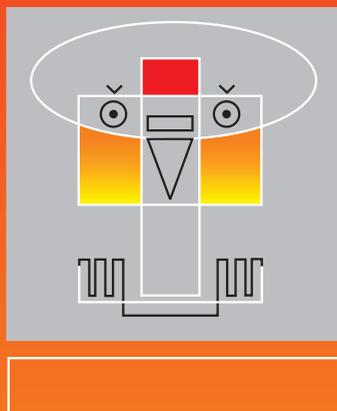


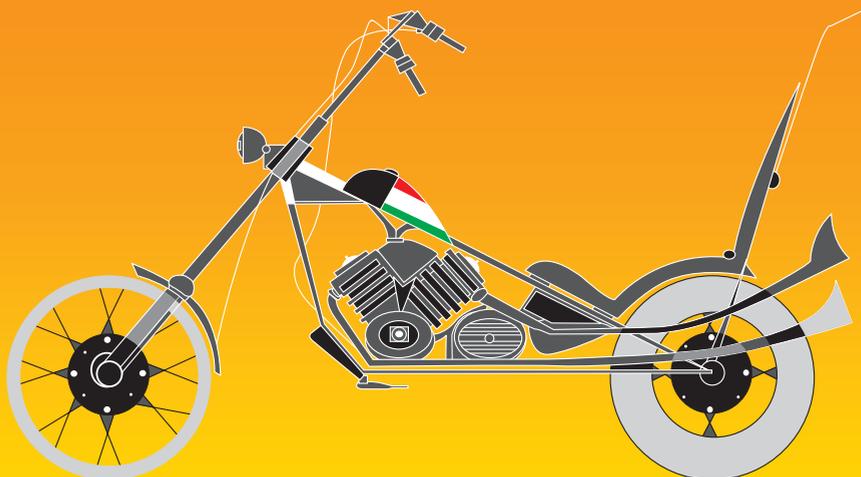


PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO
Assessorato all'Istruzione e alle Politiche Giovanili



On THE Road

Percorsi interdisciplinari di educazione stradale e di cittadinanza attiva



© Provincia autonoma di Trento — 2005
Dipartimento Istruzione

Hanno curato la pubblicazione:

Claudio Stedile, (Coordinamento)

Cesare Cornella

Alberto Garniga

Cristina Simonetti

Nicoletta Zanetti

Copertina

Maurizio Corradi

Impaginazione e stampa

Grafiche Stile - Rovereto

Finito di stampare *settembre 2005*

La presente pubblicazione è consultabile e scaricabile dal Portale della scuola Trentina
www.vivoscuola.it

On The Road

Percorsi interdisciplinari di educazione stradale e di cittadinanza attiva

Tra le molte novità che hanno interessato recentemente il mondo della scuola di un certo rilievo è quella del patentino, obbligatorio per poter circolare alla guida del ciclomotore. I ragazzi che desiderano acquisirlo devono frequentare un corso di formazione della durata complessiva di 20 ore di cui 8 di educazione alla convivenza civile.

Occuparsi dell'educazione stradale è dunque un atto dovuto ma, al di là delle imposizioni di legge è, per quanto mi riguarda, un atto concreto di assunzione di responsabilità e di attenzione verso le giovani generazioni. Infatti attraverso l'educazione Stradale s'insegna, a rispettare i diritti altrui come premessa per ottenere il rispetto dei propri. Si insegna a non mettere in pericolo la sicurezza personale e degli altri, nonché le regole di comportamento e norme di cortesia, quali condizioni necessarie per raggiungere un più elevato livello di convivenza civile.

Formare persone capaci di "usare" la strada consapevolmente, è una priorità formativa che ha come obiettivo immediato quello di contrastare il crescente numero di incidenti stradali; più in generale, il fine complessivo dell'azione educativa, che affido anche alle riflessioni e all'operatività che saprà suscitare "On the road" non può che essere quello ampio e, spero condiviso, di responsabilizzare i ragazzi a *prendersi cura della vita*.

L'Assessore all'Istruzione e alle politiche giovanili

Tiziano Salvaterra

Educare alla strada	pag. 09
- Una lunga storia in pochi paragrafi	pag. 10
- Missione impossibile?	pag. 10
- Il caso della strada	pag. 11
- Il fatalismo	pag. 11
- Il caso del patentino	pag. 12
- Verso le otto ore e oltre	pag. 12
- I dati di fatto	pag. 12
- Prima di tutto: educare alla vita	pag. 13
- Trafalgar	pag. 15

I I quadro pedagogico di riferimento

- Ancora un'educazione?	pag. 18
- Dal programmare le discipline al progettare i saperi vitali	pag. 19

Progettualita' per il cittadino motociclista

- Diventare "cittadini alla guida"	pag. 22
- Una mappa Linux per il giovane motociclista	pag. 22
- Dalla mappa alle situazioni formative: rassegna di proposte	pag. 24

Proposte operative

Proposte	
- La matrice progettuale	pag. 28
- Progetto 1: Verba volant, scripta manent: Compilazione del modulo di constatazione amichevole	pag. 31
- Progetto 2: La manutenzione del motorino: Agenda di bordo	pag. 37
- Progetto 3: Rassegna stampa periodica sugli incidenti stradali nella propria provincia	pag. 45

Per saperne di piu'

pag. 51

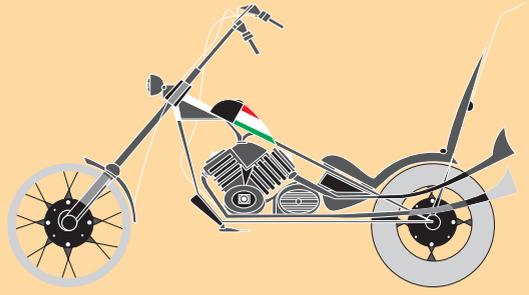
- Pianeta adolescenza:sviluppo fisico, razionalità, emotività, socialità, motivazione pag. 52
- Libertà identità pag. 53
- Il gruppo dei pari pag. 54
- Voglia di motorino pag. 55
- Il fascino del rischio pag. 56
- L'errore del giocatore pag. 58
- I giovani trentini ed il rischio: i risultati della ricerca del prof. Carlo Buzzi (2003) pag. 58

Bibliografia

pag. 61

Siti internet consigliati

pag. 63



Educare alla strada

Una lunga storia in pochi paragrafi

Il compito di integrare la famiglia nell'educazione dei figli non è, per la scuola, storia recente, è la stessa carta costituzionale, infatti, ad impegnare la scuola e il cittadino a "concorrere al progresso materiale e spirituale" della Nazione.

Va da sé che sono state le emergenze susseguitesesi negli ultimi decenni a forzare la riflessione sulle possibilità ed, insieme, sui limiti intrinseci del mandato ricevuto: voci accorate hanno ricordato al pubblico, del tutto a ragione, che non si può fare della scuola il terminale di ogni lagnanza, il capolinea di ogni azione sociale.

Il che non significa sottrarsi ad un dovere tanto evidente quanto necessario, a meno che non si pensi che la scuola non fa parte di quel villaggio che, secondo l'adagio africano, ci vuole tutto per educare un solo bambino.

Missione impossibile?

La visione pedagogica più attuale tende a cancellare la distinzione, frutto di una lunga stratificazione, fra le educazioni (alla cittadinanza stradale, ambientale, alla salute, alimentare e all'affettività, tutte graduate mutevolmente a seconda delle contingenze), ricomponendo il compito di valorizzare le dimensioni etiche della conoscenza in un'unica educazione, l'educazione alla convivenza civile.

Ma nemmeno a quest'unica, olistica educazione viene riconosciuto un luogo proprio, una propria visibilità, perlomeno non nel senso dei tradizionali quadri orari. Piuttosto, essa risiede in ogni disciplina ed opera, come s'usa dire, in modo trasversale, così che nessuna disciplina può chiamarsi fuori e nessun insegnante può sottrarsi alla fatica comune di "far confluire i propri percorsi disciplinari in una narrazione condivisa" (citiamo qui da un contributo di Gregoria Cannarozzo, dell'Università di Bergamo).

Solo così quella che può sembrare una missione impossibile assume le sembianze di un obiettivo realistico e perseguibile per vie praticabili, per quanto intangibili saranno i risultati – solo la convinzione della bontà del percorso compiuto e la stima dell'opinione pubblica proveranno infatti che nel tempo passato a scuola le ragazze ed i ragazzi sono cresciuti per davvero.

I | I caso della strada

Questa monografia si occupa della strada. L'abbiamo chiamata **On the road** perché il romanzo di Kerouac, anche per chi non lo conosce e magari non lo leggerà mai, ha prestato il titolo all'idea di libertà di andare e la libertà di andare è una conquista ed un valore da proteggere e rinnovare.

Ma la medesima strada che allarga gli orizzonti può ammazzare o menomare un ragazzo sulla porta di casa, consegnando le famiglie ad uno strazio irrimediabile e gli altri alla domanda - sempre quella - se si poteva fare qualcosa.

Nessuno possiede la risposta giusta e tuttavia è certo che un disastro stradale che li vede coinvolti è, il più delle volte, l'atto finale di una rappresentazione in cui giovani e giovanissimi mettono in scena valori e convinzioni maturati nella tribù e dominata da una inconsapevolezza che è l'immagine speculare di quel fatalismo che secondo una recente indagine (Buzzi, 2004) contraddistingue i giovani trentini.

I | I fatalismo

Non è il caso di trascurare il dato: il fatalismo è il nemico dei nostri ragazzi, ai quali impedisce di vedere oltre l'estetica, di assorbire l'idea almeno della fisicità delle persone se non proprio della finitezza della vita e li lascia vulnerabili a mitologie create da altri, dai vecchi marpioni.

Vive ancora, presumibilmente soddisfatto di sé -lui - il pubblicitario che ha "liberato" le donne dal tabù del fumo (attraverso il cinema) e che ha convinto il pubblico che la birra, in qualche modo, non è una bevanda alcolica: due operazioni magistrali, che hanno fatto la storia del marketing.

Quanto agli amici - i temuti amici, giudici inappellabili di ogni sfumatura di comportamento - a conti fatti ognuno di loro può rivelarsi, contrariamente a quanto possono pensare i suoi genitori, cattiva quando non pessima compagnia, per il semplice motivo che la somma di tante personalità in divenire non fa ancora la forza.

I | I caso del patentino

Il dichiarato fatalismo dei ragazzi trentini basta e avanza per smorzare il compiacimento – per altri versi legittimo – per i buoni risultati ottenuti nel conseguimento del certificato di abilitazione alla guida dei ciclomotori, alias patentino.

Diamo per noti gli antefatti. Ora, ad un anno scarso dagli esordi, possiamo dire che le scuole, che avevano accolto la novità con la cautela riservata ai piaceri non sollecitati [ai doni inattesi], hanno saputo valorizzare ed elaborare l'atto di fiducia del legislatore nell'intesa, frutto di una virtuale conferenza di consenso, che il nuovo compito non avrebbe interferito con i curricula già densi e che la Provincia avrebbe dato una mano.

Questi percorsi interdisciplinari fanno parte del patto, assieme alla formazione specifica degli insegnanti sugli aspetti più propriamente tecnici del programma per l'accesso agli esami e ad altro.

