

STUDI E DOCUMENTI
DEGLI ANNALI DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE

119/2007

L'educazione stradale nella scuola italiana

a cura di Raffaele Ciambrone



LE MONNIER

STUDI E DOCUMENTI DEGLI ANNALI DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE

RIVISTA TRIMESTRALE
DEL MINISTERO DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE
119/2007

Direttore responsabile: TIZIANA RAGNI

Direttore editoriale: MAURO CERUTI

Coordinamento editoriale e redazionale: LUIGI CEPPARRONE e GAETANO SARDINI

Articoli, lettere e proposte di contributi vanno indirizzati a: STUDI E DOCUMENTI DEGLI ANNALI DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE, Periodici Le Monnier, Mondadori Education, viale Manfredo Fanti, 51/53 – 50137 Firenze.

Gli articoli, anche se non pubblicati, non si restituiscono.

Condizioni di abbonamento 2007 (quattro numeri per complessive pagine da 800 a 896)

— Annuale per l'Italia Euro 26,44
— Annuale per l'Estero Euro 36,70

Versamenti sul c/c postale n. 30896864 intestato a Mondadori Education S.p.A.

Garanzia di riservatezza per gli abbonati

Nel rispetto di quanto stabilito dalla Legge 675/96 "Norme di tutela della privacy", l'editore garantisce la massima riservatezza dei dati forniti dagli abbonati che potranno richiedere gratuitamente la rettifica o la cancellazione scrivendo al responsabile dati della Mondadori Education S.p.A. (Casella postale 202 – 50100 Firenze).

Le informazioni inserite nella banca dati elettronica Mondadori Education verranno utilizzate per inviare agli abbonati aggiornamenti sulle iniziative della nostra casa editrice.

Registrazione presso il Tribunale di Firenze con decreto n. 2645 in data 28-2-1978

Finito di stampare nel mese di Luglio 2008 presso
A.T.I. - Arte Tipolitografica Italiana S.p.A., Pomezia (Roma)
Stampato in Italia, Printed in Italy

TUTTI I DIRITTI SONO RISERVATI

INDICE

Le azioni del Ministero della Pubblica Istruzione in materia di educazione stradale <i>di Lucrezia Stellacci</i>	1
L'Educazione stradale nella scuola italiana <i>di Raffaele Ciambrone</i>	5
Il Certificato di Idoneità alla Guida dei ciclomotori Una sintesi dei dati per l'anno scolastico 2007/2008, alla luce degli andamenti storici delle attività di formazione <i>di Vincenzo Lifranchi</i>	25
Pedagogia dell'educazione stradale <i>di Raffaele Ciambrone</i>	29
Il Progetto Icaro <i>di Elisabetta Mancini</i>	41
Una nuova cultura della sicurezza stradale Programma per un test di autovalutazione del rischio stradale degli studenti. 5° Rapporto di monitoraggio 2006/2007 <i>a cura del CENSIS</i>	45
Bando di concorso per la creazione di un «logo» identificativo dell'educazione stradale nelle scuole Catalogo dei lavori selezionati	71
 APPENDICE • LA NORMATIVA IN TEMA DI EDUCAZIONE STRADALE	
Normativa e documenti di approfondimento <i>a cura di Raffaele Ciambrone e Vincenzo Lifranchi</i>	91

I Programmi di Educazione stradale del 1994	95
Certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori Linee guida	107
Educazione alla sicurezza stradale Linee di indirizzo	113

LE AZIONI DEL MINISTERO DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE IN MATERIA DI EDUCAZIONE STRADALE

La Commissione europea, nell'ambito del programma di azione europeo per la sicurezza stradale 2003-2010, indica tra gli obiettivi strategici per affrontare il fenomeno dell'incidentalità stradale – che colpisce in maniera prevalente i giovani di età compresa tra i 15 ed i 24 anni per un totale approssimativo di 7000 morti l'anno – la realizzazione di campagne di educazione e di sensibilizzazione, rivolte in particolare ai giovani conducenti, per incoraggiare ad utilizzare il casco e la cintura di sicurezza, ad evitare la velocità eccessiva ed il consumo di alcool o di altre sostanze stupefacenti, in sintesi, per incentivare l'adozione di comportamenti corretti che rendano i giovani cittadini consapevoli prima che abili guidatori.

In questo contesto il Ministero della Pubblica Istruzione ha il compito istituzionale di porre in essere iniziative idonee a diffondere tra gli studenti italiani la cultura della sicurezza stradale nell'ambito di una più generale diffusione della cultura della legalità. In particolare, il perseguimento di tali obiettivi spetta alla Direzione Generale per lo Studente, ai sensi delle competenze normative attribuite all'Amministrazione centrale dall'art. 5, comma 5 del D.P.R. 21 dicembre 2007, n. 260, e dal D.M. 27 febbraio 2008.

A tal fine, l'art. 208, comma 2 del D.Lgs. 30 aprile 1992 («Codice della strada»), modificato e integrato dall'art. 15 del D.Lgs. 15 gennaio 2002, n. 9, assegna al Ministero della Pubblica Istruzione una quota dei finanziamenti derivanti dai proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni del codice della strada, per sostenere l'impegno della scuola pubblica e privata nell'insegnamento dell'educazione stradale e per l'organizzazione dei corsi finalizzati al conseguimento del Certificato di Idoneità alla Guida dei ciclomotori (CIG).

Tale disposizione normativa ha trovato un puntuale richiamo all'interno della recente direttiva del Ministro della Pubblica istruzione, prot. n. 1437/A6 del 15 marzo 2007, avente per oggetto «Linee di indirizzo in materia di educazione alla sicurezza stradale». Le azioni che il Ministero pone in essere in ma-

di
**Lucrezia
Stellacci**
Direttore generale
URS per la Puglia;
Direttore generale
reggente
per lo Studente

teria di educazione stradale si collocano all'interno delle citate linee di indirizzo, in continuità con una pregressa stagione di consolidate attività formative il cui avvio si può individuare nell'istituzione dell'insegnamento dell'educazione stradale, disposta dall'art. 230 del D.Lgs. 285/92, parzialmente sostituito dall'art. 10 della legge 366/98. Esse si concretizzano, come si è detto, in due settori di intervento prioritario: l'avvio, il finanziamento, il coordinamento ed il monitoraggio delle attività svolte dalle scuole per il conseguimento del CIG e la organizzazione, nei diversi livelli territoriali, di attività formative/informative in materia di educazione stradale.

Per quanto attiene ai corsi per il conseguimento del CIG, la procedura di attuazione compete alle Istituzioni scolastiche, in collaborazione con le forze di Polizia Stradale, con le polizie territoriali e con il personale qualificato delle autoscuole. Tale prassi è oramai consolidata e gode di solida diffusione capillare su tutto il territorio nazionale, come dimostrano le annuali rilevazioni in materia disposte dal Ministero. Essa è stata avviata, in via sperimentale, fin dall'aprile del 2001 con l'attivazione da parte delle scuole dei primi corsi per il conseguimento del patentino, in collaborazione con l'ANCMA (Associazione Nazionale Ciclo Motociclo e Accessori) e con la Federazione Motociclistica Italiana, e con la valorizzazione di positive sinergie tra le istituzioni scolastiche e le amministrazioni territoriali. Nel corso degli anni, grazie all'intenso lavoro svolto dalle scuole con i partner scelti e volta a volta diversi a seconda delle specifiche situazioni territoriali, si è raggiunto il risultato di formare un gran numero di giovani (circa un milione e mezzo) oggi in possesso del Certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori. Le attività di organizzazione dei corsi sul territorio ed il rapporto di collaborazione con il centro sono tuttora gestite da una rete di referenti regionali e provinciali, i quali organizzano 'sul campo' le attività di monitoraggio e ne trasmettono i risultati all'Amministrazione centrale, onde consentire un funzionale supporto alle decisioni amministrative e politiche.

Per quanto attiene alle iniziative da porre in essere per la sensibilizzazione dei giovani alle tematiche della sicurezza stradale, i più recenti studi scientifici di settore hanno dato conferma della necessità di realizzare delle efficaci campagne di comunicazione, utilizzando come canale privilegiato quello televisivo. Come emerge dal secondo rapporto dell'Istituto Superiore di Sanità – Dipartimento Ambiente e connessa prevenzione primaria (dicembre 2004) i giovani in età adolescenziale affermano di trascorrere la maggior parte del loro tempo libero dinanzi alla televisione oltre che ad ascoltare la radio, ad utilizzare il computer o a navigare in Internet. Questo dato trova riscontro nell'ulteriore circostanza statistica, descritta nel rapporto in questione, secondo la quale i messaggi e le campagne sulla sicurezza stradale che hanno mostrato una notevole capacità di influire sui comportamenti di guida dei giovani sono proprio quelli veicolati mediante lo strumento televisivo. L'azione didattica ed informa-

tiva di educazione stradale che viene realizzata quotidianamente nelle scuole italiane può incrementare la propria efficacia se riesce ad integrarsi anche con le azioni specifiche di comunicazione poste in essere a livello nazionale, rivolte agli studenti attraverso gli strumenti ed i linguaggi più utilizzati dagli studenti stessi anche nel tempo libero, quali la televisione, la navigazione in Internet ed il linguaggio musicale.

Le attività di informazione e di educazione in materia di cultura della sicurezza stradale devono essere costantemente ricondotte all'obiettivo di educare i giovani alla cultura della legalità intesa, in senso ampio, come esercizio dei diritti e come rispetto delle regole e dei doveri che disciplinano tanto la circolazione stradale quanto i più svariati settori della convivenza sociale, al fine di assicurare la piena affermazione dei diritti e delle libertà di ogni persona umana. In quest'ottica vanno prese in considerazione la direttiva del Ministro sull'educazione alla cultura della legalità, prot. n. 5843/A3 del 16 ottobre 2006, e la direttiva del 5 febbraio 2007, n. 16 attraverso la quale il Ministro della Pubblica Istruzione impartisce «Linee di indirizzo generali ed azioni a livello nazionale per la prevenzione e la lotta al bullismo».

La Direzione Generale per lo Studente ha proceduto, pertanto, alla definizione di un progetto di comunicazione televisiva rivolto a sensibilizzare ed informare gli studenti italiani sull'importanza del rispetto delle regole che disciplinano la circolazione stradale al fine di supportare e sostenere l'impegno della scuola pubblica e privata nell'educazione stradale. Si è voluto introdurre un metodo nuovo e sperimentale di comunicazione che fosse rispondente alle attuali esigenze manifestate dall'utenza giovanile, anche in un'ottica di generale prevenzione dei fattori che provocano più frequentemente incidenti, quali ad esempio la guida in stato di ebbrezza ovvero sotto l'effetto di stupefacenti.

L'educazione alla sicurezza stradale, inoltre, è attuata a livello centrale anche attraverso specifici accordi con altri partner istituzionali, i quali danno vita a progetti educativi e formativi che da anni, oramai, riscuotono rilevante successo da parte dei giovani, a livello di partecipazione alle attività proposte. Su tutti, forse, è il caso di accennare al progetto «Icaro», giunto per il corrente anno all'ottava edizione, il quale viene svolto in collaborazione con la Polizia Stradale (e dunque con il Ministero dell'Interno), con l'ANIA (Fondazione per la sicurezza stradale), la Federazione Motociclistica Italiana e per il passato si è avvalso anche della collaborazione con organizzazioni di livello internazionale (l'Unicef Italia). Ha riscosso grande interesse tra i giovani anche il concorso per l'ideazione del Logo che identifica l'educazione stradale nelle scuole, riservato agli studenti dei Licei artistici e degli Istituti d'Arte, i cui eccellenti esiti sono tuttora consultabili sul sito istituzionale del Ministero. In conclusione, si può affermare che l'impegno dell'Amministrazione scolastica nei suoi livelli centrali e periferici, a sostenere ed affiancare le scuole per rendere il più possibile completa ed efficace l'azione educativa nei con-

Le attività di educazione stradale devono essere ricondotte all'obiettivo di educare i giovani alla cultura della legalità

fronti delle giovani generazioni, permane alto e diversificato su più fronti, con una attenzione speciale ai bisogni di informazione/formazione alla sicurezza stradale.

