non si ragiona. L'educazione stradale è giusta, ma è un discorso relativo. Oggi l'esame di patente è veramente difficile. Chi riesce a superarlo quando si mette al volante è consapevole di quello che fa. Il problema è diverso. Bere, ballare, impasticcarsi, sballare, poi mettersi in auto e farsi cullare dall'ebbrezza della velocità, trasforma qualsiasi vettura in un carro funebre. Non servono norme che differenziano i giovani dagli adulti come quelle sul casco o sulle grosse cilindrate. Anche un controllato signore cinquantenne dopo una notte fra musica assordante, ecstasy e un paio di whisky avrebbe serie difficoltà a tornare a casa in auto. Servono regole per tutti. Regole più rigide che dovrebbero coinvolgere i locali notturni, evitare che si bevano superalcolici e che si spacci roba. Occorre fare in modo che un fenomeno di massa non si trasformi in follia".

Concita Cosentino

Le foto rappresentano momenti del Progetto di Educazione Stradale svolto presso la Scuola Media Statale "Luigi Sturzo" di Catania.

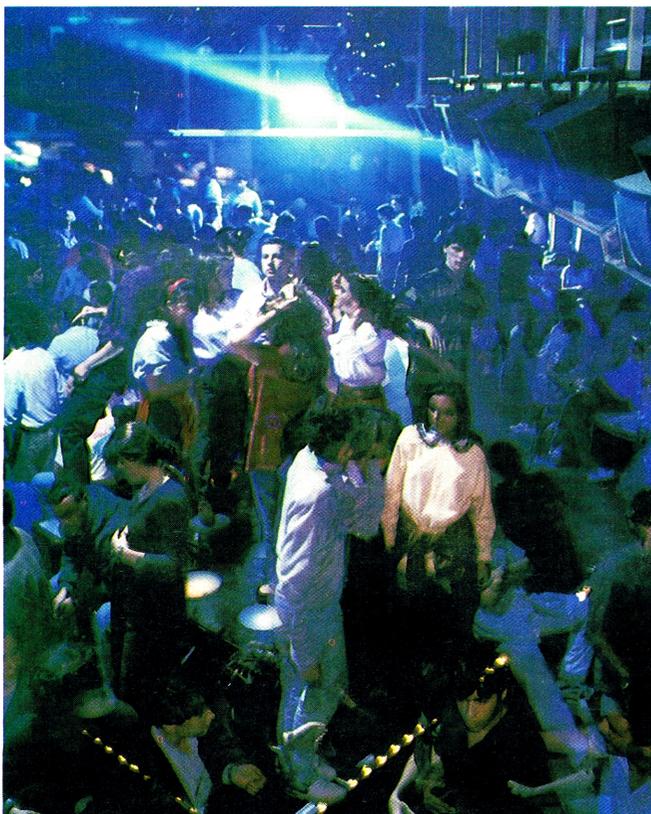
mode e alle urgenze. Quando pensano ai rischi della strada, il primo impulso dei genitori è di non acconsentire all'acquisto del primo motorino, ricorrendo magari alla promessa dell'auto (ritenuta un mezzo di trasporto più sicuro) "appena compirai 18 anni". Buona parte tuttavia soccombe inesorabilmente di fronte alla richiesta, sapendo che il proprio figlio prima o dopo salirà sul motorino dell'amico, magari sul sellino posteriore, correndo sicuramente qualche rischio in più.

E' quasi sempre la madre (per restare in tema di "apprensioni genitoriali") che puntualmente ricorda al figlio, prima di uscire, di "prendere" il casco, rimanendo poi con il dubbio se veramente lo indosserà.

Ed ha ragione, purtroppo, nel dubitare dal momento che dai dati d'inchiesta risulta che mentre il 90% dei motociclisti abitualmente indossa il casco, dei "ciclomotoristi", la stragrande maggioranza sotto i 18 anni, solo il 30% osserva questa misura di sicurezza, importante nella prevenzione del trauma cranico.