Verso le otto ore ed oltre

I percorsi si riferiscono ovviamente alle ormai note "otto ore" di educazione alla convivenza civile, requisito da certificare per poter sostenere l'esame. Diciamo subito che nell'impianto da noi proposto, che è estensibile a piacere, abbiamo cercato di essere coerenti con gli enunciati, chiamando a raccolta tutte le discipline, nessuna esclusa e dando il meglio di noi ma consci di non poter reggere il confronto con le soluzioni nuove che verranno da insegnanti che si confrontano, giorno dopo giorno, con l'effervescenza di un'età difficile ed entusiasmante insieme.

Saranno loro, gli insegnanti, a decidere se l'idea (della quale, beninteso, non abbiamo il copyright) merita di diventare un successo con molti padri e molte madri. I loro ragazzi non partono dal nulla: la scuola elementare ha costruito negli anni una tradizione di familiarità con l'argomento che li predispone ad ascoltare, riflettere, lavorare bene.

I | dati di fatto

A dare un'idea delle dimensioni del problema "strada" nel nostro Paese bastano i dati nudi e crudi dell'Automobil Club e dell'Istituto di statistica.

Nel 2002 ci sono stati quasi 234 mila incidenti, con 6.736 morti e 878 feriti.

Questo significa 13 incidenti all'ora, con una persona uccisa ogni 78 minuti ed un ferito ogni minuto e mezzo.

Per inciso proprio i dati, a leggerli bene, si incaricano di smontare i luoghi comuni, basti dire che è la domenica, quando non circolano i mezzi pesanti, che si conta il maggior numero di morti e che il maggior numero di incidenti mortali si verifica nei centri urbani.

Per quanto riguarda i giovani, il Censis si incarica di farci sapere che nel 2003 un terzo dei giovani italiani dai 13 ai 19 anni è rimasto coinvolto in almeno un sinistro. In particolare, quasi uno su cinque dei ragazzi che si spostano a bordo di ciclomotori o scooter ha vissuto un incidente e sette volte su dieci al fatto è conseguito il ferimento di una persona, in quasi sette casi su cento con lesioni gravi e invalidanti.

I dati, come si sa, danno assuefazione quindi è meglio fermarsi qui. Preferiamo ricordare l'osservazione di una psicologa dell'età evolutiva, sul fatto che gli adolescenti non si ammalano ma muoiono.

Il Censis scompone l'elevata vulnerabilità dei giovani in strada, individuando diversi fattori nei quali noi, liberamente interpretando, individuiamo il versante collettivo (più mezzi sulla strada, più mezzi e più potenti a disposizione dei giovani con la più o meno forzata accondiscendenza delle famiglie, l'assenza di una cultura della sicurezza, l'attitudine, trasmessa dall'ambiente sociale e dalla famiglia, alla trasgressione delle norme) e quello più individuale (comportamenti che espongono al rischio e imperizia nella guida derivante – ma guarda un po' – da una scarsa consapevolezza: delle proprie capacità e condizioni psicofisiche, della portata delle situazioni critiche).

Prima di tutto: educare alla vita

La prevenzione si fa perseguendo migliori standard tecnici (nella costruzione e manutenzione delle strade, nella fabbricazione dei veicoli), reprimendo i comportamenti illegali, educando i giovani (l'unica prevenzione possibile nei confronti dei meno giovani è la repressione).

Alla scuola, come detto, è stato conferito un mandato educativo da parte di un legislatore convinto che una maggiore attenzione al fattore umano e comportamentale costituisce requisito essenziale di qualsivoglia progetto messo in atto per fronteggiare la crescente, e letale, esposizione al rischio dei giovani sulla strada.

Il fattore umano, dunque, che può annullare anche i progressi tecnici: si corre di più

perché freniamo meglio con l'ABS, perché sappiamo che ci sono gli airbag frontali e laterali.

Si corre di più sui tratti di autostrada con l'asfalto drenante, con grande disappunto e scoramento dei tecnici che l'asfalto drenante hanno steso.

Partendo dalla constatazione che il principale fattore predittivo del comportamento in strada è proprio quello dell'età (le esose tariffe per RC auto e ciclomotori per la prima fascia di età riflettono la realtà delle cose), l'educazione a vivere gli spostamenti in sicurezza dev'essere calibrata sulle peculiarità dei giovani, nel nostro caso adolescenti dagli undici ai quattordici anni.

Presteremo dunque la dovuta attenzione agli stati emotivi, affettivi ed emozionali, agli atteggiamenti, alle differenze di genere, ai processi cognitivi, ai conflitti ed ai significati che i giovani attribuiscono alla strada.

L'educazione a vivere la strada è un atto dovuto, certo, ma insieme un atto concreto di assunzione collettiva di responsabilità e di attenzione per le giovani generazioni. Attraverso di essa, infatti, insegniamo a rispettare i diritti degli altri come premessa per ottenere il rispetto dei propri. Stabiliamo le necessarie relazioni tra stili di vita diversi. Insegniamo a non attentare alla propria ed altrui incolumità, mettiamo in chiaro che il rispetto di talune regole di comportamento e di cortesia è una condizione necessaria per raggiungere un livello più elevato di convivenza civile.

Formandoli ad usare la strada anziché subirla rendiamo i ragazzi responsabili delle loro azioni – un beneficio collaterale il quale è in realtà il fine ultimo del nostro lavoro, che è quello di contribuire ad educare i ragazzi a prendersi cura della vita.

E loro? I ragazzi che superano il test nella scuola media o subito dopo, ricevono il patentino, un cartoncino che la Provincia fornisce in apposita custodia per allungarne la speranza di vita, messa a rischio da prolungate permanenze nelle tasche posteriori dei pantaloni e sempre possibili passaggi in lavatrice.

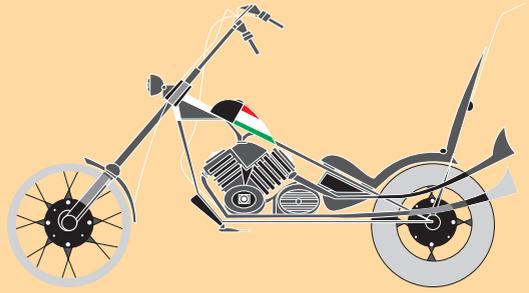
E' lecito e necessario chiedersi cos'è il cartoncino per loro, se un fastidioso rito di passaggio o la prova provata di un impegno dentro un percorso. L'ottimismo della ragione fa ben sperare per la seconda risposta. I semi sparsi nella calma di vento del lavoro quotidiano germogliano.

Trafalgar

La strada è una categoria dello spirito, prima ancora che una realizzazione della tecnica. E' quasi impossibile coglierne appieno la potenzialità positivamente eversiva. Oggi come ieri la strada può aiutare le nuove generazioni a sottrarsi alla petulanza delle vecchie.

Ma quella di cui ci dobbiamo occupare è la strada che si fa negazione del futuro.

Se - come da più parti ormai stancamente si ripete - ci troviamo in una situazione di guerra non dichiarata, ci sarà consentito, pur nel dubbio di essere retorici, di ricordare l'esortazione rivolta ai suoi da Nelson nell'imminenza di Trafalgar. "Ognuno faccia il suo dovere."



Inquadramento pedagogico

Ancora un'educazione?

In questi ultimi anni, legittimate da una loro urgenza sociale, sono apparse sulla scena scolastica le varie educazioni (alla salute, alla legalità, stradale ecc.) le quali, benché ritenute in via teorica necessarie e importanti, sono state da un'ampia fascia di insegnanti vissute come "un di più", come un qualcosa di aggiuntivo rispetto al compito che gran parte di loro ritiene prioritario e cioè quello di svolgere il programma.

Questo atteggiamento un po' routinario nel quale prevale la ripetizione quasi automatica, anno dopo anno, di atti, comportamenti e programmi, è uno dei maggiori ostacoli all'affermarsi della cultura del progetto nella scuola. Essa, invece, implica un modo di "pensare progettuale" con il quale si vive con soddisfazione e non come un fastidio tutto ciò che non ha statuto o non è dentro un programma o non è codificato in un libro di testo, cosa questa che è l'esatto opposto dello stare dentro la scuola, certo seriamente, ma pur sempre da esecutori.

Scrivono Umberto Galimberti in *Paesaggi dell'anima*: «L'identità è un bisogno assoluto per ciascuno di noi». Va aggiunto: non un'identità qualsiasi, ma un'identità progettuale, costituita cioè da un IO che sa progettare.

Progettare, infatti, deriva dal latino *proicere*, che significa "gettare avanti", "prefigurare il cammino verso un risultato", e pertanto l'identità progettuale è una identità che "sa prefigurarsi", "sa guardare oltre"; è la conquista di tale dimensione che occorre promuovere, perché di ciò hanno bisogno i ragazzi per stare al mondo (e non solo a scuola), e di quest'identità ha bisogno il mondo per essere altro e migliore. Un progetto è un misto di idealismo e realismo, come un **sogno cui si destinano risorse concrete**.

Negli anni Cinquanta alla scuola era stato affidato un mandato, condiviso da tutti, che era quello dell'alfabetizzazione dell'Italia, riassumibile nello slogan "insegnare a leggere, scrivere e far di conto". A quel tempo "il perché oggi vado a scuola" era chiaro a ciascun cittadino.

Nel nostro tempo la missione della scuola non è più riassumibile in quello slogan, perché oggi sono necessarie competenze più complesse, tipiche di una cultura moderna.

Esse riguardano ad esempio il gestire conflitti, il relazionarsi con culture diverse, l'orientarsi in un mondo complesso, l'essere cittadini consapevoli e responsabili. È una scuola che parla al ragazzo perché riesce a fornirgli chiavi di comprensione e di azione rispetto al suo essere giovane in questo mondo e in questo momento irripetibile della sua vita. È una scuola dove si pratica il "sapere vitale", perché lo si è cercato laddove già opera nella vita

del ragazzo ed anche perché lo si rende significativo progettando “incontri vitali” del sapere con il ragazzo.

Pertanto lavorare per progetti non è un vezzo da insegnanti progressisti o missionari, ma un'urgenza educativa in quanto la scuola se continua così “ si pone fuori dal tempo”: assistiamo infatti all'affermarsi di una distanza sempre più grande, quasi incolmabile, fra ciò che la scuola propone, studio di conoscenze formalmente importanti, di cui però raramente si comprendono il significato e il valore e la cui legittimazione è riposta in un futuro al di fuori di ogni controllo, e il bisogno sempre più urgente dei ragazzi di costruirsi una identità esistenziale, di avere cioè un proprio progetto di vita.

Dal programmare le discipline al progettare i saperi vitali —

Come si fa a dar vitalità al sapere? Vale a dire, come si arriva a far sì che il sapere risulti “da subito” strumento di comprensione della vita, della realtà, del mondo?

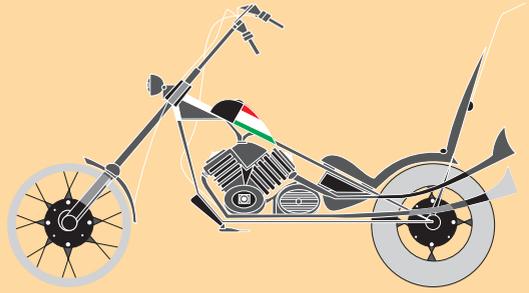
La nostra scuola è stata ciclicamente attraversata dalle “mode” e in questo periodo le nuove parole d'ordine si chiamano competenze, saperi, portfolio ecc. L'impressione che se ne ricava è quella che attraverso esercizi nominalistici e definitivi, per l'ennesima volta, non ci si occupi del problema vero e cioè di caratterizzare lo spazio che sta fra gli obiettivi e i risultati, lo spazio dell'azione, del che cosa faccio e come lo faccio perché le mie intenzioni formative (obiettivi) diventino trasformazioni nel ragazzo (risultati). E' questo lo spazio delle strategie, che precedono e guidano la didattica.