L'EDUCAZIONE STRADALE NELLA SCUOLA ITALIANA

Questo breve saggio cerca di ricostruire l'evoluzione dell'Educazione stradale nella scuola italiana. Il periodo che ci interessa abbraccia un arco temporale di circa quindici anni, che – a partire dal nuovo Codice della strada del 1992 – vede, come momenti più importanti, l'introduzione dei programmi per l'Educazione stradale del 1994, l'obbligatorietà del cosiddetto «Patentino», con l'avvio dei corsi nelle scuole ed, infine, le Linee di indirizzo del Ministro della Pubblica Istruzione del 15 marzo 2007.

La prospettiva è qui inevitabilmente soprattutto quella del Ministero. Pur avendo potuto visitare molte scuole e incontrare tanti docenti, il punto di vista assunto è quello di chi ha potuto osservare – da Roma – il varo delle leggi e il conseguente avvio dei progetti nazionali.

Per i primi anni, in particolare, la ricostruzione è stata elaborata soprattutto dalle 'carte', cioè dalle note e dalle circolari ministeriali diramate alle scuole¹. Del resto non v'è un testimone unico di tutta la vicenda e diversi sono stati gli uffici del dicastero dell'Istruzione che si sono occupati, negli ultimi due decenni, dell'Educazione stradale. Per questo, abbiamo voluto anche citare i nomi dei dirigenti del Ministero e dei docenti che hanno dedicato la loro opera e il loro impegno a questa Educazione.

1 • EXCURSUS

Il primo accenno all'Educazione stradale nei programmi della scuola della Repubblica Italiana si trova nel D.P.R. 13 giugno 1958, n. 585, che ha introdotto l'Educazione civica negli Istituti e Scuole di istruzione secondaria e artistica, richiamandosi alla Costituzione, «nei cui principi fondamentali si esprimono i

1. Un particolare ringraziamento va al Dott. Matteo Tallo – dirigente dell'Ufficio VI della Direzione Generale per lo Studente sino a giugno 2007 – ed alla Prof.ssa Antonella Mancaniello – componente del Gruppo nazionale di lavoro: la nostra 'ricostruzione' è stata realizzata anche grazie alla documentazione da loro elaborata.

di
Raffaele Ciambrone
 Dirigente
 dell'Ufficio VI
 della Direzione
 Generale
 per lo Studente;
 Docente
 di Antropologia
 filosofica

valori morali che integrano la trama spirituale della nostra civile convivenza». Nei successivi programmi per la scuola media del 1979, vi è pure un riferimento all'educazione stradale, nell'ambito dell'«educazione civica»².

Tra le prime esperienze di educazione stradale nella scuola, di cui si è avuta notizia, vi sono alcuni corsi pratici avviati dall'ACI. Già nel 1966, vengono organizzate, per i ragazzi delle scuole medie, prove pratiche rivolte a pedoni e ciclisti che si svolgono nei campi scuola del CONI. I percorsi sono allestiti con segnali su cavalletti ed i ragazzi li eseguono in presenza di un vigile urbano, che «dirige il traffico». Al termine delle attività, viene premiata la scuola che ha commesso meno infrazioni. L'iniziativa prosegue per quattro o cinque anni.

Nel frattempo, fioriscono altre iniziative per far sì che l'Educazione stradale abbia sempre maggior spazio a scuola.

Sin dal 1984, dalla collaborazione fra docenti delle elementari e operatori della Polizia Municipale, nasce ad Imola un progetto di Educazione stradale sul modello della Svizzera, Confederazione che già all'epoca aveva 24 anni di esperienza. Aderiscono al progetto oltre 1000 alunni. Tra marzo e aprile del 1990, un gruppo di genitori imolesi raccoglie 12.000 firme affinché l'Educazione Stradale venga estesa a livello nazionale e divenga materia obbligatoria nelle scuole di ogni ordine e grado. Ad ottobre, le firme vengono consegnate al Presidente della Camera Iotti e al Presidente del Senato Spadolini. L'anno successivo, allo scopo di rendere sensibili le istituzioni nazionali a che l'Educazione Stradale sia inserita obbligatoriamente nelle materie curriculari, rappresentanti della Polizia Municipale, del Comune di Imola, del Distretto scolastico 33 di Imola, vengono ricevuti dal Ministro della Pubblica Istruzione Bianco e da componenti delle Commissioni Trasporti e Bilancio della Camera.

È nel 1992 che viene istituito l'insegnamento dell'Educazione stradale nelle scuole, ai sensi dell'art. 230 del nuovo Codice della Strada³: «Allo scopo di promuovere la formazione dei giovani in materia di comportamento stradale e della sicurezza del traffico e della circolazione, nonché per promuovere ed incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, i Ministri [...] predispongono appositi programmi, corredati dal relativo piano finanziario, da svolgere come attività obbligatoria nelle scuole di ogni ordine e grado»⁴.

2. Nella parte dedicata all'Educazione civica, nei «Contenuti specifici della *disciplina*» (così viene qualificata), si trova scritto: «Accanto al nucleo delle norme costituzionali, e raccordate con esse, saranno rese comprensibili, in forma semplice e raccordata all'età degli allievi, le funzioni di taluni istituti fondamentali dell'ordinamento pubblico e privato, la cui conoscenza aiuti a comprendere i meccanismi sempre più complessi della società contemporanea. In tale quadro, potranno essere trattati, ad esempio, temi attinenti alla persona, alla famiglia, alle comunità territoriali; all'ordinamento della giustizia, al sistema tributario, al lavoro, alla sua organizzazione, alla sua tutela e alle sue condizioni di sicurezza, all'*educazione stradale*, all'educazione sanitaria, alla cooperazione internazionale».

3. D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285.

4. Così modificato dall'art. 10, legge 19 ottobre 1998 n. 366, il quale inoltre stabilisce che i programmi di insegnamento sono adottati entro un anno dall'entrata in vigore della stessa legge.

La norma viene recepita dal Testo Unico delle leggi sulla scuola⁵, all'art. 330 (*Educazione stradale*), in cui si promuove la formazione dei giovani in materia di *comportamento stradale e della sicurezza del traffico e della circolazione*, prescrivendo che vengano predisposti appositi programmi da svolgere come attività obbligatoria nelle scuole di ogni ordine e grado, comprese le scuole materne. Tali programmi dovranno vertere sulla conoscenza dei principi della sicurezza stradale, nonché delle strade, della relativa segnaletica, delle norme generali per la condotta dei veicoli e delle regole di comportamento degli utenti.

È previsto anche l'ausilio degli appartenenti ai corpi di polizia municipale e di personale esperto appartenente alle istituzioni che si occupano di sicurezza stradale. Si parla inoltre dell'istituzione di appositi corsi per i docenti che collaborano all'attuazione dei programmi.

1.1 • I programmi del 1994

Nello stesso anno, con il Decreto Interministeriale Istruzione e Lavori Pubblici, a firma dei Ministri Roberto Maria Radice e Francesco D'Onofrio, del 5 agosto 1994, si stabilisce che i programmi di educazione stradale debbano avviarsi a partire dall'anno scolastico 1994/95: «I programmi sono attuati dai docenti delle scuole di ogni ordine e grado nell'ambito dell'attività ordinaria di insegnamento e mediante lo svolgimento di attività integrative e l'utilizzazione di strumenti didattici da finanziare attraverso i contributi ordinari assegnati per le spese di funzionamento».

Il testo dei programmi, allegato al Decreto, è corposo: nove pagine composte di una premessa e quattro capitoli, dedicati rispettivamente alla scuola materna, elementare, secondaria di 1° e 2° grado, articolati in paragrafi con l'indicazione degli obiettivi generali e specifici, le indicazioni curriculari e, per la secondaria di 1° grado, anche di indicazioni metodologiche e operative.

E così l'Ordinanza Ministeriale del 17 ottobre 1994⁶ prescrive lo svolgimento delle attività di educazione stradale secondo gli obiettivi e le indicazioni previste nel Decreto del 5 agosto, sottolineando il carattere di obbligatorietà di questa attività educativa, richiamandosi non solo al vincolo normativo, ma al suo intendersi come momento qualificante proprio della funzione educativa della scuola. Gli organi collegiali, nel progetto educativo d'istituto, devono stabilire contenuti e percorsi didattici, spazi orari e cadenze, comprendendo anche lo svolgimento di attività pratiche integrative. In ciò, le scuole possono avvalersi della collaborazione dei

5. Art. 330 del D.Lgs. 16 aprile 1994, n. 297 – Testo Unico delle disposizioni legislative in materia di istruzione. È curioso notare che l'articolo precedente, il n. 329, riguarda l'insegnamento di discipline applicate alla pesca.

6. O.M. n. 292, prot. 5367 del 17 ottobre 1994, applicativa del D.I. 5 agosto 1994.

Corpi di Polizia Municipale, dell'ACI e di altri Enti e Associazioni; coinvolgere attivamente i genitori anche attraverso l'organizzazione di manifestazioni all'interno e all'esterno della scuola. Nelle scuole medie e nelle superiori viene previsto lo svolgimento di attività di carattere pratico-operativo, che previa deliberazione degli organi collegiali possono essere affidate ai docenti di educazione fisica. Non manca l'attenzione ai piani annuali di aggiornamento, che dovrebbero comprendere iniziative di approfondimento per aree disciplinari, privilegiando il modello di reti di scuole e attivando la collaborazione del corpo ispettivo, degli IRSSAE e delle Università. Vi è da rilevare che questi programmi sono riferiti ai cicli scolastici piuttosto che alle caratteristiche che i destinatari assumono rispetto alla circolazione stradale. Inoltre, è pure riscontrabile una forte assonanza con le 'produzioni' di quegli anni partorite dal Ministero, che risentono di una forte impronta cognitivista. Ci riferiamo ai Programmi didattici del 1985 per la scuola Elementare, che entrano in vigore nella quinta classe a partire dall'a.s. 1991/92.

La competenza della materia, per quanto riguarda il Ministero della Pubblica Istruzione, nel periodo che va da agosto 1994 a marzo 1998, è assegnata alla Divisione I dell'Ufficio Studi, Bilancio e Programmazione.

Le attività programmate stentano tuttavia a decollare anche perché il cambio del vertice politico – avvenuto nell'anno successivo (gennaio 1995) e ripetutosi poi nel maggio '96 e nell'ottobre '98 – non consente di dare continuità agli interventi da attuare nel campo dell'educazione stradale.

Nel frattempo, dal marzo 1998, il coordinamento e la gestione delle attività dell'Amministrazione centrale riguardanti gli studenti – e tra queste l'Educazione stradale – vengono conferiti al Capo dell'Ispettorato per l'educazione fisica e sportiva, diretto dal dott. Luigi Calcerano, che sino al 28 febbraio 2001 manterrà la competenza in questa materia.

L'Ispettorato avvia una serie di iniziative finalizzate a diffondere l'educazione stradale nelle scuole.

Nel mese di ottobre 1998 viene siglato un protocollo d'intesa con la Federazione Motociclistica Italiana e l'ANCMA per la promozione dell'educazione stradale. Le attività prendono spunto da un progetto sull'educazione stradale elaborato dall'Ancma e sperimentato in sei scuole del territorio nazionale nel precedente anno scolastico. Vengono coinvolte anche le Consulte studentesche. Il protocollo mira ad aprire un confronto sulle modalità di insegnamento e sulle competenze di educazione stradale. Dal canto suo, la Federazione Motociclistica Italiana, con la collaborazione dell'Ancma, si impegna ad organizzare una ricerca sulle competenze di base e a collaborare nella elaborazione di pacchetti formativi per l'aggiornamento dei docenti sull'educazione stradale.