La posizione dei genitori non è risolvibile né in un atteggiamento di pura resa alle sollecitazioni esterne né in rassicuranti meccanismi di negazione: sarebbe auspicabile un investimento consapevole e permanente di "responsabilità", anzi di "corresponsabilità" dal momento che su una problematica così correlata dovrebbe esserci una azione integrata degli organismi statali, della scuola e della famiglia.

Proviamo a delineare alcuni aspetti dello scenario per renderci conto che è proprio l'assenza di una "educazione stradale" seria e diffusa la prima causa dell'assunzione di quei comportamenti a "rischio" che, abbassando la soglia prevedibile di sicurezza nella guida, rendono probabile l'imprudenza fatale. Gli studiosi della viabilità stradale sostengono che pur essendo moltissimi i fattori che possono portare ad un incidente, alcuni sono stati bene individuati, analizzati e correlati. Il modello di riferimento che permette di analizzare le variabili è rappresentato dal sistema "guidatore-ambiente-veicolo". Valutando il peso che ognuna di queste



La "febbre del sabato sera" è una delle maggiori cause di incidenti stradali in cui sono coinvolti i giovanissimi

aree ha avuto nella statistica degli incidenti presi in esame si è potuto verificare che negli ultimi anni il 60% circa degli incidenti verificatisi sono da attribuire sostanzialmente a fattori umani, il 30% a fattori ambientali e il 10% a fattori legati al veicolo. "I fattori umani, sostengono F. Taggi e A. Pitidis (Laboratorio di epidemiologia e biostatistica, Istituto Superiore di Sanità) - comunque risultano presenti nella quasi totalità dei casi (90%) e sono i più diversi: aggressività e disadattamento sociale, uso inappropriato di alcool etilico, di farmaci, malattie cronico-degenerative, deficit della vista, uso di droghe, stress e affaticamento ed altri ancora sono causa primaria di incidenti gravi e mortali, pur non essendo il più delle volte direttamente rilevabili (si concretizzano, in genere, nei rapporti di incidente come "guida distratta", "eccesso di velocità", "colpo di sonno"...)".

Mentre le industrie automobilistiche hanno impegnato molte risorse nel miglioramento delle parti meccaniche in modo da rendere più sicura la guida e di "ridurre il danno" alle persone in caso di incidente e la legislazione di

molti paesi ha reso obbligatorie l'adozione di sistemi di sicurezza (cinture...) o abbassato i limiti di velocità, più lenta è stata l'azione di miglioramento sulle reti viarie. I grandi interventi per la creazione di autostrade non sempre sono stati accompagnati da analoghi interventi sulle strade nazionali e provinciali. La complessa rete urbana delle grandi e medie città non ha retto allo sviluppo e alla crescita della motorizzazione e solo di recente si è avviata una sensibilità politica e amministrativa sui problemi del traffico.

In effetti è emerso che esiste in Italia una grande "variabilità territoriale" del numero e della gravità degli incidenti a parità di popolazione e di mobilità.

A parità di spostamento pro capite, ad esempio, la probabilità di avere un incidente nella provincia di Roma è 4 volte maggiore che nella provincia di Torino. Evidentemente esistono nella provincia di Roma condizioni ambientali e stili comportamentali dei guidatori, che fanno aumentare i fattori di incidentalità.

Un piano per il miglioramento della sicurezza stradale diventa, a questo punto, estremamente prioritario e qualco-

sa comincia a muoversi grazie all'obbligo fatto ai Comuni di approntare i "piani urbani del traffico" (PUT).

Molto poco è stato fatto per intervenire sul terzo e più importante fattore del sistema: il guidatore.

Non sono certo mancate lodevolissime iniziative di "educazione stradale", promosse spesso da associazioni volontarie e rivolte perlopiù ai bambini. Sicuramente in ambito scolastico qualcosa viene proposto da qualche insegnante più sensibilizzato. Non mancano testi scolastici, che riservano a tale problematica, una certa attenzione. E' assente, tuttavia, una "cultura" generale della sicurezza viaria e questo vuoto si coglie in modo vistoso se si paragona la situazione italiana a quella di altri paesi europei, che hanno affrontato una realtà così complessa in modo più organico e integrato.