L'innovazione e la progettualità della professione docente si situano in questo intervallo e si realizzano nel costruire contesti di apprendimento capaci di dare vita al sapere, di renderlo esistenzialmente orientante da subito, di toglierlo dall'inerzia in cui la didattica disciplinare l'ha confinato e lo mantiene tale.

Istituire un legame tra le attività formative e la “professione cittadino” consente di affrontare da una angolazione nuova alcune questioni di fondo tra cui quella riguardante i saperi minimi essenziali da immettere nel curriculum. La risposta alla domanda “quali saperi?” è: quelli che servono ai ragazzi per diventare/essere cittadini/lavoratori/persone con dignità e responsabilità. In un curriculum così fondato, ma sempre spesso da aggiornare e contestualizzare, il sapere disciplinare ricava senso e legittimazione in quanto sapere operante, perchè implementato in un “saper fare” che quotidianamente trova applicazione nell'esercizio del vivere, nei comportamenti reali.

Di qui la proposta di un curriculum per progetti, costituito da situazioni formative di realtà (perché il ragazzo di virtualità e finzioni ne vede fin troppe) e da contesti d'uso reale del sapere, finalizzati ad un prodotto, che abbia utilità e verificabilità rispetto a bisogni e destinatari reali.

Di qui la proposta di cominciare a lavorare in questa direzione anche in piccoli percorsi come questo in vista dell'esame per il conseguimento del Patentino all'uso del ciclomotore.



Progettualità per il cittadino motociclista

Diventare “ cittadini alla guida”

Scrive Maria De Benedetti: «soprattutto nella nostra società essere cittadino è indispensabile alla sopravvivenza. Ma diventare cittadino è un processo di grande complessità, che esige l'acquisizione di conoscenze, abilità, comportamenti specifici, che è possibile definire, nel loro insieme, come i compiti della “professione cittadino”. Nella mappa della professione cittadino ci sono tutte le competenze richieste dal governo della propria vita privata. Ci sono poi gli impegni della partecipazione democratica e del volontariato [...]. E poi: salute, giustizia, previdenza, relazioni con l'estero [...]. Diventare cittadino significa imparare a padroneggiare quanto più possibile questa **mappa aperta** [...]. Diventa allora dovere imprescindibile degli educatori formulare piani formativi che pongano alla base della propria legittimazione la costruzione della “professione cittadino”».(Ministero P.I-Progetto Orientamento-Vol 1°)

I “**compiti**” che costituiscono la “**professione cittadino**” vanno ricercati in tutte le attività necessarie all'organizzazione e alla gestione della sfera sociale e privata che ogni cittadino affronta quotidianamente, tra cui anche quelli di **utilizzare con responsabilità i mezzi di trasporto**.

Quale mappa possiamo tracciare per orientare un giovane cittadino che si metta alla guida del motorino?

Una mappa-Linux per il giovane motociclista _____

La mappa del “cittadino motociclista” è aperta, evolutiva, suscettibile di modifiche e aggiornamenti. La chiameremo “mappa Linux”, perché, come il celeberrimo programma, non vuol essere una guida forzata, rigida e chiusa, ma risentire del contributo e della creatività di ognuno, al variare delle esperienze ed applicazioni ai contesti reali.

Nel contesto che interessa questo progetto formativo, la domanda sottesa è: come si deve comportare il cittadino responsabile alla guida del ciclomotore, quali competenze e abilità gli sono richieste?

Proviamo allora ad applicare qui i ragionamenti precedenti e ricavarne una piccola mappa-Linux del giovane motociclista.

Area	Trasporti – uso del ciclomotore
NUCLEI	COMPITI
Prima della guida	<ul style="list-style-type: none"> - Tener sotto controllo la propria condizione psico-fisica (es. no alcool) - Comprendere utilità, valutare offerte, stipulare contratti di assicurazione del veicolo - Pagare tassa-bollo del veicolo - Conoscere la segnaletica - Conoscere struttura e funzioni generali del veicolo - Consultare libretto di uso e manutenzione - Utilizzare idoneo abbigliamento - Eseguire controlli di rito prima di partire
Alla guida	<ul style="list-style-type: none"> - Rispettare codice della strada <p>Adattare la guida alle esigenze:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nel traffico (es. stop and go, doppie file...) - in montagna (es. curve cieche, sterrati...) - in strade statali (es. sorpassi veloci) - in condizioni atmosferiche particolari - Rifornimento
Manutenzione	<ul style="list-style-type: none"> - Stilare e rispettare un piano di manutenzione - Recarsi dal meccanico - Eseguire manutenzione e piccole riparazioni
Incidenti	<ul style="list-style-type: none"> - Compilare la constatazione amichevole di sinistro - Contattare le forze dell'ordine - Contattare l'assicurazione
In viaggio	<ul style="list-style-type: none"> - Leggere mappe e cartine - Pianificare itinerari - Selezionare percorsi più adatti ai motociclisti - Programmare le spese e i tempi

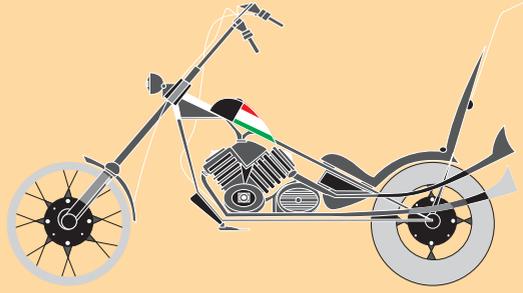
Dalla mappa alle situazioni formative: rassegna di proposte —

Sulla scorta delle linee pedagogiche precedentemente esposte e a partire dalla mappa del cittadino, vengono fornite qui di seguito alcune proposte operative per riempire di significato le otto ore previste per affrontare l'educazione alla convivenza civile. Tali proposte valgono come spunti per iniziare percorsi autonomi, alcuni forse più semplici da realizzare, altri forse più complessi e/o più articolati, che ogni scuola potrà poi personalizzare e adattare alle diverse esigenze dei propri studenti.

Tre, tra le proposte segnalate, saranno sviluppate in tutte le fasi progettuali e riempite dei relativi contenuti.

Rassegna stampa	Invitare i ragazzi a raccogliere (sulla base di una griglia pre-definita), degli articoli di giornale, che riguardino incidenti accaduti a giovani della loro età. A seguire discussione guidata in classe
Costruzione di cartelloni	Invitare i ragazzi a realizzare dei cartelloni ("collage di foto") e/o degli slogan utilizzando articoli o foto di giornali e/o riviste su argomenti riguardanti i diversi modi d'uso dei mezzi di locomozione nonché - gli atteggiamenti e i comportamenti che vengono tenuti sulla strada
Cineforum	Visione di film che riportino scene di ragazzi che fanno un uso spericolato del motorino, seguita da una discussione in classe
Genitori -figli a confronto	Svolgere un'esercitazione di "role-playing" tra un gruppo che assume il ruolo dei genitori, ed un altro che assume quello dei ragazzi, con vicende pre-definite che riguardano: la fase di richiesta dello stesso ai genitori, il suo l'acquisto, il suo utilizzo più o meno responsabile, eventuali incidenti che possono capitare, il rientro serale, i legami con gli amici, gli atteggiamenti adottati, eventuali paure, i vissuti, le rappresentazioni sociali, gli stereotipi, gli atteggiamenti, le forme di contrattazione.
"Io e il motorino" -"Come mi sento quando....."	Svolgere un'esercitazione in gruppo su " <i>Come si sente</i> " un ragazzo quando utilizza il motorino, la normalità e la trasgressione più o meno consapevole, tipo quando si fa un'"impennata" in moto. Lavorare per gruppi divisi di ragazzi e ragazze per analizzare poi, insieme, le diverse percezioni che emergono a seconda del "genere" di appartenenza. Si tratta di far emergere le dinamiche adolescenziali ed i messaggi che si desidera trasmettere, tramite i diversi comportamenti.
Brainstorming	Adottare la tecnica del "brainstorming", seguita poi da discussione ed analisi dei contenuti emersi, su elementi chiave che vanno: - ad evidenziare "stereotipi" più o meno consolidati, es. " <i>donna al volante...</i> "

	- ad esplicitare varie “dimensioni emotive”, quali “ <i>incidente stradale</i> ”, “ <i>motorino</i> ”, “ <i>disabilità o handicap in seguito ad incidente stradale</i> ”ecc.
Interviste	Organizzare delle interviste, con questionari semi-strutturati a cura dei ragazzi della scuola da somministrarsi tra di loro, o a ragazzi di età superiore alla loro, che già utilizzano da tempo il motorino o la moto; focalizzando l’attenzione soprattutto sulla dimensione del rischio, sul senso di onnipotenza, sul senso di invulnerabilità e sulle differenze di genere nell’uso dei veicoli a motore
Ruolo dei mass media e della pubblicità	Organizzare un lavoro che porti ad evidenziare le “contraddizioni” presenti nella nostra società a livello di messaggi che vengono inviati dalle varie agenzie: <ul style="list-style-type: none"> - i <i>mass-media</i> che mandano messaggi volti alla valorizzazione massima delle prestazioni e della velocità dei mezzi di locomozione come segno di uno status-symbol e anche come amplificazione del Sé - le varie <i>agenzie educative</i> che dall’altra si impegnano per prevenire e combattere l’uso irresponsabile di tali mezzi
Se faccio capisco	Attivazione di competenze impegnando gli alunni in: <ul style="list-style-type: none"> - organizzare un’agenda per la piccola manutenzione e riparazione del motorino - come si fa un contratto di assicurazione - come si fa una constatazione amichevole di sinistro - organizzare una rassegna stampa periodica sugli incidenti stradali nella propria Provincia
“Quella volta che....., che mi è andata dritta..., che ho fatto il matto..., che ho rischiato di.....e per fortuna mi è andata bene”...	Racconti attraverso il metodo autobiografico e relative riflessioni collettive
Realizzazione di un videotape	La “storia” di un adolescente con il motorino



Proposte operative

La matrice progettuale

Abbiamo definito il problema dell'educazione stradale e il suo rapporto con la scuola. Poi lo abbiamo inquadrato in una pedagogia con strategie educative di fondo. Infine abbiamo definito nel dettaglio una possibile mappa del giovane competente nell'uso del ciclomotore e relative situazioni formative. Ora forniamo una **griglia per progettare** concreti percorsi di formazione. Si tratta in particolare di dare sostanza alle otto ore che le scuole dovrebbero destinare all' "educazione alla convivenza civile".

Questo schema funge pertanto da "matrice", ovvero modello di riferimento da cui ricavare i passi e a cui aggiungere i contenuti delle varie proposte operative:

La progettazione

ARTICOLAZIONE DEL PROGETTO

Descrizione del progetto:	
Compito	
Esiti di prodotto	
Standard di Prodotto	
Materie coinvolte	
Materiale necessario	
Legittimazione	
Sequenza operativa:	

PROGRAMMAZIONE DELLA SITUAZIONE OPERATIVA

Cosa fa l'insegnante

Fasi della sequenza



Modifiche

NO

SI



Cosa fa l'alunno

Qui di seguito proviamo ad applicare la matrice progettuale ad alcune concrete proposte operative. Ne dovrebbe risultare un piccolo, ma vero e proprio, vademecum per insegnanti e alunni, in modo da pianificare autonomamente le situazioni o attività formative.