L'8 marzo 1999 viene emanato il D.P.R. 275/1999 – ossia il Regolamento sull'Autonomia delle istituzioni scolastiche –, che introduce mutamenti sostanziali nei rapporti tra l'Amministrazione centrale e le istituzioni scolastiche. Nella scuola dell'autonomia i singoli istituti hanno facoltà di inserire, nei propri Piani

I singoli istituti hanno facoltà di inserire la progettazione e realizzazione di percorsi di approfondimento sull'educazione stradale

dell'offerta formativa, la progettazione e realizzazione di percorsi di approfondimento sull'educazione stradale, attraverso corsi, incontri, momenti formativi in collaborazione con i soggetti istituzionali presenti sul territorio e a questo specificamente deputati.

Con la legge 17 maggio 1999, n. 144⁷ viene varato il Piano nazionale della sicurezza stradale, che prevede interventi da attuarsi congiuntamente tra il Ministero dei Lavori Pubblici ed il Ministero della Pubblica Istruzione. L'aspetto forse più rilevante è che con la stessa legge vengono notevolmente incrementati i finanziamenti delle attività connesse all'attuazione del Piano, tra cui quelle finalizzate all'educazione stradale: la misura del 5 per cento, dei proventi derivanti dalle multe per le infrazioni al Codice della strada, è elevata al 15 per cento.

La legge prevede che, in attuazione del Piano nazionale, vengano emanate Linee guida ed indirizzi generali sulla Sicurezza stradale.

Le Linee guida del marzo 2000⁸ citano la *2^a Relazione al Parlamento sullo Stato della Sicurezza Stradale – 1999* in cui, nel Documento di Sintesi, uno specifico punto è dedicato alla «Mancanza di una cultura della sicurezza stradale».

Nello stesso documento, si parla della «educazione stradale (prevista come insegnamento obbligatorio dal Codice della Strada ma ampiamente disattesa nei fatti)»⁹.

Si mira, allora come adesso, ad «una cospicua e stabile riduzione del numero delle vittime, degli incidenti stradali, per raggiungere l'obiettivo indicato dalla Commissione europea in *Promuovere la sicurezza stradale nell'Unione europea. Programma 1997-2001*.

Nel dicembre 2000, il Ministro De Mauro costituisce un gruppo di lavoro misto¹⁰ finalizzato alla «realizzazione di una ricerca destinata agli studenti delle scuole d'istruzione secondaria sulla consapevolezza del rischio stradale».

7. Art. 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144 «Misure in materia di investimenti, delega al Governo per il riordino degli incentivi all'occupazione e della normativa che disciplina l'INAIL, nonché disposizioni per il riordino degli enti previdenziali».

8. Ministero dei Lavori Pubblici – Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, *Indirizzi generali e linee guida di attuazione del piano nazionale della sicurezza stradale*, Marzo 2000.

9. Nel paragrafo 3.2.1 «L'educazione stradale nelle scuole», è scritto: «Sino ad ora l'educazione stradale nelle scuole si è risolta nell'organizzazione di un limitato numero di corsi di educazione stradale, nonostante che il Codice della Strada preveda l'obbligatorietà di questo insegnamento. In generale la limitata applicazione della norma viene spiegata con la scarsità delle risorse, le difficoltà organizzative, la mancanza di tempo. In effetti l'educazione stradale nelle scuole risente pesantemente della bassa priorità attribuita a questo insegnamento che viene accomunato a tutte le altre educazioni possibili, da quella sul folklore a quella sanitaria, sessuale, ambientale, alimentare, musicale, ecc.».

Nella parte conclusiva del paragrafo dedicato all'Educazione stradale nelle scuole, troviamo il seguente obiettivo: «promuovere negli insegnanti la consapevolezza che l'educazione stradale non è aggiuntiva ma complementare al curriculum, ne rappresenta una componente imprescindibile, quale snodo interdisciplinare atto a consolidare nei giovani una serie di competenze fondamentali per la loro crescita umana, civile e sociale».

10. D.M. 22 dicembre 2000.

Dal 1 marzo 2001, e fino al 31 maggio 2004, per effetto del nuovo regolamento di organizzazione e del conseguente Decreto ministeriale¹¹, la competenza sull'Educazione stradale passa alla nuova Direzione Generale per lo Status dello Studente, per le Politiche giovanili e per le Attività motorie, e precisamente all'Ufficio Secondo. Il Direttore Generale è il dott. Giuseppe Cammareri.

È proprio dall'anno scolastico 2000/2001 che entra nella scuola il progetto ICARO, proposto dal Ministero degli Interni in collaborazione con il Ministero dei Lavori Pubblici, da svolgersi nei mesi di marzo e aprile. Il progetto prevede l'organizzazione di una tavola rotonda, da ripetersi nelle 20 città coinvolte (città che cambieranno di anno in anno), sul tema «Vivere la strada nel segno della sicurezza». La sicurezza viene vista come fatto culturale e si rilancia l'attenzione su temi importanti quali il rispetto delle regole e il valore della tolleranza, la percezione del pericolo e del rischio.

Da allora, ai momenti seminari si affianca ogni anno un tour che attraversa le città italiane con 'carovane itineranti' composte dal 'Pullman azzurro' della Stradale, auto d'epoca e autovetture dotate di tecnologie di controllo della Polizia stradale. L'obiettivo è quello di sensibilizzare i giovani alle problematiche dell'incidentalità stradale anche attraverso il «racconto di ragazzi ad altri ragazzi», secondo la metodologia della *peer education*. Sin dalla quarta edizione, sperimentando nuove forme di comunicazione, il progetto Icaro si arricchisce di spettacoli teatrali, sempre incentrati sul tema della sicurezza stradale. Ogni anno viene inoltre indetto un concorso per la promozione della cultura della sicurezza stradale tra i giovani, rivolto agli studenti delle scuole di ogni ordine e grado, che ha come oggetto l'elaborazione di lavori individuali e di gruppo.

Il progetto Icaro è giunto alla ottava edizione con l'anno scolastico 2007-2008¹².

1.2 • Il Patentino a scuola

Un punto di svolta per l'Educazione stradale a scuola è rappresentato dall'obbligo di conseguire il Certificato di idoneità alla guida per la conduzione di ciclomotori, introdotto dal nuovo Codice della Strada.

L'iter normativo che ha portato ai corsi per il Patentino nella scuola ha avuto inizio con la Legge 85/2001¹³ che ha conferito delega al Governo per la revisione del nuovo Codice della strada.

Già ad aprile 2001¹⁴, la Direzione Generale per lo studente scrive alle Direzioni scolastiche regionali in vista dell'avvio della sperimentazione dei corsi per il conseguimento

11. D.P.R. 6 novembre 2000, n. 347 e D.M. 30 gennaio 2001, prot. 7981.

12. Una descrizione più ampia e approfondita del Progetto Icaro si trova in questo numero, nell'articolo di Elisabetta Mancini.

13. Legge 22 marzo 2001, n. 85.

14. Nota della D.G. Status dello Studente prot. n. 1356 del 30 aprile 2001.

Dall'anno
scolastico
2000/2001
entra
nella scuola
il progetto
ICARO

mento del certificato di idoneità alla guida del ciclomotore. Oltre alle informazioni sulla normativa, vengono fornite alcune indicazioni su possibili accordi da attivare. La nuova normativa, entrata in vigore nel gennaio 2002¹⁵, prescrive alle istituzioni scolastiche di organizzare specifici corsi di formazione per gli studenti delle scuole medie e superiori, statali e non statali, che abbiano compiuto i 14 anni e siano minori di 18 anni, dando modo ad essi di frequentare gratuitamente i corsi. Il mese successivo¹⁶, il Ministero fornisce ulteriori informazioni e invita le scuole, tramite gli Uffici Scolastici Regionali, ad «avvalersi della collaborazione dei Comuni, delle Autoscuole, delle Istituzioni e Associazioni pubbliche e private, impegnate in attività collegate alla circolazione stradale, secondo i poteri riconosciuti dall'art. 9 del D.P.R. 275/99».

Nel settembre 2002¹⁷, viene diffuso il programma di attuazione e il manuale didattico dei corsi sperimentali per l'anno scolastico 2002/03.

Da ottobre 2002, la Direzione Generale per lo Studente è diretta dalla dott.ssa Mariolina Moioli.

L'«operazione Patentino» inizia quindi sperimentalmente nell'anno scolastico 2002/03, per raggiungere la sua realizzazione nell'anno scolastico 2003/2004. Fondamentale per la riuscita dell'operazione è stata la collaborazione tra i due ministeri, l'allora MIUR e il MIT (Infrastrutture e Trasporti afferivano ad un unico dicastero), anche a livello territoriale ed il lavoro di coordinamento attivato dal Capo Dipartimento ing. Amedeo Fumero e dal Direttore Generale ing. Sergio Dondolini. Il 6 marzo 2003, con un decreto a firma congiunta dei Ministri Moratti e Lunardi, viene istituito un gruppo di lavoro interministeriale con il compito di pianificare anche le attività relative alla realizzazione dei corsi per il conseguimento del certificato di idoneità alla guida del ciclomotore.

Le intese a livello nazionale, regionale e provinciale coinvolgono in modo significativo Regioni, Province e Comuni, gli Uffici Scolastici Regionali, i Centri per i Servizi Amministrativi, il Forum dei Genitori e le Consulte Provinciali degli Studenti, gli Enti Locali, le Prefetture, le Forze dell'Ordine, le Polizie locali, l'ACI, la FMI (Federazione Motociclistica Italiana), le Associazioni delle Autoscuole (CONFEDERTAAI e UNASCA), l'ANCMA (Associazione Nazionale Cicli, Motocicli e Accessori), la Fondazione ANIA per la sicurezza stradale e tutti gli enti pubblici e privati del settore, consentendo in diverse situazioni lo svolgimento dei corsi a titolo gratuito o a costi minimi concordati.

Va ricordata, in particolare, la collaborazione della Polizia Stradale, della Polizia Municipale, dei Carabinieri, della Guardia di Finanza e della Guardia Forestale, oltre che dell'Osservatorio per l'Educazione stradale e la Sicurezza della Regione Emilia Romagna.

15. Art. 6 del D.Lgs. 9/2002.

16. Circolare D.G. Status dello Studente prot. 1122 del 5 marzo 2002.

17. Circolare D.G. Status dello Studente prot. 4006 del 26 settembre 2002.

A partire dalla primavera del 2003, i rapporti con le Direzioni Regionali vengono ulteriormente intensificati. Nel mese di giugno si riuniscono i Direttori Scolastici Regionali e a luglio i rappresentanti degli Uffici Scolastici Regionali e Provinciali¹⁸. Viene elaborata una stima di massima del numero di alunni interessati, a livello regionale, provinciale e di singole istituzioni scolastiche; sono individuati i soggetti pubblici e privati presenti sul territorio disponibili a stipulare convenzioni, ai sensi dell'art. 6 del D.Lgs. n. 9/02; vengono infine censite tutte le iniziative già avviate sul territorio, con particolare riferimento ai corsi attivati in via sperimentale per il conseguimento del «patentino», così da avere un quadro complessivo della situazione a livello nazionale.

Nel frattempo vengono individuati, per ciascuna Regione e per ciascuna Provincia, i Referenti per l'Educazione stradale, che da allora costituiscono un vero e proprio punto di forza per la promozione ed organizzazione di tutte le attività legate a questa educazione. Lo scambio di informazioni, sia per via telematica che nelle frequenti conferenze di servizio, ha consentito e consente tuttora di orientare e riorientare l'azione del Ministero, rendendo sistematici e omogenei gli interventi su tutto il territorio nazionale.

A fine estate e dopo l'entrata in vigore della Legge 1 agosto 2003, n. 214 si riuniscono i referenti provinciali e regionali, il 22 settembre 2003, per avviare in modo organico il Piano di Azione «Studenti in Strada» – II Patentino a scuola¹⁹. A ottobre 2003, vengono redatte le LINEE GUIDA (concordate con il MIT) per l'organizzazione dei corsi per il conseguimento del certificato di idoneità alla guida del ciclomotore²⁰.

Le Linee Guida sono pubblicate sul sito www.istruzione.it, il 31 ottobre 2003²¹. Vi sono indicate la durata e l'articolazione dei corsi.