Una necessaria educazione

Educare ad un "codice di comportamento sulla strada" non è azione che può essere fatta solo minacciando sanzioni per le infrazioni.

La "strada" è un luogo su cui si sono sedimentate, nell'immaginario collettivo, le valenze più negative: luogo per eccellenza del "pericolo" e del decadimento materiale e morale. "Ragazzo di strada" o "donna di strada" stigmatizzano un comportamento deviante, che viene indotto sicuramente dal livello di degrado nel quale sono tenute "molte strade", ma anche da qualcosa di più profondo. La "strada" è il luogo che viene spesso opposto alla "casa". Quanto più questa diventa il "contenitore" reale e immaginario delle proprie "cose" belle, tanto più la "strada" diventa contenitore degli scarti, dei "rifiuti". Quanto più la casa diventa luogo di riconoscimento della propria identità, tanto più la strada è il luogo dell'estraneità. L'urbanesimo moderno, tra l'altro, ha soppresso del tutto "i luoghi pubblici d'incontro": le vie sono ormai soltanto "arterie di traffico" e le piazze (un tempo spazi destinati alla socialità) enormi parcheggi. Luoghi, comunque, da attraversare quanto più rapidamente

possibile in perenne incontro/scontro con le identiche esigenze degli altri.

E' facile ipotizzare che da questo senso di estraneità possano anche derivare sentimenti di ostilità, di fastidio, di indifferenza, di competizione, sentimenti che la guida di un mezzo finisce con l'amplificare.

Il "codice della strada" rappresenta l'unico dispositivo possibile per "monitorare" il comportamento collettivo e simultaneo di masse di persone. Ma come tutti i "codici di comportamento", per poter essere osservato dovrebbe prima essere conosciuto, appreso e soprattutto "interiorizzato".

Mancando a monte un programma di "educazione stradale", i ragazzi imparano le prime "regole" del codice della strada in modo casuale e frammentario. Si ritrovano a guidare una bici o uno scooter ignorando il significato della segnaletica stradale. La impareranno forse "strada facendo" ma non essendoci un obbligo esplicito e una motivazione seria, manterranno nei confronti del Codice Stradale un atteggiamento ambivalente, che potrà accompagnarli anche in seguito.

L'osservanza della norma non interiorizzata dipenderà solo dalla "circostanza" o dal timore di una sanzione. Deterrente poco efficace soprattutto in età adolescenziale, quando il rapporto con

la norma, con le regole è già di per sé un rapporto conflittuale e ambivalente. Se a queste osservazioni si aggiunge il fatto che la ricerca del "rischio", il gusto della trasgressione, il piacere della "velocità" può sedurre facilmente un ragazzo, la mancanza di una "educazione stradale" seria e capillare può dare adito all'assunzione di "stili di guida" pericolosi per sé e per gli altri.

Cosa fare? Occorre una strategia concordata e integrata a vari livelli, che veda nell'educazione stradale e nella cultura della prevenzione i suoi momenti forti. Andrebbero comunque valorizzati e riformulati i sistemi formativi e di addestramento per il conseguimento della patente di guida. Dovrebbe poter rappresentare un "momento educativo" importante per "formare ad uno stile responsabile" il futuro guidatore, integrando l'informazione teorica e l'addestramento pratico con i dati di una valutazione psicoattitudinale (come da anni si fa in Spagna). E dal momento che in questo campo il comportamento umano non sempre è prevedibile, anche un "incidente" potrebbe essere il momento opportuno per "costringere" l'imprudente guidatore non solo a risarcire i danni, ma - come avviene in Germania - a ritornare "a scuola guida" per un corso di "rieducazione".



Il 90% dei motociclisti abitualmente usa il casco, dei "ciclomotoristi" solo il 30%