Per una maggior comprensione si ritiene opportuno definire preventivamente il significato di alcuni termini utilizzati per la progettazione

AREA: segmento della mappa del cittadino entro cui il futuro cittadino praticherà le competenze acquisite

COMPITO: situazione operativa di realtà che richiede un progetto, una organizzazione, una pianificazione, delle verifiche

PRODOTTO: il risultato concreto del processo; dalle sue caratteristiche si ricavano fasi e contenuti del lavoro

STANDARD DI PRODOTTO: l'insieme di caratteristiche che definiscono un prodotto accettabile

LEGITTIMAZIONE: insieme di argomentazioni in grado di rispondere alle domande: "Perché questo progetto? Perché qui ed ora? Perché con questi destinatari? Perché queste metodologie?" ecc.

SEQUENZA OPERATIVA: i passi seguiti entro un piano temporale per arrivare al prodotto

**VERBA VOLANT,
SCRIPTA MANENT:
COMPILAZIONE DEL MODULO
DI COSTATAZIONE
AMICHEVOLE**

VERBA VOLANT, SCRIPTA MANENT: COMPILAZIONE DEL MODULO DI CONSTATAZIONE AMICHEVOLE

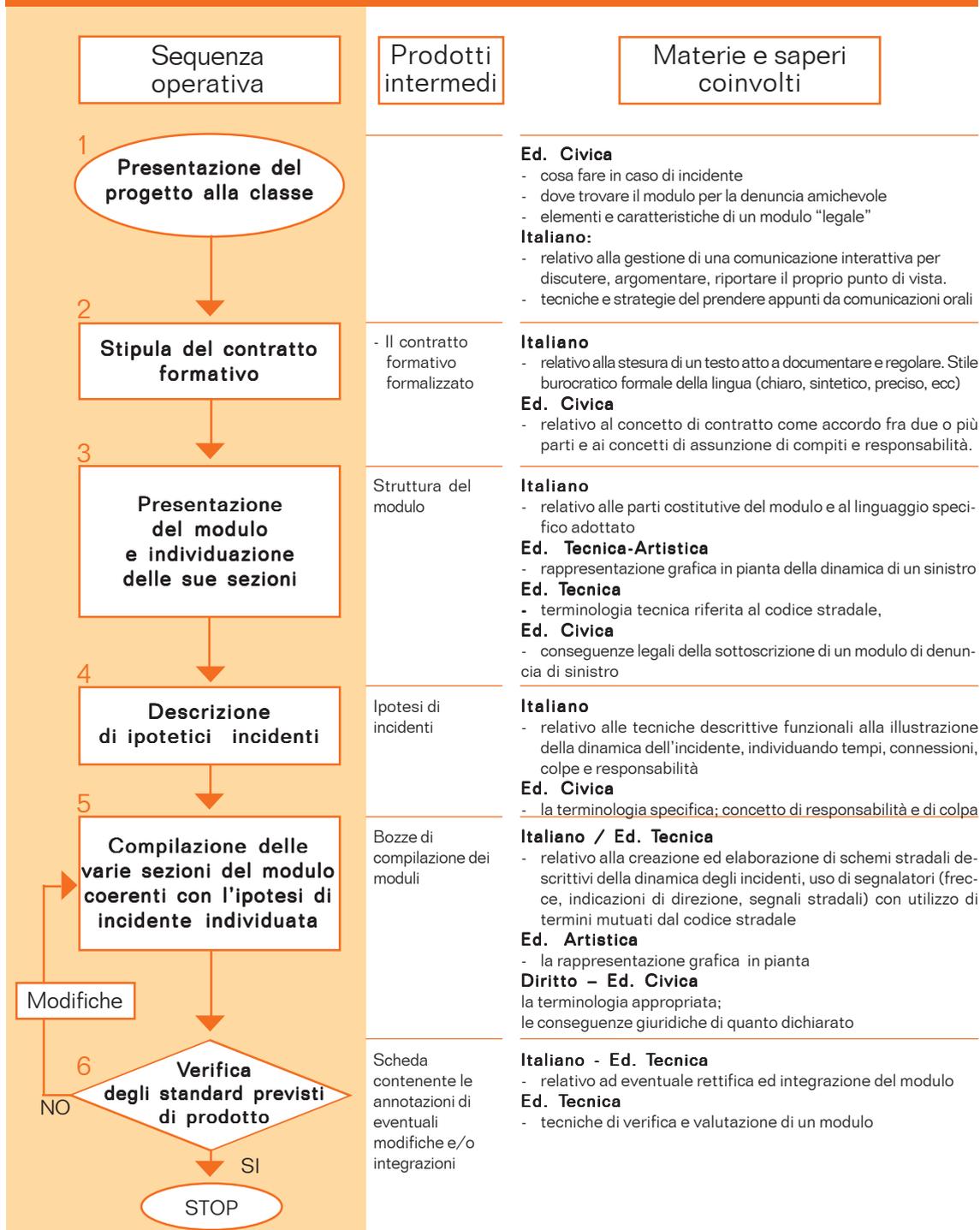
ARTICOLAZIONE DEL PROGETTO

Area	Uso del ciclomotore
Descrizione del progetto:	Si tratta di apprendere un'abilità che risulta molto utile in caso di lieve incidente in quanto snellisce le procedure per il rimborso del danno. Inoltre simulare a scuola la compilazione di tale modulistica consente l'esercizio in situazione protetta di una abilità che andrà esercitata in situazione di disagio.
Compito	Compilare la constatazione amichevole di sinistro
Esiti di prodotto	Modulo di denuncia di sinistro compilato in ogni sua parte
Standard di Prodotto	Il modulo di denuncia di sinistro dovrà presentare le seguenti caratteristiche: <ul style="list-style-type: none">- essere compilato in tutte le sue parti- assumere caratteri di chiarezza e leggibilità (in tutte le sue copie) in modo tale che dalla lettura dello stesso si riesca agilmente a ricostruire la dinamica dell'incidente e le relative responsabilità
Materie coinvolte	Educazione civica – italiano – educazione tecnica -artistica
Materiale necessario	Modulo di constatazione amichevole
Legittimazione	L'esperienza è formativa in quanto contribuisce: <ul style="list-style-type: none">- alla formazione del cittadino: lo studente impara a compilare il modulo di contestazione amichevole di incidente stradale, comprendendone il senso e la funzione di garanzia; si favorisce l'acquisizione di abilità comunicative relative alla modulistica- alla costruzione dell'identità: lo studente acquisisce maggior sicurezza nella gestione di strumenti importanti in situazioni a forte impatto emotivo- all'acquisizione di un metodo di lavoro: permette di indagare, ricostruire e organizzare conoscenze, competenze, comportamenti riferiti ad un evento e di sistematizzarli all'interno di un documento.

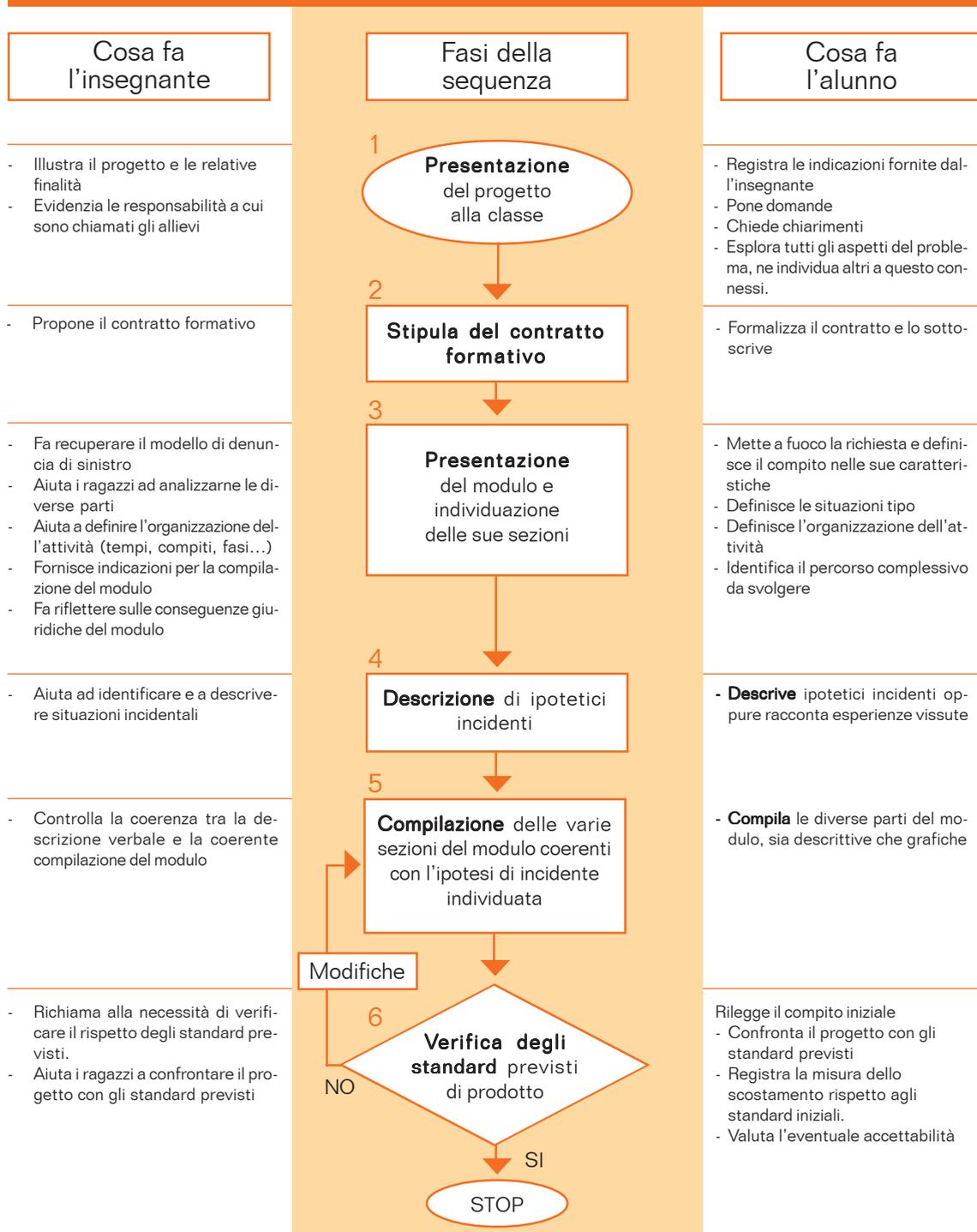
Sequenza operativa:

1. **Presentazione** del progetto alla classe
2. **Stipula del contratto formativo**
3. **Presentazione del** modulo e individuazione delle sue sezioni
4. **Descrizione** di ipotetici incidenti
5. **Compilazione** delle varie sezioni del modulo coerenti con l'ipotesi di incidente individuata
6. **Verifica degli standard** previsti di prodotto

ANALISI DEL COMPITO



PROGRAMMAZIONE DELLA SITUAZIONE OPERATIVA



QUADRO RIASSUNTIVO

OPERAZIONI MENTALI ATTIVATE

- stabilire il piano di lavoro
- individuare e definire criteri, metodi, procedure
- leggere per capire (dalle istruzioni dei moduli già predisposte)
- usare informazioni
- individuare modalità di trasmissione delle informazioni
- realizzare rappresentazioni grafiche
- utilizzare diverse modalità di rappresentazione dell'accaduto
- identificare rapporti – confrontare - identificare relazioni di causa ed effetto
- elaborare un giudizio di "valore" sulle responsabilità dell'accaduto saper reperire e consultare esperti