Il pacchetto formativo ha una durata complessiva di 20 ore, così ripartite:

- a) 4 ore da destinare alle norme di comportamento;
- b) 6 ore da destinare alla segnaletica e altre norme di circolazione;

18. Dopo la pubblicazione del D.L. del 27 giugno 2003 e il Decreto MIT 30 giugno, la D.G. Studente convocò i Direttori Scolastici Regionali e, con la circolare D.G. Status dello Studente Prot. n. 3030 del 21 luglio 2003, invitò al primo incontro i rappresentanti degli Uffici Scolastici Regionali e dei Centri Servizi Amministrativi per il 30 luglio.

19. All'incontro del 22 settembre, seguì la circolare prot. 3631 del 26 settembre 2003, che diramava il Piano «Studenti in strada».

Il 30 settembre e il 22 ottobre sono stati convocati nuovamente i referenti regionali insieme al gruppo di lavoro costituito all'interno della Direzione (con Decreto Direttoriale 20 ottobre 2003) per uniformare l'interpretazione della normativa e individuare le indicazioni organizzative generali (circolare prot. 3703 del 2 ottobre).

Ai lavori del gruppo hanno contribuito tutti i referenti degli Uffici Scolastici Regionali con i loro interventi durante gli incontri del 22 settembre, 30 settembre, 22 ottobre, 19 novembre, 4 dicembre 2003 e 22/23 gennaio 2004.

20. Lettera al MIT prot. 4354 del 31 ottobre 2003 e Circolare prot. 4355 del 31 ottobre 2003.

21. Nota D.G. Status dello Studente prot. 4355/A2 del 31 ottobre 2003.

c) 2 ore da destinare all'educazione al rispetto della legge.

La scuola – si legge nelle Linee guida –, per completare il percorso educativo, deve svolgere:

d) 8 ore di Educazione alla Convivenza Civile.

I corsi svolti presso le autoscuole hanno invece la durata di 12 ore e non comprendono le ore destinate all'Educazione alla Convivenza Civile.

Il Ministero propone di attivare le 8 ore di Convivenza civile, «una volta inserite nel Piano dell'Offerta Formativa – all'interno del curriculum – come approccio pluridisciplinare, in orario curricolare e rivolte all'intero gruppo classe, a prescindere dalla finalità del corso per il conseguimento del certificato di idoneità alla guida del ciclomotore». Gli altri moduli devono attivarsi in orario extra-curricolare.

I dati rilevati alla data del 22 ottobre 2003 confermano che il numero degli studenti che hanno richiesto la partecipazione ai corsi è più alto nella fascia di età della scuola media rispetto alla scuola superiore e mostrano che il dato globalmente si attesta attorno al 30% degli alunni di ogni provincia.

A partire dal mese di ottobre 2003, la Direzione per lo Studente inizia a realizzare, con cadenza bimestrale, il monitoraggio relativo al numero degli studenti interessati, dei partecipanti ai corsi, dei corsi organizzati, degli esami programmati e, a fine anno scolastico, richiede i dati conclusivi agli Uffici Scolastici Regionali.

Nell'anno scolastico 2003/2004 gli studenti interessati sono circa 800.000, con 22.651 corsi attivati in 6.587 istituzioni scolastiche (statali e paritarie). Nello stesso anno sono rilasciati circa 400.000 certificati.

Nel mese di dicembre 2003 è inoltre attivato il sito *patentinoascuola.it* nel portale *www.istruzione.it*.

Il sito – dotato anche di un servizio diretto di posta elettronica – è inizialmente costruito per rispondere alle richieste degli utenti. Vi sono pubblicate le Linee Guida per l'organizzazione dei corsi per il Patentino, uno strumento decisamente utile per uniformare l'applicazione della normativa e per facilitare l'avvio dei corsi stessi. Il sito è via via arricchito con varie sezioni: una sezione informativa con tutte le notizie sul patentino a scuola, i documenti normativi, il programma dei corsi per il patentino, una sezione di servizio con contatti utili e vari link ai siti web della Polizia Stradale e del Ministero dei Trasporti, le FAQ e, infine, i quiz per la preparazione agli esami.

Nei mesi di gennaio e febbraio 2004 viene predisposta la «Guida» per l'insegnamento nei corsi per il conseguimento del certificato di idoneità alla guida del ciclomotore: «Il Patentino», in collaborazione con la Fondazione per la Sicurezza Stradale e con i rappresentanti del MIT. La «Guida» viene pubblicata in cartaceo e sul sito.

Nei mesi di gennaio e febbraio 2004 viene predisposta la «Guida» per l'insegnamento nei corsi per il conseguimento del certificato di idoneità alla guida del ciclomotore

Poco dopo²², vengono date disposizioni per il «Riconoscimento dei corsi sperimentali per il conseguimento del certificato di idoneità alla guida del ciclomotore effettuati nell'anno scolastico 2002/2003».

Il 7 giugno 2004, si tiene uno dei primi seminari di aggiornamento per i docenti referenti regionali e provinciali, al fine di avere un monitoraggio dei corsi effettuati nell'anno scolastico 2003/2004²³.

Dal 1° luglio 2004, è reso obbligatorio il possesso del «certificato di idoneità» per la guida dei ciclomotori da parte dei conducenti minorenni che non siano muniti di patente A1²⁴.

A decorrere dal 1° luglio 2005 tale obbligo viene esteso anche ai maggiorenni non patentati.

Anche la risoluzione delle problematiche legate agli aspetti finanziari comporta uno sforzo straordinario da parte delle istituzioni scolastiche e degli Uffici centrali e periferici del Ministero. Infatti, nella fase iniziale, le Istituzioni scolastiche organizzano i corsi utilizzando i fondi del proprio bilancio, in attesa delle assegnazioni previste dalla legge.

Per quanto riguarda le procedure d'esame, esse sono accelerate grazie anche al procedimento informatico realizzato e alla disponibilità sul territorio nazionale di oltre 1000 nuovi esaminatori incaricati dal MIT.

Un segno tangibile della 'cura educativa' che connota le attività che si svolgono nell'ambito della pubblica istruzione e dà il senso dello stretto rapporto instauratosi tra i docenti, i referenti provinciali e gli uffici del Ministero, è l'attenzione verso la dislessia. Infatti, sono prontamente recepite le segnalazioni dei docenti circa le difficoltà incontrate dagli studenti affetti da disturbi di apprendimento in sede di esame, e così, a seguito di accordi interministeriali, l'operatore responsabile del corso, durante lo svolgimento dell'esame, assume anche la funzione di lettore delle domande per gli alunni dislessici, per consentire loro di svolgere l'esame insieme ai compagni e senza alterare la correttezza della prova.

Nell'anno scolastico 2004/2005 i corsi per il Patentino vanno ormai a pieno regime. Vengono allora predisposti nuovi strumenti che possano supportare docenti e studenti nel loro lavoro. È il caso della piattaforma telematica messa a punto dal Ministero in collaborazione con la Fondazione ANIA per la sicurezza stradale, mediante la quale è possibile studiare on line il corso teorico per il conseguimento del certificato di idoneità.

Il corso «patentino on line» è il frutto del lavoro di un gruppo tecnico nazionale, costituito a seguito di un protocollo d'intesa con la Fondazione. Gli esiti dell'elaborazione vengono condivisi dai referenti provinciali e regio-

Mediante
la piattaforma
telematica
messa a punto
dal Ministero
è possibile
studiare on line
il corso teorico
per il
conseguimento
del certificato
di idoneità

22. Circolare prot. 1328 del 25 marzo 2004.

23. Circolare prot. 2166 del 21 maggio 2004.

24. Articoli 6 e 15 del D.Lgs. n. 9 del 15 gennaio 2002 (modificato dal D.L. n. 151 del 27 giugno 2003)

nali²⁵. La piattaforma è tuttora attiva ed è stata recentemente ristrutturata, con l'aggiunta di nuove funzioni. Tra l'altro, è disponibile un *call center*, attivo tutti i giorni per otto ore, con funzioni di consulenza e assistenza tecnica. Mediante la piattaforma – che in questi ultimi anni è stata utilizzata da più di 42.500 studenti e 3700 docenti – è possibile creare 'classi virtuali' nelle quali l'insegnante ha modo di seguire in tempo reale la preparazione degli iscritti al suo corso, visualizzando i risultati delle prove di verifica, registrate in un archivio dedicato.

È nuovamente da sottolineare che il gran lavoro svolto – l'impatto degli oltre 800.000 studenti iscritti ai corsi nel 2004 – è stato possibile grazie ad una azione collegiale che ha visto partecipi tutti i referenti regionali e provinciali, i referenti delle scuole, il Gruppo nazionale di lavoro e la Direzione per lo Studente. Si è trattato, come suole dirsi, di un vero e proprio lavoro di squadra²⁶.

Nell'anno 2005, il tempo è ormai maturo per organizzare il primo seminario nazionale sull'Educazione stradale a scuola («L'Educazione stradale nella convivenza civile»). Il Seminario si tiene in Basilicata, a Matera, dall'11 al 13 dicembre 2005, rivolto al mondo della scuola: referenti provinciali e regionali, studenti, insegnanti, enti ed associazioni di settore. La Lucania era stata individuata come regione pilota per l'Educazione stradale, anche a seguito di un accordo di programma tra l'USR, la Regione, la Provincia, la Prefettura ed altri soggetti istituzionali. Pur tra mille preoccupazioni – legate ai rischi che inevitabilmente una tale esperienza comporta – comincia allora ad affacciarsi la 'prova pratica' di guida, che viene presentata in un circuito appositamente allestito dalla Federazione Motociclistica Italiana, in collaborazione con l'ANCMA. Per la ve-

25. Con circolare prot. 4124 del 7 ottobre 2004 si convocano i referenti regionali per presentare il progetto di corsi on line per gli studenti per la definitiva ratifica.

Il gruppo nazionale di lavoro sull'educazione stradale viene convocato il 10 novembre per il protocollo d'intesa con la Fondazione ANIA (Lettera prot. 4786 dell'8 novembre 2004).

Viene quindi presentato il Progetto definitivo in una giornata di formazione per l'utilizzo della piattaforma «Patentino on-line», con i referenti regionali e provinciali per l'educazione stradale (circolare prot. 1100 del 2 marzo 2005), unitamente al Gruppo nazionale di Lavoro (lettera prot. 1292 del 10 marzo 2005).

26. Oltre ai già citati incontri per il progetto «Patentino on line», si devono annoverare i seguenti. Il 9 settembre, per una programmazione dell'anno scolastico 2004/2005, si invitano, ancora, i referenti regionali e provinciali (Circolare prot. 3503 del 1° settembre 2004).

Il 3 dicembre vengono invitati i referenti regionali per un'analisi dei dati 2003/2004 e una programmazione per l'anno 2004/2005 (Circolare prot. 5238 del 24 novembre 2004).

Il Gruppo Nazionale di lavoro viene convocato il 27 gennaio per discutere sulla formazione dei docenti (circolare prot. 347 del 26 gennaio 2005); la riunione è propedeutica alla convocazione del 21 febbraio con i referenti regionali e provinciali (Circolare prot. 647 del 10 febbraio 2005).

Il Gruppo di Lavoro Nazionale è convocato poi in data 11 maggio per esaminare proposte di sperimentazioni, progetti della scuola primaria e protocolli d'intesa (lettera 3388 del 9 maggio 2005). Vengono ancora convocati il Gruppo di lavoro nazionale e i Referenti regionali per monitorare i risultati finali e programmare il seminario in Basilicata sull'educazione stradale nel primo ciclo di istruzione.

rità, le prove pratiche erano state sperimentate in varie Regioni almeno dal 2004, ma è con il Seminario di Matera che l'attenzione per questo tema viene portata a livello nazionale.

Nel 2005 è ormai superata quella che fu definita «l'onda anomala», quel fenomeno cioè di sovraffollamento dei corsi per il Patentino determinato dall'afflusso non solo dei quattordicenni ma di tutti gli studenti interessati compresi nella fascia 14-18 anni.