INSEGNANTI E MATERIE COINVOLTE

Italiano; diritto; ed.civica; ed. tecnica

RAPPORTI CON EXTRA SCUOLA

- ACI
- Motorizzazione civile
- Compagnie assicurative

MATERIALI E STRUMENTI

Documentazione fornita da compagnie assicurative

ALTRE SITUAZIONI ATTIVABILI

Compilazione del modulo del contratto di assicurazione

**LA MANUTENZIONE
DEL MOTORINO:
AGENDA DI BORDO**

LA MANUTENZIONE DEL MOTORINO: AGENDA DI BORDO

ARTICOLAZIONE DEL PROGETTO

Area	Uso del ciclomotore
Descrizione del progetto:	Tutti i motorini sono dotati di un libretto di manutenzione, ma non sempre i ragazzi sono consapevoli dell'importanza delle informazioni in esso contenute. Sollecitare i ragazzi a creare un proprio libretto - "agenda di bordo" - i cui contenuti rappresentino un'estrapolazione delle principali indicazioni riportate nel libretto ricevuto al momento dell'acquisto, può essere utile al fine di favorire l'assunzione di una sempre maggiore responsabilità da parte dei ragazzi
Compito	- Predisporre un'agenda di bordo nella quale calendarizzare gli interventi necessari per mantenere in piena efficienza il proprio ciclomotore
Esiti di prodotto	- agenda di bordo
Standard di Prodotto	L'agenda dovrà avere le seguenti caratteristiche: <ol style="list-style-type: none">1. una sezione dedicata a ciò che è importante fare al fine di assicurare una buona e regolare manutenzione del motorino, garantendo così una piena efficienza dello stesso2. una sezione dedicata alle "cose" da ricordare quando si usa il motorino3. una sezione costituita da pagine bianche, per eventuali annotazioni successive
Materie coinvolte	- Italiano - Educazione civica - educazione tecnica
Materiale necessario	- libretto di manutenzione del ciclomotore
Legittimazione	L'esperienza è formativa in quanto contribuisce: <ul style="list-style-type: none">- alla formazione del cittadino: lo studente impara a creare e a gestire un libretto di manutenzione personalizzato- alla costruzione dell'identità: lo studente acquisisce maggior sicurezza nella gestione di eventi prevedibili, che possono essere da lui tenuti "sotto controllo"- alla pratica della cultura del lavoro: in quanto fa as-

	<p>sumere gli aspetti ed i criteri di un agire competente; richiede la conoscenza ed il rispetto di caratteristiche, impegni e fasi di realizzo del prodotto;</p> <p>- all'acquisizione di un metodo di lavoro: permette di indagare, ricostruire e organizzare conoscenze e competenze riferite alla lettura di un manuale. Permette inoltre di affinare la capacità di estrapolare parti significative di un testo per sistematizzarle all'interno di un proprio "manuale personale".</p>
Sequenza operativa	<ol style="list-style-type: none"> 1. Presentazione del problema alla classe 2. Stipula del contratto formativo 3. Presa visione di alcuni manuali di manutenzione 4. Individuazione delle parti più importanti dei manuali reperiti 5. Ideazione del prodotto da realizzare (materiale e formato) 6. Progettazione delle sezioni dell' "agenda di bordo" 7. Realizzazione dell' "agenda di bordo" 8. Verifica degli standard previsti di prodotto

ANALISI DEL COMPITO

Sequenza operativa

1
Presentazione
del problema alla classe

2
Stipula del contratto
formativo

3
Presenza visione
di alcuni manuali
di manutenzione

4
Individuazione delle
parti più importanti dei
manuali reperiti

5
Ideazione del prodotto
da realizzare

6
Progettazione
delle sezioni dell'agenda
di bordo

Prodotti intermedi

- Il contratto
formativo

Bozza delle
parti
dell'agenda
di bordo

Prospetto
dell'agenda
di bordo

Materie e saperi coinvolti

Italiano

- relativo alla stesura di un testo atto a documentare e regolare. Stile burocratico formale della lingua (chiaro, sintetico, preciso, ecc)

Ed. Civica

- relativo al concetto di contratto come accordo fra due o più parti e ai concetti di assunzione di compiti e responsabilità

Italiano

- relativo alla stesura di un testo atto a documentare e regolare. Stile burocratico formale della lingua (chiaro, sintetico, preciso, ecc)

Ed. Civica

- relativo al concetto di contratto come accordo fra due o più parti e ai concetti di assunzione di compiti e responsabilità.

Italiano

- relativo alle tecniche di lettura adottate per esplorare testi

Ed. Tecnica - Artistica

- la struttura di un manuale
- il linguaggio tecnico tecniche

Diritto - Ed. Civica

- norme di sicurezza e le conseguenze di un loro mancato rispetto

Ed. Tecnica

- le parti costitutive irrinunciabili di un buon manuale
- il linguaggio tecnico adottato

Italiano

- relativo alla linguistica da adottare per l'organizzazione del diario

Ed. Tecnica

- relativo alle informazioni tecniche da includere
- rappresentazione grafica con strumenti tecnici-informatici

Ed. Artistica

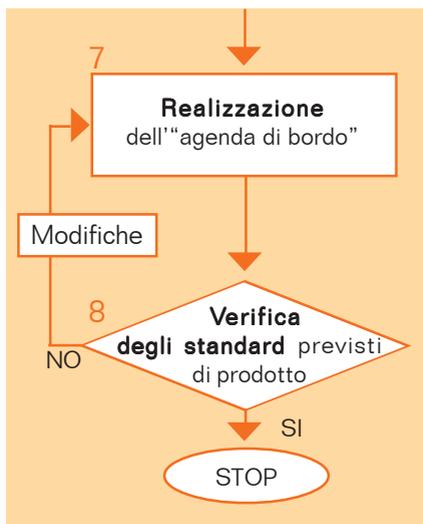
- materiali e formato

Italiano

- relativo alle argomentazioni volte ad una scelta degli argomenti specifici da includere

Ed. Tecnica - Artistica

- programmi di grafica; impaginazione, copertina, struttura finale del manuale



Agenda di bordo

Italiano ed Ed. Tecnica – Artistica

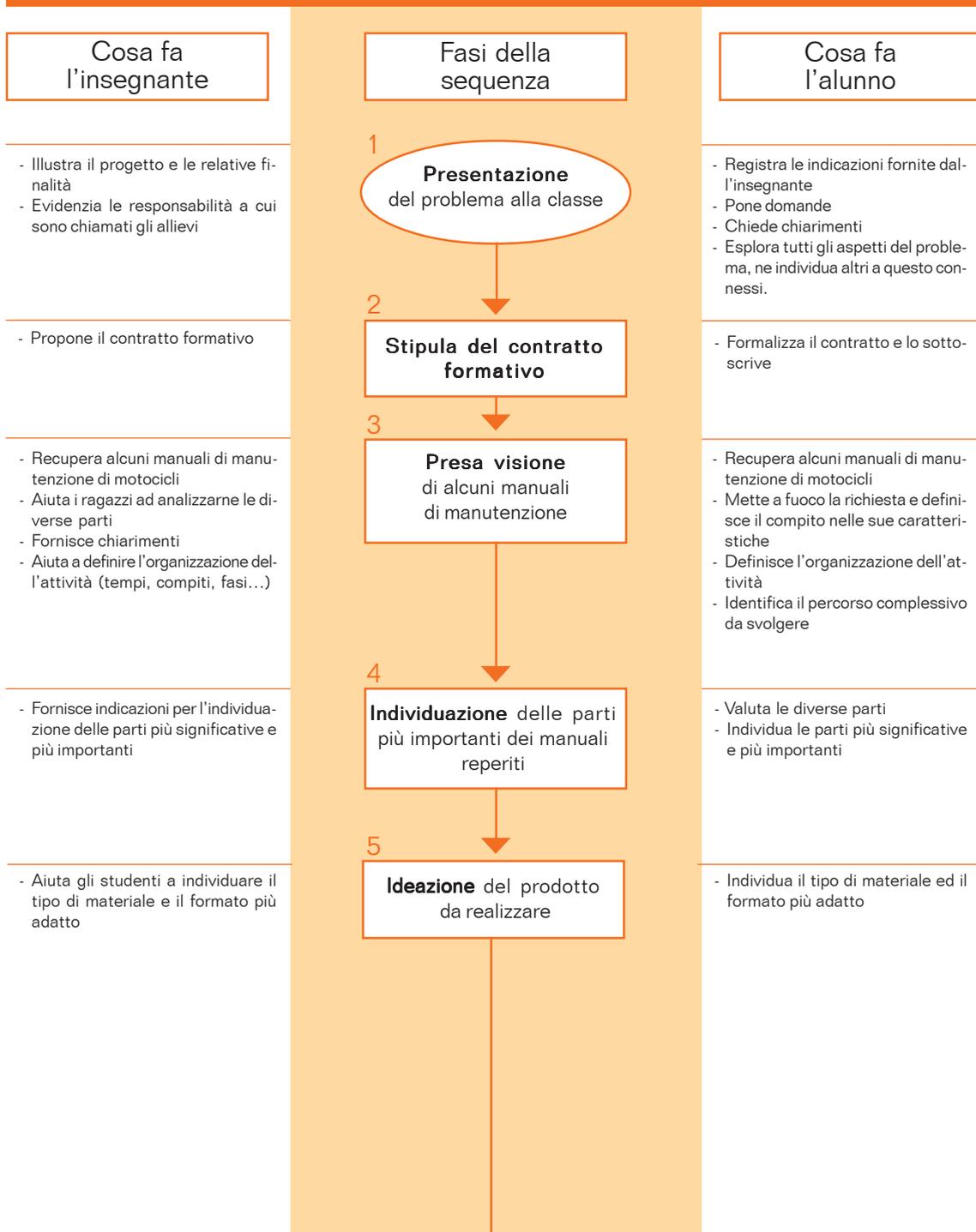
- relativo alla stesura dei contenuti teorici
- modalità di personalizzazione e rifinitura

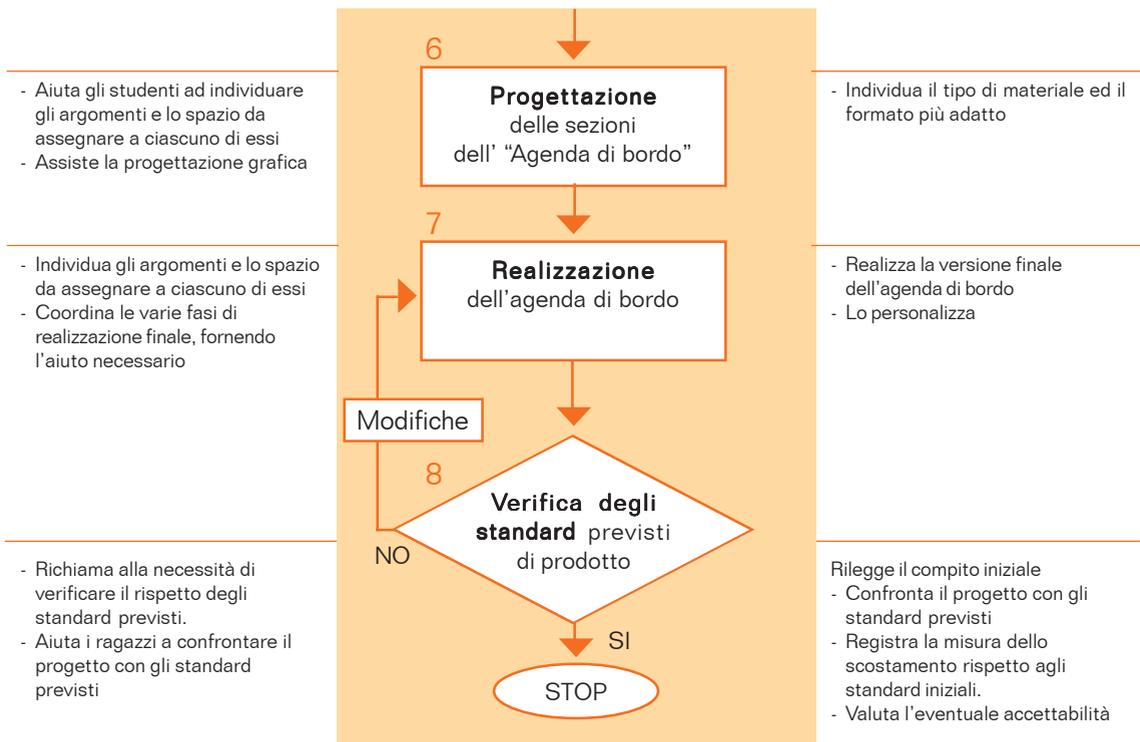
Scheda contenente le annotazioni di eventuali modifiche e/o integrazioni

Italiano / Ed. Tecnica

- tecniche di verifica e valutazione di un progetto
- eventuale rettifica ed integrazione

PROGRAMMAZIONE DELLA SITUAZIONE OPERATIVA





QUADRO RIASSUNTIVO

OPERAZIONI MENTALI ATTIVATE

- stabilire un piano di lavoro
- individuare e definire criteri, metodi, procedure
- stabilire le priorità
- calcolare i tempi
- procurarsi il materiale necessario
- leggere per capire e per cercare informazioni
- saper usare le informazioni
- saper individuare le parti più importanti e significative
- fare ipotesi
- usare indicatori
- realizzare rappresentazioni grafiche
- ordinare nello spazio

INSEGNANTI E MATERIE COINVOLTE

Italiano, ed. tecnica, ed. civica

RAPPORTI CON EXTRA SCUOLA

- ACI
- Concessionarie motociclistiche
- Centri di riparazione moto

MATERIALI E STRUMENTI

- Documentazione fornita dalla casa produttrice
- riviste specializzate del settore

ALTRE SITUAZIONI ATTIVABILI

- Piccolo manuale per l'acquisto
- Diario per la manutenzione della bicicletta

**RASSEGNA STAMPA PERIODICA
SUGLI INCIDENTI STRADALI
NELLA PROPRIA PROVINCIA**

RASSEGNA STAMPA PERIODICA SUGLI INCIDENTI STRADALI NELLA PROPRIA PROVINCIA

ARTICOLAZIONE DEL PROGETTO

Area	Responsabilità sociali
Descrizione del progetto:	Eventi quali incidenti stradali con motorini o altri mezzi di trasporto sono purtroppo con molta frequenza al centro dell'attenzione della cronaca locale e nazionale. Da una costante raccolta di questi articoli è facile individuare come, con altrettanta frequenza i sinistri di particolare tragicità abbiano dei giovani come protagonisti. La consapevolezza della portata del fenomeno può essere anche sensibilizzata tramite una costante e mirata raccolta degli articoli, successivamente esposti all'interno della scuola. Essi offriranno l'occasione di cogliere la frequenza degli eventi e molteplici opportunità di ulteriori riflessioni sia in classe sotto la guida degli insegnanti, sia al di fuori fra compagni della scuola.
Compito	- Realizzare rassegna stampa per i compagni della scuola
Esiti di prodotto	- Quadro mensile degli incidenti stradali con relativa cronaca
Standard di Prodotto	- Esposto su di una bacheca in un punto visibile-di passaggio da parte dei compagni della scuola. - Per ogni articolo verranno evidenziati la data, il luogo, i protagonisti e le modalità del sinistro. - Dotato di un prospetto sinottico indicante l'andamento degli incidenti con il trascorrere dei mesi (quantità e gravità in termini di feriti ed eventuali decessi)
Materie coinvolte	- Italiano
Materiale necessario	- giornali locali - spazio interno alla scuola - bacheca
Legittimazione	L'esperienza è inoltre formativa in quanto contribuisce: alla formazione del cittadino: avvia all'uso di uno strumento d'informazione e attiva la scuola come risorsa per la comunità rispetto ad un problema sociale; alla costruzione dell'identità: aiuta a percepirsi come

	<p>soggetti capaci grazie al riconoscimento sociale del prodotto</p> <p>alla pratica della cultura del lavoro: consente l'esperienza dell'operare professionale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • far fronte a un contratto • rispettare i tempi • rispettare le caratteristiche del prodotto richiesto / concordato <p>all'acquisizione di un metodo di lavoro: favorisce lo sviluppo delle competenze linguistiche e l'abitudine alla lettura; richiede l'utilizzo di risorse culturali.</p>
Sequenza operativa	<ol style="list-style-type: none"> 1. Presentazione del problema alla classe 2. Stipula del contratto formativo 3. Individuazione dei principali giornali locali da monitorare 4. Organizzazione delle modalità di raccolta degli articoli 5. Analisi – selezione- evidenziazione delle parti significative degli articoli raccolti 6. Allestimento della bacheca per la messa in visione nella scuola 7. Aggiornamento periodico della bacheca

ANALISI DEL COMPITO

Sequenza operativa



Prodotti intermedi

Materie e saperi coinvolti

Italiano - Ed. Civica - Diritto

- relativo alla gestione di una comunicazione interattiva per discutere, argomentare, riportare il proprio punto di vista.
- tecniche e strategie del prendere appunti da comunicazioni orali

Il contratto formativo formalizzato

Italiano

- relativo alla stesura di un testo atto a documentare e regolare. Stile burocratico formale della lingua (chiaro, sintetico, preciso, ecc)

Ed. Civica

- relativo al concetto di contratto come accordo fra due o più parti e ai concetti di assunzione di compiti e responsabilità

Italiano:

- relativo alla struttura di un giornale e alle sue rubriche; relativo ai diversi tipi di articoli inclusi (intervista, cronaca, recensione, indagine, commento, ecc)

Ed. Tecnica - Italiano

- gli elementi costitutivi di una rassegna stampa

Italiano:

- relativo alle tecniche di lettura ed ai criteri da adottare per individuare gli articoli di interesse

Articoli selezionati

Italiano:

- relativo all'analisi delle diverse funzioni degli articoli raccolti (referenziale, personale, documentativa, argomentativa, regolativa, ecc) ed evidenziazione delle sue parti più significative rispetto all'efficienza ed efficacia comunicativa

- **scienze e biologia**: le molteplici conseguenze delle ferite riportate in seguito ad incidenti

- **fisica**: concetti di dinamica di un incidente (velocità, impatto, spazio di frenata, ecc.)

Bacheca, spazio espositivo appositamente allestito

Ed. Tecnica

- organizzazione tecnica dei pannelli **italiano**

- relativo alla stesura delle didascalie ed eventuali

Bacheca aggiornata

Ed. Tecnica

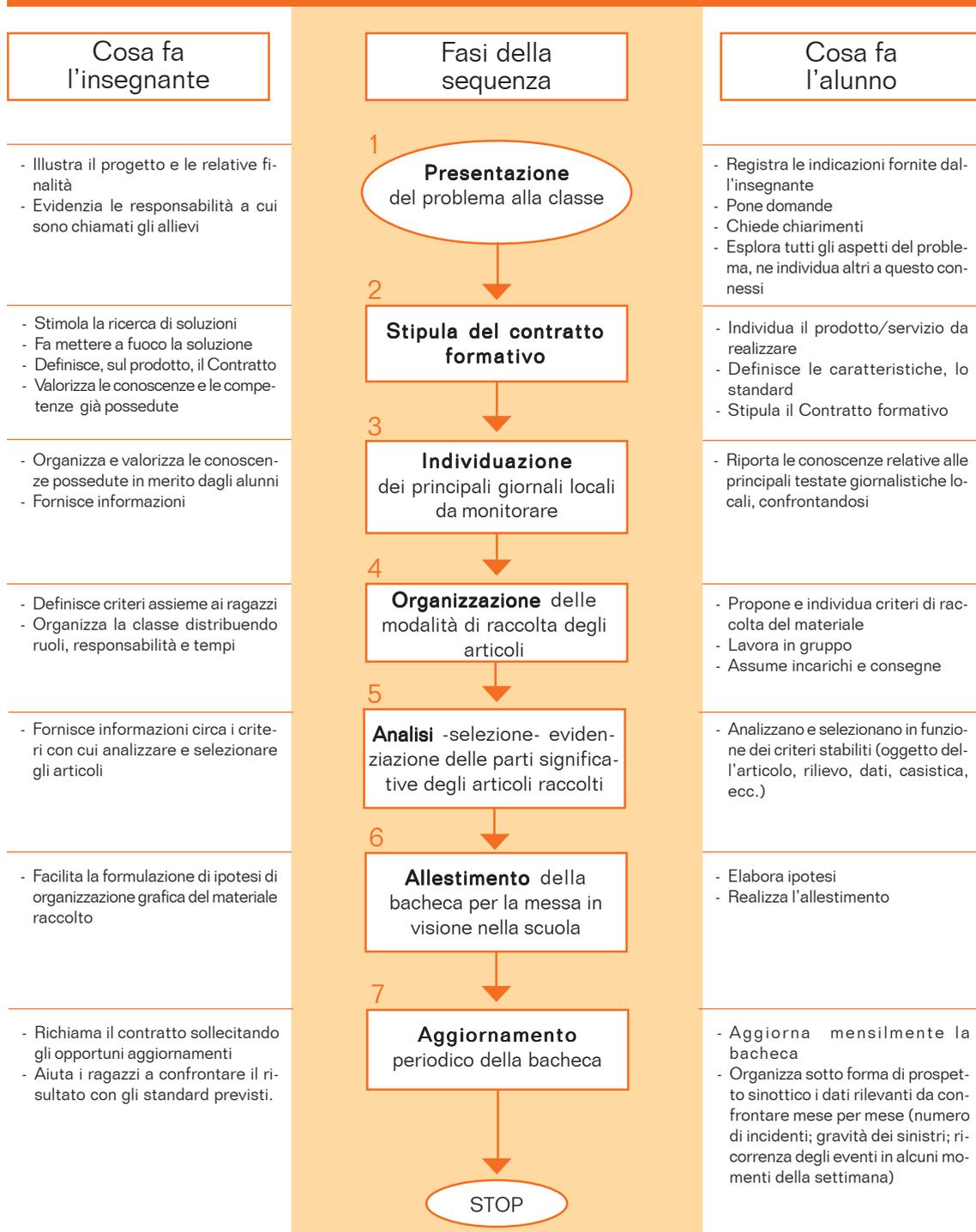
- organizzazione, grafica **matematica**

- elaborazione di grafici e quadri sinottici

Ed. Civica

- relativo ai concetti legislativi es. gestione dati compatibilmente con la legge sulla privacy)