Nel 2005 hanno partecipato agli oltre 17.000 corsi poco più di 440.000 studenti, svolti in 7721 scuole.

Complessivamente, dall'anno 2004 fino al 2005, si sono iscritti agli esami per il ciclomotore 1.091.517 studenti. Di questi, 291.924 sono stati respinti, 55.255 sono risultati assenti e 744.335 hanno superato l'esame e conseguito il certificato²⁷. Terminata la fase di emergenza, si è avviato un sistema di «normalizzazione» dell'organizzazione e realizzazione dei corsi per il patentino, inserendoli come momento facoltativo nel percorso di educazione stradale, all'interno dell'educazione alla convivenza civile.

1.3 • L'Educazione stradale nella Legge 53/2003

Pur essendo l'obiettivo della sicurezza stradale di pertinenza dell'intera comunità sociale, non c'è dubbio che un ruolo di primo piano spetta proprio alla scuola, non solo in termini di insegnamento di norme tecniche e comportamentali, relative al fenomeno della circolazione stradale, quanto in termini di formazione di una coscienza civile.

L'educazione alla sicurezza stradale rappresenta una delle più pressanti domande formative che la società contemporanea pone alla Scuola.

Nel recepire questa istanza, la Legge 53/2003 di riforma degli ordinamenti scolastici individua tra le finalità prioritarie l'educazione alla convivenza civile, da realizzare attraverso lo sviluppo, nei giovani, di autonome capacità di giudizio e l'acquisizione di comportamenti consapevoli della responsabilità personale e sociale. Nella riforma del sistema di istruzione, l'educazione stradale, insieme all'educazione alla salute, all'affettività, alla cittadinanza, a quella alimentare e ambientale, è considerata componente fondamentale dell'educazione alla convivenza civile che deve essere promossa e valorizzata in tutti i percorsi scolastici in quanto formazione trasversale e riferimento ideale per tutte le altre discipline. L'espressione «Convivenza civile» vuole qualificare l'intero percorso didattico e formativo della scuola. «Per poter adeguatamente rispondere alle sfide del mondo con-

27. Dati MIT al 10 giugno 2005. Un'analisi più approfondita dei dati relativi al Patentino a scuola si trova nell'articolo di Vincenzo Lifranchi, a p. 25.

Terminata
la fase
di emergenza,
si è avviato
un sistema di
«normalizzazione»
della
organizzazione
e realizzazione
dei corsi
per il patentino,
momento
facoltativo
nel percorso
di educazione
stradale

temporaneo, infatti, la scuola italiana si pone l'obiettivo di integrare istruzione ed educazione, di diventare luogo di apprendimento, di assunzione di valori, di acquisizione di esperienze».

L'obiettivo che si intende raggiungere è quello di costruire un percorso formativo che coinvolga in un unico progetto studenti, adulti e istituzioni, mirato alla conoscenza di sé, dell'ambiente nei suoi vari aspetti e interazioni e della strada come mezzo di utilità individuale e collettiva e quindi come bene e valore per tutti. L'educazione alla sicurezza stradale non è solo conoscenza di regole e norme, ma acquisizione di competenze e comportamenti corretti, rispettosi di sé e degli altri.

In questa ottica essa non costituisce una disciplina di insegnamento a sé stante, ma un percorso formativo trasversale che aggrega e compone in sintesi i profili più significativi attraverso i quali si costruisce la coscienza civile.

Con la riforma del 2003, la scuola si è impegnata nell'attuazione delle innovazioni introdotte dal Nuovo Codice della Strada in coerenza con le Indicazioni nazionali per i Piani di Studio e il piano dell'offerta formativa, che rappresenta il documento in cui si sintetizzano le scelte educative e culturali della scuola. Non a caso il rapporto tra il Codice e le Indicazioni è trasversale: l'atteggiamento che si chiede ai giovani di assumere è di rispetto per gli altri e per sé stessi, adottando i comportamenti più adeguati per la salvaguardia della sicurezza propria, degli altri e dell'ambiente in cui si vive, in condizioni ordinarie o straordinarie di pericolo, ma anche di «comportarsi in modo da rispettare sempre gli altri per strada, negli spazi pubblici, sui mezzi di trasporto, ecc.; quindi, di riflesso, rispettare Codici e Regolamenti stabiliti, comprendere e fare proprie le ragioni dei diritti, dei divieti e delle autorizzazioni che essi contengono»²⁸.

Nei documenti della riforma viene più volte richiamato il principio che il valore del «buon comportamento» si realizza non solo nello spazio civile pubblico, ma anche nello spazio privato, con frequenti rimandi all'etica personale: «se è vero che l'educazione stradale richiede il rispetto delle norme del Codice stradale come condizione per consentire a tutti (pedoni, ciclisti, automobilisti, ecc.) di circolare con ordine e sicurezza, è altrettanto vero che l'automobilista solitario, nel cuore della notte, non può correre a folle velocità sull'autostrada, non solo perché le eventuali conseguenze della sua imprudenza hanno pesanti «costi sociali» (assistenza ospedaliera, invalidità, ecc.) oltre che «personali» e «familiari», ma anche e soprattutto perché essere imprudenti è male in sé ed è un comportamento da rifiutare sempre, in presenza di altri, certo, ma nondimeno da soli, in privato»²⁹.

28. Cfr. *Profilo educativo, culturale e professionale dello studente alla fine del primo ciclo di istruzione*, in «Annali dell'Istruzione», 5-6/2001-1/2002. *Una scuola per crescere*, p. 13.

29. Cfr. *Raccomandazioni per l'attuazione delle Indicazioni nazionali*, in «Annali dell'Istruzione», cit., pp. 130-131.

In breve, «far bene a se stessi, ed agire bene, in città, per la strada, nell'ambiente in cui si vive, per la propria salute, nell'espressione affettiva è anche, sempre, far bene agli altri e contribuire all'agire bene di tutti, e viceversa»³⁰.

La Convivenza civile diviene allora l'asse portante del progetto di riforma: «la condizione e il fine delle differenti 'educazioni' è appunto l'unità morale personale che fonda la Convivenza civile, ma [...] tale unità morale è la condizione e il fine di tutta l'esperienza scolastica, padronanza dei concetti e delle abilità disciplinari più specifiche comprese»³¹. Da questo punto di vista, risulta allora chiaro che il fine di qualsiasi insegnamento scolastico non è il contenuto delle discipline in sé e per sé, quanto, appunto, l'unità morale implicata dalla Convivenza civile, promossa attraverso l'incontro con tutti i contenuti disciplinari e la loro interiorizzazione.

In definitiva: «Gli obiettivi formativi delle diverse discipline si concretizzano in competenze, cioè in atteggiamenti, comportamenti, giudizi, modi di vivere, che trovano nell'esercizio individuale e sociale dei valori della Convivenza civile la loro causa efficiente e la loro causa finale»³².

1.4 • Altre iniziative

Tra le iniziative volte alla diffusione e al potenziamento della cultura della sicurezza stradale tra i giovani, va segnalato il progetto «Il poliziotto, un amico in più», finalizzato alla diffusione e al potenziamento dell'educazione alla convivenza civile tra i giovani. Il progetto, realizzato in collaborazione con il Ministero dell'Interno – Polizia di Stato, è rivolto agli alunni del primo ciclo di istruzione. Esso affronta i temi dell'educazione all'affettività e dei rapporti con gli amici, con la famiglia e con gli adulti in genere.

Inoltre, il Ministero, in collaborazione con il CENSIS e con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha realizzato la «Ricerca sull'autovalutazione del rischio stradale nei giovani tra i 15 e i 19 anni», di durata quinquennale. La ricerca ha confermato l'alto grado di soddisfazione degli studenti rispetto all'insegnamento dell'educazione stradale.

Nel 2005 viene varato, a livello nazionale, il «Piano di Azione Studenti in Strada». All'interno del Piano sono previste molte iniziative, tra le quali: la programmazione e organizzazione di corsi di educazione stradale; il rafforzamento della rete nazionale dei referenti provinciali e regionali; la stipula di protocolli ed intese con enti e associazioni; la pubblicazione di materiale didattico per gli studenti

Tra le iniziative volte alla diffusione e al potenziamento della cultura della sicurezza stradale tra i giovani, va segnalato il progetto «Il poliziotto, un amico in più»

30. *Ibidem*, p. 131.

31. *Ibidem*, p. 132.

32. *Ibidem*, p. 152.

ed i docenti; la creazione del sito «il patentino»; il monitoraggio e la raccolta dei dati con creazione di database; la formazione dei docenti.

Viene inoltre promossa la «Settimana della sicurezza stradale», con un'attenzione particolare per la scuola primaria e la validazione e diffusione delle buone pratiche realizzate al fine di intervenire in modo precoce e preventivo. È attivato per tutte le scuole il corso on-line volto al conseguimento del «patentino». Proseguono i progetti sperimentali di prove pratiche di guida del ciclomotore in collaborazione con la Federazione Motociclistica Italiana, l'Ancma e la Motorizzazione civile. Viene infine sottoscritto un protocollo d'intesa per l'elaborazione di progetti di educazione alla sicurezza stradale e per il conseguimento del patentino per ragazzi in detenzione d'intesa tra i Ministeri dell'Istruzione, della Giustizia, dei Trasporti.

1.5 • Le risorse finanziarie

Con il Decreto Interministeriale del 1994 viene stabilito che a partire dall'anno scolastico 1994/95 «i programmi di Educazione stradale nella scuola sono finanziati attraverso i contributi ordinari assegnati per le spese di funzionamento». Per avere un finanziamento da parte dello Stato, per le attività di educazione stradale, bisogna aspettare l'introduzione obbligatoria del patentino per la guida del ciclomotore per i ragazzi dai 14 ai 18 anni³³. La legge³⁴ destina i proventi derivanti dalle multe nella «misura del 7,5 per cento del totale annuo» al Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca.

Nel 2003, essendo ancora sprovvisto di fondi, il Ministero utilizza un contributo straordinario del MIT per un importo di € 500.000³⁵, che viene ripartito agli Uffici Scolastici Regionali³⁶.

Gli enti e associazioni che collaborano con la scuola contribuiscono con risorse professionali a costo zero, gli Enti locali si accollano parte o tutte le spese in molte province.

Per l'anno 2004, il MIUR utilizza fondi provenienti dal proprio bilancio³⁷.

Con la finanziaria 2005³⁸ è finalmente istituito e finanziato, nel Bilancio del MIUR, il nuovo capitolo 1450 per il triennio 2005-2007: «spese per iniziative finalizzate all'educazione stradale e per l'organizzazione di corsi per l'acquisizione, da parte degli studenti, del certificato di idoneità alla conduzione dei ciclomotori».

33. Articoli 6 e 15 del D.Lgs. n. 9 del 15 gennaio 2002.

34. L'art. 15 del D.Lgs. 15 gennaio 2002, n. 9 alla lettera c).

35. Lettera MIT prot. 3937 del 20 ottobre 2003.

36. Circolare prot. 4550 del 14 novembre 2003.

37. Capitolo 1225 «Iniziative per l'orientamento, la prevenzione della dispersione scolastica e il potenziamento della scolarizzazione».

38. Legge 30 dicembre 2004, n. 311.

Gli enti e associazioni che collaborano con la scuola contribuiscono con risorse professionali a costo zero, gli Enti locali si accollano parte o tutte le spese in molte province

Per l'anno 2005 sono assegnate le risorse, iscritte in bilancio, sia per il Patentino sia per l'educazione stradale nella scuola del primo ciclo (elementari e secondarie I grado) e anche per la formazione dei docenti.

Per quanto riguarda il finanziamento alle Istituzioni scolastiche, sono accreditati finanziamenti sul cap. 1450, per un importo di 30 milioni di euro, così suddivisi: contributi per «corsi di patentino» 8 mln di euro; contributi per educazione stradale, 18 mln di euro; contributi per la formazione dei docenti, 4 mln di euro.

Dal 2006, lo stanziamento di bilancio è pari a 15 milioni di euro annui.