PROGRAMMAZIONE DELLA SITUAZIONE OPERATIVA



QUADRO RIASSUNTIVO

OPERAZIONI MENTALI ATTIVATE

- selezionare e classificare articoli, secondo criteri prestabiliti
- leggere per capire / per cercare informazioni
- analizzare con spirito critico testi giornalistici
- identificare rapporti / confrontare
- prendere appunti
- selezionare informazioni
- usare informazioni
- fare ipotesi
- scrivere per documentare / per comunicare
- cogliere varianti
- operare scelte

INSEGNANTI E MATERIE COINVOLTE

- Italiano, educazione tecnica, ed. civica, matematica, scienze-
biologia, fisica

RAPPORTI CON EXTRA SCUOLA

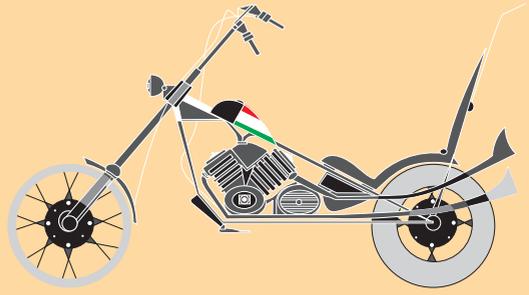
- Redazioni giornalistiche,
- Polizia municipale

MATERIALI E STRUMENTI

Giornali ed internet

ALTRE SITUAZIONI ATTIVABILI

- Una mostra a sezioni che espliciti le diverse dimensioni connesse all'utilizzo del motorino, con sezioni dedicate al costume, alla moda, al mito, ai significati psicologici, all'incidentalità



Per saperne di più

Pianeta adolescenza

E' risaputo che l'adolescenza rappresenta una fase evolutiva che si pone tra l'infanzia e l'età adulta. E' un periodo in cui il "ragazzo", comincia a costruirsi una propria identità, passando attraverso periodi di incertezze e tentennamenti favorevoli però alla sperimentazione di ruoli, all'esplorazione dell'ambiente circostante alla ricerca delle possibilità offerte, al contatto con persone ed ambienti diversi, alla ricerca di un intimo ed intenso desiderio di significati e di valori.

Nella breve successione di tempo che va dai dieci ai quattordici anni è possibile riscontrare la nascita di nuovi interessi e bisogni, ed una forte espansione di altri già preesistenti, quali l'attività spazio-motoria, la vita condotta prevalentemente con i coetanei, la crescente attenzione a sé.

Le principali trasformazioni che caratterizzano il periodo adolescenziale che ci aiutano ad analizzare le tendenze comportamentali degli individui di questa fascia età, riferite in particolare al comportamento stradale e agli aspetti didattico-educativi conseguenti, sono:

Sviluppo fisico

Si accompagna a una nuova coscienza del proprio corpo e delle sue possibilità. E' lo "strumento" dell'affermazione di sé e del proprio valore. E' coinvolto in ogni manifestazione sociale: confronto, emulazione, scontro, ecc. Gli si dedicano attenzioni particolari ricercandone la prestanza e la potenza. Si proietta nei vari mezzi che ne possono amplificare il potere, le risorse e le prestazioni: arti marziali, sport, moto, macchina, cultura del corpo, cultura della forza che fanno parte dello stesso universo simbolico.

Razionalità

Dal pensiero operativo concreto si passa al pensiero ipotetico deduttivo (pensiero formale). Tra le molteplici competenze operative acquisite, di rilievo è la possibilità di comprendere le regole generali di certi fenomeni e quelle situazioni che presentano incertezze.

Emotività

Gli stati affettivi (gioia, tristezza, amore, odio, rabbia) accompagnano le varie esperienze e ne costituiscono il criterio valutativo. Le azioni sono correlate alle emozioni che provocano. Si agisce per emozionarsi. Sono preferite le azioni che provocano emozioni

intense. E spesso le “condotte pericolose” portano ovviamente ad emozioni molto più forti ed intense, e se poi si concludono positivamente, portano pure a riconoscimento e ad un prestigio sociale maggiore.

Si preferisce l'emozione nuova ed intensa, correlata ad ogni forma di rischio (la manovra stradale azzardata finisce così con l'affascinare per l'intensa emozione che provoca).

Socialità

L'appartenere ad un gruppo è l'aspirazione più sentita di questo periodo. L'individuo di questa fascia d'età è alla costante ricerca di far parte di un gruppo, i cui componenti diventano ispirazione e verifica dell'agire di ognuno.

L'essere accettati dal gruppo è la conferma del valore. La popolarità in particolare tra gli individui dell'altro sesso, diventa frequentemente la misura del valore e del successo personale. Gli altri possono essere contemporaneamente spettatori ed antagonisti necessari per la propria affermazione. E la competizione diventa frequentemente la modalità privilegiata per attuare il confronto e per giungere all'integrazione.

Motivazione

La spinta psichica preminente di questa fase di età è l'affermazione di sé, ricercata in ogni ambito e con tutti i mezzi a disposizione. E' preferita la condizione operativa (azioni concrete?) in cui le doti personali sono più in rilievo, risultano perciò privilegiate tutte le situazioni limite e/o a rischio.

Le spinte motivazionali tipiche non sono eliminabili ma educabili, infatti rimarrà sempre nei ragazzi di questa età la tendenza all'esibizione, al rischio, all'emulazione, essi “vivono” la strada, il motorino o l'auto investendoli, caricandoli di altri significati e finalità secondo le particolari esigenze, o bisogni del momento.

Educare questi ragazzi ad un corretto comportamento stradale richiede di interessarsi anche ai significati di quei comportamenti per acquisirne almeno la comprensione.

Libertà e identità

Dopo i quattordici-quindici anni aumenta nei ragazzi la spinta verso una maggior libertà. In questa fase evolutiva, l'adolescente rimane ancora parzialmente ancorato a modelli relazionali infantili, ma nello stesso tempo diventa crescente l'esigenza di “sgancio” dal mondo degli adulti e queste due tensioni contrapposte tendono ad alternarsi a seconda

dei bisogni specifici del momento e delle situazioni che l'adolescente sta vivendo.

Tutto ciò con notevoli perplessità da parte degli adulti che li affiancano, e preoccupazioni da parte dei genitori che si trovano, improvvisamente, a confrontarsi con esigenze del tutto nuove: le uscite serali, l'acquisto del motorino, una somma di denaro da amministrare da sé, le prime vacanze da soli.

A questo punto sorge quindi la necessità di stabilire nuove *regole*, permessi e divieti; cosa non sempre facile. Quasi tutti i ragazzi sono abituati fin dall'infanzia ad avere tutto, forse troppo, e non si aspettano che gli venga negato qualcosa proprio ora che non chiedono più solo beni di consumo, ma nuovi spazi di libertà, di autonomia di indipendenza.

Il desiderio di "emancipazione" costituisce ovviamente una spinta vitale, biologica che assume un profondo significato esistenziale.

La posta in gioco è alta: si tratta infatti della possibilità di plasmare la propria identità e la propria vita indipendentemente, per quanto possibile, dal desiderio dei genitori e dalle aspettative dell'ambiente. Lo scenario familiare può apparire allora sempre più angusto, limitato, claustrofobico.

Il benessere materiale, il clima affettuoso e protettivo, in cui gli adolescenti sono cresciuti, può contare ora molto meno rispetto al desiderio di libertà che in loro predomina. I ragazzi vogliono uscire e mettersi alla prova, con tutti i rischi che ciò, inevitabilmente, può comportare.

I I gruppo dei pari

A partire dalla pubertà e poi, col crescere dell'età, in misura sempre più massiccia, i ragazzi cominciano a prediligere il "gruppo dei *pari*", rispetto ai familiari. Gli amici diventano infatti per loro quasi una *seconda famiglia*, nella quale riconoscersi, e dalla quale essere riconosciuti, sviluppando così un nuovo senso di appartenenza, che li può proteggere da eventuali momenti di solitudine.

Gli amici diventano così dei "*compagni di strada*" nel percorso di crescita... Fianco a fianco con l'amico, si tende ad allontanarsi piano piano dall'area familiare che aveva segnato la condizione di dipendenza infantile. Appoggiandosi l'uno all'altro, ci si fa più coraggio nell'esplorazione del mondo, via via che si vanno allentando i divieti e le imposizioni familiari tesi a proteggerli.

La scelta del compagno, in questa età, è legata prevalentemente alla condivisione di "azioni" che accomunano, che fanno sentire complici. Tra gli amici si sceglie l'*amico del*

cuore che riveste un ruolo affettivo altrettanto essenziale: senza questo sarebbe meno forte la spinta ad oltrepassare i confini fin qui imposti dalla famiglia, per immergersi nel mondo, con curiosità ed entusiasmo.

Con il compagno, e con i nuovi compagni che poi si aggiungeranno, si condivideranno allora nuove esplorazioni (forse anche per voler sperimentare la propria "potenza virile") spesso negli angoli più segreti, ancora inesplorati di tutto ciò che è esterno: le strade delle città, le piazze, i luoghi di incontro giovanili alternativi e quelli più tradizionali, i grandi centri, o altre zone più o meno "proibite".

L'amicizia, soprattutto quella tra maschi, rappresenta quindi sia la causa che l'effetto della cosiddetta "*nascita sociale*" dei ragazzi il cui desiderio implicito è quello semplicemente di conoscere come *va* il mondo, e soprattutto come si può e si fa a *vivere*....

Voglia di motorino

Nel momento in cui l'ambiente circostante comincia ad esercitare il proprio fascino, insorge prepotentemente, come detto sopra, il desiderio e poi la necessità di andarne appunto alla scoperta.

Con l'aumentare dell'età aumenta il raggio d'esplorazione del ragazzo, e il motorino diventa allora una delle principali possibilità per garantirsi una sempre maggiore autonomia, e per sganciarsi da una dipendenza familiare vissuta come sempre più "soffocante".

Il desiderio dei *teenagers* di possedere la moto porta inevitabilmente la maggior parte dei genitori a prendere atto che i figli hanno ormai superato il periodo dell'infanzia, e stanno entrando definitivamente in quello dell'adolescenza e ciò, nella consapevolezza dei dati statistici relativi agli incidenti stradali, costituisce spesso un vero e proprio "incubo".

Ma i ragazzi hanno fretta: non possono aspettare.

E le ragioni non sono solo di tipo pratico: "*Mi serve per andare a scuola, in piscina, per uscire la sera*". O consumistico: "*Ce l'hanno tutti!*".

Il motorino è in realtà il simbolo dell'energia, della forza, della libertà. E' lo strumento che oltre a dare l'ebbrezza della velocità, consente anche di allontanarsi il più rapidamente possibile da casa e da ciò che essa può rappresentare.

E proprio per il forte significato di emancipazione che riveste il possesso del motorino, il non appagamento di questo desiderio può apparire difficile da accettare, quasi come se questa *spinta vitale*, presente ora nell'adolescente, avesse un bisogno immediato di soddisfazione.

Senza la moto, infatti, molti teenagers si possono sentire emarginati dal gruppo dei coetanei: se tutti ce l'hanno e passano ore a lucidarla, a ripararla, a sfrecciare per le strade per poi fermarsi nella piazza a chiacchierare dondolandosi sulla sella, che cosa fa chi è rimasto fermo alla vecchia bicicletta?

Alla frustrazione di non poter realizzare un desiderio di possedere qualcosa che nell'immaginario dei teenagers rappresenta l'emblema della voglia di crescere di diventare grandi (di "sentirsi grandi") si aggiunge il timore dell'esclusione dal gruppo.

I I fascino del rischio

I giovani, rispetto agli adulti, manifestano da sempre, nei comportamenti e negli atteggiamenti, una maggior propensione al rischio, e dalle ultime ricerche effettuate, risulta che a partire dagli anni novanta, tutti gli indicatori di contatto con il rischio si sono sensibilmente incrementati.

Negli adolescenti, come detto nei paragrafi precedenti, la voglia di *avventura*, rimasta a lungo "imbrigliata", si risveglia improvvisamente, spingendo i ragazzi ad azioni impulsive, spesso quasi alla ricerca diretta dei "pericoli"... E di queste non sono, forse, sempre consapevoli... E spesso ne prendono coscienza, solo *dopo* averle compiute.

La vita di gruppo lontana dagli occhi della famiglia, l'esplorazione o il dominio del territorio, le prove di forza fisica e di coraggio fanno parte, in una certa misura, di una necessità, di un bisogno *psicobiologico*, che spinge prima il bambino piccolo, poi con altre "tonalità", l'adolescente a ricercare dei modi per affermare se stessi, per costruirsi una propria *identità*.

Nel comportamento *rischioso*, il pericolo non è solo un dato oggettivo (si pensi a certe imprese in montagna), ma è, almeno in parte, dipendente da una scelta soggettiva.

Vi sono comportamenti nei quali il rischio e il pericolo vengono ricercati attivamente, e non tanto per dimostrare la propria abilità nel raggiungere un risultato, ma soprattutto per mostrare il proprio coraggio, con l'obiettivo di sentirsi forti ed invincibili.

Alla base dei comportamenti a rischio c'è in genere la curiosità esplorativa, il desiderio di fare nuove esperienze, per la sensazione di eccitazione e di brivido che ne deriva, e per il fascino particolare della sfida e della trasgressione.

La scelta del tipo di *esperienza*, e del pericolo che comporta, dipende anche molto, dall'*amico* con il quale il ragazzo concerta le nuove strategie.

Lo "*spirito d'avventura*", infatti, a quest'età – come detto sopra, non si esprime in

esperienze solitarie, ma in genere con la complicità di un “altro come lui”. Le esperienze affrontate assieme ad un suo *pari*, finiscono così per *sembrare*, ai loro occhi, oltre che importanti e significative, anche meno pericolose.

Superare una situazione di “rischio” può aiutare a rivalutare la propria immagine, vi è una sorta di “*guadagno psicologico*”: cresce l'autostima e si ha la percezione d'essere importanti agli occhi degli altri. Ciò può portare, quindi a volte, anche ad “esagerare”, senza però che ci sia una reale intenzione di farsi del male.

A volte questo comportamento può venire frainteso: l'azione rischiosa è sentita come “*azione vitale*”, per cui il rischio e la sua assunzione non rappresentano un desiderio di morire, ma, al contrario, quello di vivere *meglio*.

Questa voglia di mettersi alla prova, e di sfidare il pericolo è ovviamente un aspetto “sano e normale”, nel passaggio dall'infanzia all'adolescenza, fa parte del naturale processo di crescita: se non si affronta il rischio, se non ci si separa dal mondo bambino, non si matura, non si conquista l'autonomia adulta e non si riesce a formare una propria identità.

La maggior parte degli adolescenti vive, infatti, la dimensione del rischio in modo adeguato e nella normalità.

Vi sono però situazioni in cui si evidenzia una certa tendenza a correre *rischi inutili*, alla diretta ricerca del pericolo, del trauma potenziale o dell'autolesione: in questo caso si cerca allora nella realtà esterna una “soluzione rapida” che forse non si trova nel proprio “mondo interno”...

Oppure può essere un modo per sfuggire a delle emozioni, a dei “conflitti interiori”, a dei “vissuti nuovi”, che non si riescono ancora ad “ascoltare”, ad “elaborare”, ed alla fine, forse, anche ad “accettare”....

In tutto questo, il motorino può diventare quindi il mezzo, tramite il quale, appunto, si possono scaricare queste tensioni e disagi, che non trovano, nel momento, altre soluzioni: pensiamo ad esempio, a quanti adolescenti delusi, nervosi, anche “arrabbiati”, che partono a “tutta velocità”, quasi nel tentativo di “stordirsi”...E così forse anche “dimenticare”...le loro “prime delusioni”...

E quanto più forti sono questi sentimenti tanto più pericolosi saranno ovviamente i comportamenti messi in atto. Possono “nascere” così anche le “sfide di coraggio” improvvisate sulle strade, che hanno proprio la funzione, spesso, di “esportare” la propria paura “fuori da sé”, quasi forse per il “bisogno di controllarla.”

L'errore del giocatore

Alcuni studiosi evidenziano che molti ragazzi sembrano vittime del cosiddetto “*errore del giocatore*”, considerando le probabilità del verificarsi di un evento come “cumulative” anziché indipendenti fra loro, come di fatto sono.

La mancanza di esperienze negative porta a rinforzare questo errore, creando una falsa sensazione di invulnerabilità, a cui solo l'esperienza negativa diretta pone una barriera, rendendo la percezione del rischio più “reale”.

Spesso nell'adolescente avviene una sopravvalutazione dell'esperienza concreta, capitalizzabile subito, che determina una prevalenza della dimensione del presente. Chi si assume dei rischi proietta le eventuali conseguenze negative in un ipotetico domani lontano, e in quanto tale ritenuto meno probabile.

L'indebolimento della percezione del futuro, in questo senso, può spiegare anche certi atteggiamenti giovanili di noncuranza verso la propria salute, di sottovalutazione “consapevole” dei reali pericoli che possono derivare da una “condotta irresponsabile”.

L'adozione di una *irrazionalità a breve termine* può essere quindi conseguente ad una “strategia di adattamento ad un'incertezza”, percepita nel contesto sociale, del quale non si ha ancora una conoscenza ed un controllo adeguato, e/o del quale se ne vorrebbero cogliere, forse subito, solamente le situazioni favorevoli.

I giovani trentini ed il rischio: i risultati della ricerca del prof. Carlo Buzzi

In che modo il rischio entra nei comportamenti quotidiani del giovane trentino? Riportiamo qui di seguito, alcuni dati risultanti dall'ultima ricerca del prof. C. Buzzi (2003), riguardanti i comportamenti “a rischio” dei giovani trentini.

Questi dati misurano la valutazione di rischio percepita dai soggetti, e non si riferiscono quindi all'esposizione oggettiva al pericolo, attraverso comportamenti imprudenti e potenzialmente dannosi per la salute.

I giovani trentini sembrano consapevoli di assumersi volontariamente dei rischi dal punto di vista generale della salute (quasi i tre quinti lo fanno almeno qualche volta) e, in particolare, le azioni più ricorrenti sono la guida spericolata in auto o in moto (più di un terzo), la pratica di sport o di attività particolarmente pericolose e la guida di auto o moto, dopo aver bevuto alcol (circa un quarto), i rapporti sessuali non protetti (un giovane ogni otto).

Il confronto tra sessi mette in evidenza, che i maschi vivono situazioni di pericolo in modo molto più diffuso rispetto alle femmine (in molti casi l'incidenza dei comportamenti rischiosi è doppia).

Importanti, ai fini del nostro lavoro, sono i dati riguardanti il guidare un'auto dopo aver assunto alcolici (o del salire su un'auto guidata da chi aveva bevuto alcolici): un giovane maschio su tre ha vissuto almeno qualche volta questa esperienza (e uno su venti la vive frequentemente), contro una ragazza su otto..

Il genere è l'unica variabile veramente incisiva sui comportamenti, per il resto l'influenza è assai debole (come ad esempio quella che vede una leggera accentuazione dei pericoli nelle fasce di età più giovani o tra i residenti nelle valli) se non addirittura nulla (come ad esempio per classe sociale di appartenenza, background culturale familiare, titolo di studio, occupazione svolta); in tal senso si potrebbe parlare di trasversalità dell'accettazione del rischio: non sarebbe dunque tanto il prodotto dell'estrazione sociale o di maggiore o minore istruzione, dell'essere studente oppure lavoratore, ma di un tratto culturale che caratterizza un segmento della popolazione giovanile.

La comparazione tra i giovani trentini e quelli del resto del Paese, segnala una maggiore propensione ai pericoli della strada tra i primi (soprattutto la guida dopo aver bevuto alcolici), come più alta sembra essere la percezione di assumersi volontariamente dei rischi che possono avere effetti sulla salute. Altri comportamenti, quali i rapporti sessuali non protetti, la pratica di sport pericolosi, il gioco e le scommesse, hanno invece, nella provincia trentina, una incidenza leggermente minore, rispetto al territorio nazionale. E dunque il problema "giovani e strada" è da noi più grave che nel resto del Paese.



Bibliografia

Bibliografia:

- F.Taggi, G. Di Cristofaro Longo, *I dati socio-sanitari della sicurezza stradale (Progetto DATIS) - Da Fattori di rischio degli incidenti stradali alla cultura della sicurezza stradale*, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale 2001
- G. Setter, *Problemi psicologici della preadolescenza e dell'adolescenza*, La Nuova Italia 1992
- S. De Pieri, G. Tomolo, *Preadolescenza, le crescite nascoste*, Armando ed. 1990
- U. Galimberti, *Dizionario di psicologia*, UTET Torino 1992
- B. Golse, M. Bloch, *Inquietanti adolescenti*, Ed. ElleDiCi, Torino 1994
- C. Buzzi, A. Cavalli, A. De Lillo, *Giovani verso il 2000 - Quarto rapporto IARD sulla condizione giovanile in Italia*, Il Mulino, Bologna 1997
- A. Cavalli, A. De Lillo, *Giovani anni '90 - Terzo rapporto IARD sulla condizione giovanile in Italia*, Il Mulino Bologna 1993
- L. Grosso, *Mondo della notte e comportamento a rischio tra i giovani. Idee e orientamenti per l'analisi*, in *Animazione sociale* 2000 n°11
- E. Erikson, *Gioventù e crisi d'identità*, Armando Roma 1974
- D. Marcelli, A. Braconiere, *Psicopatologia dell'adolescente*, Masson, Milano 1985
- D. Le Breton, *Passione del rischio*, Edizioni gruppo Abele, Torino 1995
- G. Charmet, *I nuovi adolescenti*, Raffaello Cortina, Milano 2000
- Ministero dei Lavori Pubblici, Ministero della pubblica Istruzione Ministero dell'interno Polizia di Stato, *Vivere la strada nel segno della sicurezza*, 2001
- S.G. Lyng, *Edgework: a social-philosophic analysis of voluntary risk taking*, in *Journal of Sociology* XCV 1990 – 4, pp. 851-886
- M. Douglas, *Come percepiamo il pericolo. Antropologia del rischio*, Feltrinelli, Milano 1991
- M. Douglas, *Rischio e colpa*, Il Mulino 1996
- U.Beck, *La società del rischio: verso una seconda modernità*, Carocci ed. Roma 2000
- M. De Benedetti .(Ministero P.I-Progetto Orientamento-Vol 1°)
- F. Giori, *Adolescenza e rischio. Il gruppo classe come risorsa per la prevenzione*, Franco Angeli Milano 1998
- S. Vegetti Finzi, Battistin, *L'età incerta*, Mondadori 2001
- A. Palmonari, *Gli adolescenti*, Il Mulino 2002

Siti internet consigliati:

- www.unipol.it
- www.cisem.it
- www.icsviadeisalici.it
- www.istruzione.it/patentino/index.shtml
- www.civicamente.it
- www.maggioli.it
- www.scuola.net
- www.lafabbrica.net
- www.editricetoni.it

III cop

IV cop