1.6 • Le Linee di indirizzo del 2007 e le nuove Indicazioni per il Curricolo

L'atto di indirizzo del Ministro Fioroni del 15 marzo 2007 riassume i più recenti orientamenti e le linee guida in tema di educazione alla «sicurezza stradale»³⁹. Esso opera una discontinuità rispetto alle Linee guida precedenti, per quanto riguarda la collocazione delle attività legate all'Educazione stradale.

Mentre, fino al 2006, tali attività erano comprese nel curricolo e dovevano svolgersi in orario scolastico, sin dalla scuola primaria, ora sono prevalentemente collocate in orario extrascolastico, a meno che la scuola, nella sua autonomia, non decida di farne oggetto di insegnamento organizzando percorsi trasversali, ovvero inserendole all'interno di progetti dedicati, grazie ai collegamenti realizzabili con altre discipline.

L'Atto di indirizzo intende quindi favorire e promuovere, da parte delle istituzioni scolastiche autonome, l'organizzazione di percorsi formativi che partano dalle scuole stesse, che tengano conto delle diverse realtà socio-culturali, che costruiscano una rete di collaborazioni tra le scuole, con il territorio e le famiglie, con la più piena flessibilità organizzativa e didattica.

Le nuove *Indicazioni per il Curricolo*, allegate al D.M. del 31 luglio 2007, non riportano alcun contenuto relativo all'educazione stradale, né mai vi compare la stessa locuzione.

In un comunicato dell'Ufficio Stampa del Ministero sulle nuove Indicazioni, troviamo un paragrafo intitolato *Meno «educazioni» più educazione*, dove è scritto: «Si recuperano gli aspetti educativi presenti nel cuore di ogni disciplina»; le «educazioni» frammentate e confinate «a parte» rendevano il curricolo appesantito. L'educazione alla salute, ad esempio, non può essere confinata in un'unica ora ma deve essere valorizzata nelle scienze, nella pratica motoria, ecc. Lo stesso di-

L'Atto
di indirizzo
intende
favorire
e promuovere
l'organizzazione
di percorsi
formativi
che partano
dalle scuole
stesse

39. Il documento – firmato dal Ministro – si propone con maggiore autorevolezza, dal punto di vista formale, rispetto alle precedenti linee guida del 2004, allegate ad una circolare direttoriale e non firmate.

casi per l'educazione alla cittadinanza per cui, ad esempio, le attività didattiche della lingua italiana o straniera sono pensate in situazioni di dialogo e di interazione per educare al rispetto di punti di vista diversi dai propri. Ogni insegnamento disciplinare deve essere un contributo all'educazione intesa come aiuto alla crescita della persona (educare), al rispetto degli altri e della realtà».

1.7 • Le campagne di comunicazione

A partire dal 2006, il Ministero decide di investire buona parte delle risorse destinate all'Educazione stradale in una campagna di comunicazione televisiva. L'intervento è in linea con le raccomandazioni della Commissione Europea, nell'ambito del programma di azione europeo per la sicurezza stradale 2003-2010, in cui, tra gli obiettivi strategici per affrontare il fenomeno dell'incidentalità stradale, vi è proprio la realizzazione di campagne di educazione e di sensibilizzazione che utilizzino come canale privilegiato quello televisivo.

Lo spunto viene dato dal Protocollo d'intesa sottoscritto con la RAI nel 2006, nell'ambito del quale sono stati avviati anche altri programmi televisivi dedicati alle scuole (tra questi, il *Divertinglese*).

Nasce così, nel dicembre 2006, il progetto *Edustrada*, in collaborazione con RAI Educational.

Due sono i principali obiettivi: far conoscere il Codice della Strada, la segnaletica e le norme della circolazione, con particolare riferimento agli obblighi e ai divieti per i ciclomotoristi; far acquisire comportamenti relativi a condizioni tecniche di sicurezza e comportamenti idonei alla prevenzione.

«La strada – si legge nel progetto – è un'esperienza comune a tutti sin dalla primissima età: l'educazione stradale, prima esperienza ed espressione di un'educazione alla cittadinanza attiva, deve costruire atteggiamenti e comportamenti corretti e responsabili che sostituiscano all'attrazione della trasgressione l'orgoglio di comportamenti competenti e corretti, nella consapevolezza che sulla strada entra in gioco il rapporto vita-morte proprio e degli altri. È quindi evidente che una strategia di comunicazione – informazione – formazione efficace deve essere articolata sia sul piano cognitivo che su quello culturale ed emotivo, essendo le competenze che intende promuovere legate tanto alla conoscenza quanto alla propria identità di individuo e di cittadino».

Edustrada si compone di tre programmi: «Semaforo Verde», «Explora on the Road» e «La Strada Giusta», e si rivolge ad un pubblico diviso per tre fasce di età: dai 3 ai 6 anni, dai 7 ai 13 e, in particolare, dai 14 ai 18.

«Semaforo Verde» è un programma itinerante che si svolge all'interno di una classe di scuola (dalla scuola primaria fino alla scuola secondaria di secondo grado). Di puntata in puntata, mediante un filmato, si evidenziano situazioni particolari legate alla cronaca o a episodi significativi riguardanti il tema del-

Una strategia di comunicazione – informazione – formazione efficace deve essere articolata sia sul piano cognitivo che su quello culturale ed emotivo

l'educazione stradale, collegati al territorio (es.: il Comune che ha privilegiato le piste ciclabili, gli anziani che regolano il traffico durante l'ingresso e l'uscita da scuola, l'alto numero di multe per guida senza casco, ecc.). La funzione del servizio filmato è quella di stimolare una discussione mediata dal conduttore del programma con gli studenti.

«Explora on the Road» si occupa di tutte le componenti che riguardano l'educazione e la sicurezza stradale nell'ottica della Cittadinanza. La trasmissione intende integrare e stimolare l'azione delle famiglie, affrontando gli argomenti proposti dai programmi scolastici, offrendo argomenti e spunti di riflessione per chiarire ed approfondire gli aspetti normativi, tecnici e umani dell'educazione alla sicurezza stradale, informando sul significato delle regole e su alcuni importanti aspetti sociali e tecnologici.

«La Strada Giusta» è un percorso televisivo per scoprire tutto quello che c'è da sapere per prevenire incidenti e guidare con la giusta prudenza.

Edustrada comprende poi un sito web dedicato, con uno spazio interattivo. Avviate in via sperimentale, le puntate sono state trasmesse sui canali satellitari della RAI.

Il non aver sfruttato al meglio le potenzialità di diffusione del mezzo televisivo è stato forse il principale punto debole del servizio. Ma riconoscendo la validità della linea d'azione intrapresa e sulla base dell'esperienza acquisita, nel 2007 è stata progettata una nuova campagna di comunicazione, questa volta differenziando ulteriormente il target.

I programmi dedicati alla fascia di età che va dai 3 ai 12 anni sono stati affidati alla RAI, in prosecuzione del progetto *Edustrada*.

L'appalto per i programmi destinati alla fascia di età 13-19 anni è stato aggiudicato da MTV Italia.

Le trasmissioni si avvalgono del linguaggio musicale e si rivolgono ai giovani entrando nel loro quotidiano attraverso una serie di *candid camera* ispirate alla vita di tutti i giorni, realizzate dal lunedì al venerdì in due regioni italiane messe a confronto. Nella puntata del sabato, due concorrenti, con il 'sostegno' ricevuto dalle rispettive regioni, si contendono la vittoria finale in un gioco a premi con gare di abilità e quiz.

Sul sito web dedicato, gli studenti possono sostenere un 'esame' aperto a tutti che dà la possibilità concreta di andare in TV come concorrenti.

Sia il sito che i programmi aumentano la possibilità di interagire in modo «divertente» con informazioni relative al codice stradale, favorendone l'apprendimento attraverso modalità di gioco.

Essi favoriscono inoltre l'interazione tra ragazzi coinvolgendoli in uno scambio continuo di esperienze relative al tema della guida sicura.

Il sito web funge da archivio permanente per i video della campagna e per tutto il materiale di approfondimento relativo al tema della sicurezza stradale.

Sia il sito che i programmi aumentano la possibilità di interagire in modo «divertente» con informazioni relative al codice stradale, favorendone l'apprendimento attraverso modalità di gioco

1.8 • Prospettive

Entro il 2011 tutti i Paesi europei dovranno dare attuazione alla Direttiva UE⁴⁰ sulla Sicurezza stradale e sulle nuove norme di guida.

Tra le novità più importanti per l'Italia, c'è l'introduzione della prova pratica per il conseguimento del Certificato di idoneità alla guida del ciclomotore. Attualmente, sono tre i Paesi europei che non prescrivono la prova pratica di guida del ciclomotore: oltre l'Italia, l'Austria e la Svezia⁴¹. Con l'introduzione della prova pratica in sede di esame, il CIG, più che un certificato, diverrà una vera e propria «patente» (Am). L'orientamento, per quanto concerne l'esame teorico, è invece nella direzione di una progressiva informatizzazione delle prove, che potranno forse essere eseguite in via telematica.

Nei prossimi due anni si dovrà dunque decidere sul destino dei corsi per il Patentino nelle scuole. Poiché sembra scontato che le prove di guida potranno essere seguite soltanto con l'assistenza di istruttori professionisti⁴², mentre il corso teorico potrà essere svolto *on line*, rimarrà alla scuola da chiedersi se continuare ad occuparsi di Educazione stradale e, in caso positivo, di mirare al suo compito più proprio: Educare.

40. Direttiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 20 dicembre 2006 concernente la patente di guida.

41. Fonte: ACEM, *Moped riding access*, 2006.

42. In alcune Province stanno per essere costruiti – in via sperimentale – «parchi stradali» per l'esercitazione delle prove di guida.

IL CERTIFICATO DI IDONEITÀ ALLA GUIDA DEI CICLOMOTORI

Una sintesi dei dati per l'anno
scolastico 2007/2008, alla luce
degli andamenti storici
delle attività di formazione

Il Decreto Legislativo 15 gennaio 2002, n. 9 ha introdotto l'obbligo di conseguire, per tutti i giovani di età compresa tra i 14 e i 18 anni che desiderino mettersi alla guida di un ciclomotore, un apposito certificato di idoneità alla guida (CIG), comunemente denominato «patentino». Con il Decreto Legge 27 giugno 2003, n. 151 – convertito in legge, con modificazioni, dalla Legge 1 agosto 2003, n. 214 – è stato stabilito, come data di effettiva entrata in vigore dell'obbligo del CIG, il 1 luglio 2004. La legge stessa, conferendo facoltà ai minori di seguire corsi per il conseguimento del patentino, ha obbligato le istituzioni scolastiche e le autoscuole ad organizzarli, in un sistema di compartecipazione tra pubblico e privato volto a concorrere, nel tempo, alla realizzazione di un fine al tempo stesso strumentale e educativo, individuato nel fornire gratuitamente ai giovani gli strumenti conoscitivi essenziali per essere buoni cittadini della strada.

I corsi possono essere tenuti da docenti dell'istituto organizzatore, se in possesso dei requisiti previsti dalla legge, dagli operatori delle forze di Polizia e dal personale qualificato delle autoscuole. L'attività didattica può essere supportata da una piattaforma e-learning realizzata a seguito del protocollo di intesa tra il MIUR e la Fondazione ANIA (Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici – Fondazione per la Sicurezza Stradale), sottoscritto nell'anno 2004. La piattaforma non è attualmente sostitutiva dell'esame in presenza, ma può essere utilizzata liberamente per la formazione – in una reale ottica di *lifelong learning* – anche da coloro i quali, pur avendo conseguito la maggiore età, non siano ancora in possesso di patente di guida e del patentino.

Nel corso del primo anno di attivazione dei percorsi di formazione obbligatoria, le istituzioni scolastiche hanno previsto un numero molto elevato di iscritti, dovuto alla necessità di portare a sistema la nuova procedura di certificazione, anche per coloro i quali già fossero conducenti di ciclomotori. Una prima ri-

di
Vincenzo
Liffranchi
Docente
comandato presso
la Direzione
Generale
per lo Studente

levazione risalente al febbraio del 2004¹ mostra che gli studenti frequentanti i corsi, alla fine dell'anno 2003, erano stati poco meno di 90.000. Volendo tralasciare il dato relativo alla programmazione dei nuovi corsi per il 2004, previsione che superava già i 700.000 studenti, soltanto nel mese di aprile 2004 le rilevazioni indicavano in più di 16.000 il numero dei corsi attivati, per un totale di quasi 480.000 studenti partecipanti. Da quattro anni a questa parte il dato appare di molto ridimensionato rispetto a quello appena fornito, almeno nella misura del 50%. Si può affermare, pertanto, che la cultura della formazione e dell'educazione alla sicurezza stradale tra e verso i giovani ha raggiunto un buon livello di radicamento sul territorio nazionale, anche facendo registrare ottimi risultati dal punto di vista del gradimento delle iniziative di formazione specifica².

È opportuno precisare che gli iscritti ai corsi per il conseguimento del CIG sono giovani di età compresa tra i 14 e i 18 anni, ossia coloro che frequentano il terzo anno della scuola secondaria di primo grado fino agli iscritti al quarto anno della scuola secondaria di secondo grado.

Nel triennio 2003/2004, 2004/2005 e 2005/2006 le istituzioni scolastiche hanno realizzato quasi 50.000 corsi, per un totale approssimativo di 1.150.000 studenti iscritti, che non indica, purtroppo, il dato effettivo di studenti che hanno conseguito il CIG. Dalle rilevazioni effettuate dal Ministero per il citato triennio, ad esempio, emerge chiaramente che un numero di giovani iscritti agli esami vicino al 20% non riesce a superare i quiz, e non è dato di sapere, con gli attuali strumenti di rilevazione, quanta parte di tale percentuale confluisca nuovamente negli iscritti agli esami per l'anno successivo e quanta, invece, si *disperda* rinunciando a sostenere le prove.

Per ogni anno scolastico la rilevazione si muove su due tipologie di dati: dapprima si considera il dato relativo alla programmazione generale dei corsi, in un secondo momento lo si confronta con il dato consuntivo al termine dell'anno scolastico. Tra le due tipologie di dati, in genere, esiste uno scostamento di circa 40.000 studenti, a significare che la previsione è sempre generosa rispetto al dato reale di studenti iscritti. Si consideri, a titolo di esempio, il dato relativo al 2005/2006, il quale ci è utile per una successiva comparazione con i numeri relativi alla fine del 2007.

Per quell'anno scolastico, la programmazione generale – che scaturisce dal conteggio delle domande di partecipazione degli studenti – fa segnare complessi-

Nel triennio
2003-2006
le istituzioni
scolastiche
hanno
realizzato
quasi 50.000
corsi,
per un totale
approssimativo
di 1.150.000
studenti iscritti

1. Le rilevazioni qui citate sono ancora reperibili all'URL: <http://www.pubblica.istruzione.it/patentino/>.

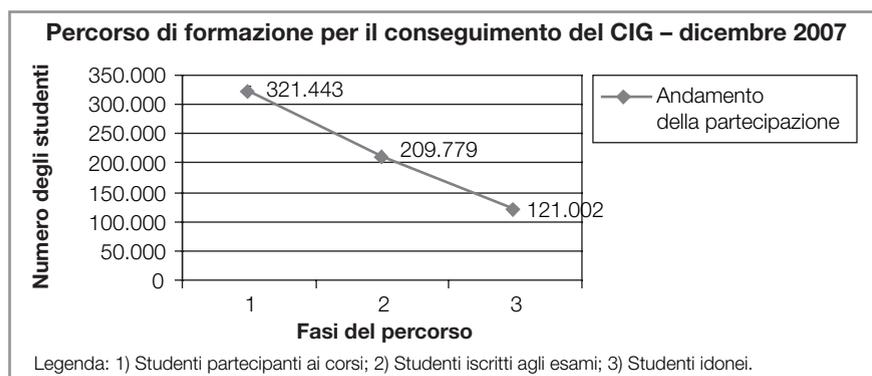
2. È questo l'esito che scaturisce dalla ricerca del CENSIS – pubblicata in questo numero degli Annali dell'Istruzione –, a cura di M. Valerii, *Una nuova cultura della sicurezza stradale. Programma per un test di autovalutazione del rischio stradale degli studenti. 5° rapporto di monitoraggio 2006-2007*, CENSIS-Le Monnier, 2007, in collaborazione con il Ministero della Pubblica Istruzione e il Ministero dei Trasporti, pp. 30-33.

vamente quasi 400.000 domande. Il dato a consuntivo, invece, relativo alla fine dell'anno scolastico, mostra un abbassamento della soglia di effettiva partecipazione, riportando a circa 340.000 il numero degli studenti effettivamente frequentanti i corsi.

L'ultima rilevazione disposta dal competente Ufficio del Ministero della Pubblica Istruzione, la quale per il momento ha carattere di uso interno, poiché finalizzata a fungere da supporto per l'azione amministrativa³, consente di analizzare i dati relativi all'anno scolastico 2006/2007.

Da principio occorre considerare i numeri concernenti gli studenti iscritti alla scuola secondaria. Alla scuola secondaria di primo grado sono iscritti, al principio dell'anno scolastico 2007/08, 1.615.266 studenti, che sommati ai 2.598.720 della scuola secondaria di secondo grado, contribuiscono ad un totale di 4.213.986 studenti⁴. Nel novero di questa cifra sono da individuare i destinatari dei corsi per il patentino, considerando che da essi rimangono, per ovvi motivi, esclusi gli alunni delle prime due classi della secondaria di primo grado e dell'ultima classe della secondaria di secondo grado. Su poco più di quattro milioni di studenti di scuola secondaria, hanno partecipato ai 14.005 corsi istituiti da 6.862 istituti scolastici 321.443 studenti, ne risultano iscritti agli esami per il conseguimento del CIG, a consuntivo dell'anno scolastico 2006/2007, 209.779, tra i quali soltanto 121.002 sono risultati idonei⁵.

Il dato più rilevante emerge dal confronto numerico dei partecipanti alle varie fasi del percorso di formazione: l'esito è un andamento decrescente che segna inesorabilmente l'iscrizione agli esami ed il conseguimento dell'idoneità come veri e propri punti critici dell'*iter*.



L'iscrizione agli esami ed il conseguimento dell'idoneità sono i punti critici dell'*iter* di formazione per il conseguimento del CIG

3. Annualmente il Ministero della Pubblica Istruzione ha a disposizione un fondo da suddividere per finanziare le iniziative di educazione stradale e il patentino a scuola.

4. Il dato non include gli alunni delle province autonome di Trento e Bolzano e della regione Val d'Aosta.

5. A margine di questa fotografia numerica della situazione, è significativo far rilevare che la partecipazione degli studenti ai corsi, rispetto alla fine dell'anno scolastico 2005/2006, è in calo di circa 20.000 studenti.

Bisognerà attendere gli esiti delle prossime rilevazioni, che mostreranno presumibilmente i dati relativi alla programmazione generale per il 2008 e gli esiti a consuntivo per lo stesso anno, per definire con più certezza se la diminuzione numerica sia reale o virtuale, e se eventuali ulteriori dati in perdita siano da attribuirsi ad una mancata formazione oppure alla scelta, da parte dei giovani, di agenzie formative indipendenti dalle istituzioni scolastiche.

È utile segnalare che dal prossimo anno scolastico sarà possibile operare le rilevazioni concernenti l'andamento delle attività del «patentino» servendosi di una piattaforma on line, appositamente realizzata dalla Fondazione ANIA in collaborazione con il Ministero della Pubblica Istruzione.

Alla piattaforma si accederà per livelli operativi (singola scuola – USP –USR), fino al livello apicale dell'Amministrazione centrale, attraverso il quale sarà possibile effettuare in tempo reale interrogazioni al sistema riguardo le attività condotte sul territorio nazionale.

Tale modalità di rilevazione, innovativa rispetto al passato, rappresenta una risorsa certamente importante ai fini della velocizzazione delle rilevazioni e, soprattutto, utile per consentire all'Amministrazione di compiere scelte di politica educativa sulla base di dati sempre aggiornati e rispondenti alle reali esigenze dei giovani.

PEDAGOGIA DELL'EDUCAZIONE STRADALE

Un'azione educativa porta frutti se migliora le persone. Come diceva Gandhi, «la vera educazione è quella che fa divenire mentalmente aperti e moralmente eccellenti».

Anche l'Educazione stradale deve avere questa duplice finalità che, adeguata al tema, potrebbe essere così formulata: conoscenza delle regole e rispetto (non solo delle regole, ma attraverso esse anche delle persone e delle cose). Al nesso strettissimo tra teoria e prassi, proprio del Codice della strada, deve dunque corrispondere, in ambito formativo, una forte relazione tra cognizione e comportamento o, in altri termini, tra conoscenza e morale.

Dall'osservazione delle esperienze scolastiche – a fianco ad esempi egregi e a pratiche di eccellenza – trapela a volte, nel metodo dell'educatore, un eccesso di astrattezza che pervade le attività rivolte ad educare al rispetto delle regole e a corretti stili di guida.

Dall'educazione stradale propriamente detta, quale si svolge nel ciclo primario d'istruzione, si ricava troppo spesso un'eccedenza di teoria, di prescrizioni e di esercitazioni scritte – prevalentemente attraverso schede – che prescindono dal lato eminentemente pratico che la materia in questione richiama e richiede. La parte teorica – che rimane peraltro carente su svariati aspetti tecnici – è fondata sulla conoscenza di norme, il cui apprendimento è meramente mnemonico.

La parte addestrativa andrebbe sviluppata in maggior misura e dovrebbe ricomprendere la parte teorica, e mai disgiungersi da quella. Insomma: non parole e prescrizioni astratte, ma esempi.

Le attività educative, le 'spiegazioni' dovrebbero tenere in maggior riguardo la conformazione della persona e le fasi di sviluppo individuali, secondo una vera e propria ottica pedagogica ovvero secondo un'antropologia pedagogica.

EDUCAZIONE ED EDUCAZIONI

Negli ultimi decenni abbiamo assistito al moltiplicarsi delle discipline di studio e all'introduzione di nuove partizioni disciplinari, oppure di attività di insegnamento interdisciplinari o pluridisciplinari sovente ricondotte sotto la categoria delle 'Educazioni'.

di
**Raffaele
Ciambrone**
Dirigente
dell'Ufficio VI
della Direzione
Generale
per lo Studente;
Docente
di Antropologia
filosofica

Sono così fiorite l'Educazione all'ambiente, all'alimentazione, alla sessualità, all'affettività, alla legalità, alla cittadinanza, alla salute, ecc., ed anche l'Educazione stradale.

Ora, non v'è dubbio che la Scuola abbia un compito imprescindibile nella formazione della persona in tutti gli ambiti citati e che sia quanto mai giusto e doveroso occuparsene e anzi rafforzarle. Ma proprio affinché la Scuola non abdichi a quel suo fondamentale compito educativo è necessario non disperdere le forze in una dinamica di interventi-centrifuga, verso una impostazione, cioè, che parta più dagli effetti che non dalle cause, e sarà opportuno dedicarvi qualche riflessione metodologica per rendere gli interventi più efficaci.

Importare dall'esterno situazioni e presentare soluzioni precostituite: ciò non è educare.

Già Platone poneva il problema del rapporto tra il rispetto delle norme e l'agire dell'uomo.

Fondandosi sulla distinzione tra ciò che stabiliamo come convenzione umana (le norme¹) e ciò che è vero (il Bene che è nell'uomo), ne *La Repubblica* egli afferma che una società con ottime leggi ma con uomini di scarsa moralità decade, mentre un popolo pervaso da un alto senso morale, benché con leggi imperfette, progredisce.

Educare, dunque, con la propensione a suscitare tale senso morale nei giovani. Ecco la sfida.

Educare è modellare la personalità, portare alla luce la parte migliore di noi stessi che, sola, può fronteggiare le situazioni sempre nuove che la vita ci presenta.

Negli ultimi tempi vengono invece evidenziandosi problematiche e situazioni di malessere della società rispetto alle quali la soluzione più efficace sembra essere un'azione formativa indirizzata su quello specifico problema, dimenticandosi che il problema, spesso, origina già da una non efficace azione formativa. Si registra un aumento del consumo di alcool tra i giovani? Si propone allora di introdurre o intensificare le attività di educazione alla salute.

Si rileva scarsa sensibilità per la raccolta differenziata dei rifiuti? Si propone allora di aumentare le ore di educazione ambientale... E così via.

Si importa dunque nella scuola la situazione problematica, estrapolata dalla realtà, con l'intento di presentare agli studenti risposte e soluzioni, peraltro spesso superate rispetto all'attualità del problema che è in costante evoluzione. Se impostata così la questione – in termini di problemi e di soluzioni da risolvere astrattamente o, peggio, con soluzioni precostituite –, l'aspetto centrale educativo viene eluso. Si agisce, per così dire, alla periferia della persona, non

Si importa dunque nella scuola la situazione problematica, estrapolata dalla realtà, con l'intento di presentare agli studenti risposte e soluzioni, peraltro spesso superate rispetto all'attualità del problema che è in costante evoluzione

1. Effettivamente le regole stradali sono convenzioni. Lo evidenzia il fatto che nei Paesi anglosassoni la circolazione stradale si svolge a sinistra, anziché a destra, senza per questo che gli inglesi attribuiscono valore veritativo al proprio codice della strada.

al centro, dove l'azione è duratura. Si interviene sugli effetti più che sulle cause, frammentando gli interventi educativi, con il rischio di vanificare la validità dell'azione formativa.

Affinché un messaggio sia efficace, affinché colpisca nel profondo e cambi colui al quale è rivolto, occorre conoscere la struttura dell'essere umano.

Non bastano prescrizioni astratte, comandi mentali: occorre saper toccare le corde profonde dell'interiorità; altrimenti, otteniamo indifferenza e rifiuto. È quanto ci dimostrano le più recenti ricerche svolte proprio sui giovani coinvolti in attività di educazione stradale, alla salute, all'ambiente, ecc.²

Quando si tratta non solo di istruire, ma di educare, nel senso più pieno del termine, ci si deve rivolgere alla persona in tutta la sua complessità, a tutti gli elementi che armonicamente la compongono.

Esiste una parte della psiche che spesso viene elusa o considerata secondaria, ma che riveste fondamentale importanza nell'apprendimento: è il sentire.

La psicologia e le scienze pedagogiche affrontano il tema, che tuttavia non viene sviluppato univocamente: si parla infatti di *intelligenza emotiva*, *emozione*, *sensibilità*, ecc.

COMPRENDERE E RICORDARE

C'è differenza tra «comprendere» e «capire».

Capire rimanda al concetto di capacità, che è un termine con più significati. Si parla infatti di *capacità* per riferirsi all'abilità di una persona, ma anche per indicare la capienza di un recipiente, che è tale proprio in quanto può riempirsi e poi svuotarsi. *Capire* equivale perciò ad afferrare un concetto, ma con la possibilità di perderlo, di svuotarsene, senza acquisirlo in profondità.

Il *comprendere* indica invece un'assunzione profonda e più piena di un concetto, che si imprime nella memoria e rimane acquisizione stabile della persona, in grado di incidere nei comportamenti.

Il nesso tra l'apprendimento e la memoria ci rivela la complessità dell'essere umano, complessità di cui troviamo traccia nella stessa lingua italiana. Infatti, per denominare gli atti della memoria, la nostra bella e ricca lingua ricorre a tre verbi.

Il primo è *rammentare*, che propriamente sta per «riportare alla memoria con la mente». Si rammenta un numero, un indirizzo, un dato mnemonico, appunto: ciò che è frutto di un mero processo mentale.

Il nesso tra l'apprendimento e la memoria ci rivela la complessità dell'essere umano

2. Ci riferiamo, in particolare, alla ricerca svolta dalla Facoltà di Sociologia dell'Università di Urbino e dalla Prof.ssa Franca Berardi, referente per l'Educazione Stradale dell'Emilia Romagna, *Stili di vita a rischio*, ed. Guaraldi, Rimini, 2007.

Vi è poi il *ricordare*, che è il termine usato più di frequente. Ri-cordare viene dal latino *recordari*, verbo composto da *cor*, *cordis* «il cuore» col prefisso *re-*, cioè: «rimettere nel cuore, avere memoria con il cuore».

Esiste ancora un altro termine per gli atti della memoria: il *rimembrare*. È una parola piuttosto desueta, certamente nota per la celebre poesia del Leopardi 'A Silvia', ma importante perché proprio come nel verso del Poeta ci addita che la memoria può toccare la sfera della volontà (collegata alle 'membra', ossia agli arti, al movimento). Nel «...*rimembri ancora*...» l'immagine della memoria vibra in profondità, s'intreccia con la speranza, e indica una *tensione verso*, cioè un moto della volontà.

Ecco che i tre verbi indicanti gli atti della memoria, rivelano la struttura complessa della psiche, articolata in pensieri, sentimenti e volontà. Educare la persona vuol dire allora mettere in moto tutte le sue componenti, coinvolgere non solo la razionalità, ma anche cuore e volontà.

L'argomento ricorre sempre più spesso nella letteratura scientifica, ma è bene ribadire che qui non si fa riferimento all'intelligenza emotiva, alla sfera delle emozioni o della sensibilità, bensì alla specificità del «sentire» e alla sua imprescindibile funzione nel processo di apprendimento. Vari indirizzi di ricerca convergono attualmente su tale orientamento: dalla pedagogia, alla psicologia all'antropologia³. Se l'Educazione stradale ha la finalità di incidere sui comportamenti, non si può prescindere dalla considerazione di questa complessità della psiche che – come vedremo – può divenire il fulcro di una nuova strategia educativa.

Educare
la persona vuol
dire mettere
in moto
tutte le sue
componenti,
coinvolgere
non solo
la razionalità,
ma anche
cuore
e volontà

EDUCARE COL TERRORE?

Assumere la distinzione tra le diverse componenti psichiche della persona senza approfondire il significato di ciascuna di esse può portare a qualche fraintendimento; ciò, in particolare, se la sfera del sentire, o il sentimento, viene interpretato come mera emotività e non viene messa in rapporto alle fasi di sviluppo della persona.

Un esempio significativo di interpretazione troppo semplificata del *sentire* sta nell'uso di immagini 'ad alto impatto emotivo' in alcuni filmati prodotti per campagne di comunicazione sociale rivolte ai giovani.

Che la comunicazione debba essere efficace, non v'è dubbio. Che tale efficacia possa essere raggiunta per così dire 'scuotendo' la persona a cui destinata, è pure accettabile. Ma che per toccare l'uditore si debba praticare il terrore, questo è pedagogicamente non condivisibile.

3. Una sintesi delle posizioni della filosofia e dell'antropologia sull'argomento è tratteggiata in S. PALUMBIERI, *L'uomo, questa meraviglia – Antropologia filosofica I*, Urbaniana University Press, Città del Vaticano, 2003, in particolare alle pp. 351-369.

Est modus in rebus.

Qual è, in fondo, l'obiettivo più vero che vogliamo raggiungere? Che il messaggio sia realmente compreso, sino a giungere in quelle profondità che producono un cambiamento dei comportamenti.

Questa stessa questione può essere affrontata da due punti di vista: il primo riguarda il rapporto tra percezione e pensiero; il secondo, le fasi di sviluppo dell'essere umano.

La prima considerazione concerne quindi il rapporto fra percezione e pensiero, ossia tra immagine visiva e apprendimento.

Se l'impressione visiva è troppo intensa, l'assunzione del contenuto è ostacolata, non giunge nell'interiorità profonda né tocca il sentire. È il caso delle sequenze di incidenti stradali e di vittime della strada che vengono mostrate con l'intento di suscitare un comportamento più prudente nei ragazzi. Nella maggior parte dei casi, l'effetto è controproducente.

In analogia con quanto avviene nella dinamica fisiologica della sensazione, si può dire che, per avere un'immagine limpida, il nervo ottico deve essere veicolo neutro; se invece si infiamma, l'immagine è ostacolata, fino a perdersi.

Allo stesso modo, un'impressione troppo forte colpisce l'interiorità per se stessa, senza lasciare spazio alla possibilità di riflettere sul contenuto che essa veicola. Rimane quindi impresso l'orrore del sangue, del corpo straziato, non il messaggio positivo che si intendeva trasmettere.

La questione, in una prospettiva pedagogica, va poi affrontata in relazione alla conformazione dell'essere umano e alle sue fasi di sviluppo.

Educare è un termine strutturalmente «aristotelico»: *ex-ducere* vuol dire «trarre fuori» «portare alla luce», «far emergere», o – con la terminologia dello Stagirita – condurre dalla potenza all'atto. L'esempio classico è quello del seme. Nella ghianda esiste in potenza la quercia, ma non tutte le ghiande diventano querce: alcuni semi finiscono sulla roccia, altri sul terreno non fertile, altri sulla sabbia, altri vengono distrutti. Se il seme è posto nelle giuste condizioni e vengono favoriti i fattori di crescita, allora la ghianda diventerà quercia. La letteratura pedagogica abbonda di metafore agricole: Claparède rassomigliava l'educatore ad un coltivatore.

Nelle prime fasi di sviluppo, è particolarmente importante, nel processo d'apprendimento, la funzione della volontà, che viene sollecitata soprattutto dall'esperienza. Con parole prese in prestito dalla millenaria civiltà cinese, possiamo dire: «ascolti e dimentichi, guardi e ricordi, fai ed impari!».

Si apprende ciò che realmente si è sperimentato ed assume importanza fondamentale l'esempio. Per dirla con Ignazio di Antiochia: «Si educa molto con quel che si dice, ancor di più con quel che si fa, molto di più con quel che si è».

Ora, se nella fase di sviluppo infantile è importante far crescere bene la 'piancicella', in età più matura – e potremmo già riferirci agli adolescenti, stante

Una
impressione
troppo forte
colpisce
l'interiorità
per se stessa,
senza lasciare
spazio
alla possibilità
di riflettere
sul contenuto
che essa
veicola

l'accelerazione nelle fasi di crescita evolutiva – il compito di correzione degli stili di vita diventa ben più impegnativo.

Andando avanti, una personalità già compiuta o sul punto della maturazione personale, presenta difficoltà sempre maggiori per chi volesse determinare un cambiamento nella condotta personale di vita.

Aristotele parlava però di *catarsi*, cioè di un momento di rottura rispetto alla propria vicenda esistenziale, causato dall'arte (in particolare dalla tragedia), che provoca un cambiamento in profondità.

Ma il momento catartico è ben diverso dallo shock, sia esso nervoso o emotivo. La *catarsi* è qualcosa che incide la struttura dell'essere.

Si può allora evocare la tragicità dell'incidente stradale, ma senza far ricorso a immagini cruente. Nella stessa tragedia greca non era il sangue che occupava la scena; la trama della storia riviveva attraverso parole e movenze dei personaggi, lasciando allo spettatore spazio interiore per riflettere.

Nei campi scuola stradali realizzati dalla Provincia di Treviso vengono mostrati agli adolescenti simulazioni di incidenti, ma sulla pista ci sono dei manichini. Le dimostrazioni sono efficaci: i ragazzi le seguono con il fiato sospeso. È proprio la mancanza di quel tassello di realtà, di crudo realismo, che lascia spazio alla riflessione. E i risultati sono eccellenti⁴.

Sollecitare il sentire senza 'nutrire' adeguatamente il pensare porta ugualmente squilibrio. I pensieri vanno educati fornendo elementi conoscitivi immediatamente applicabili alla pratica, con contenuti da assumere sperimentalmente come ipotesi da verificare immaginativamente.

Si può spiegare che cosa sia il microsonno⁵, ad esempio, o i tempi di reazione che può avere un individuo sobrio rispetto ad un altro che abbia bevuto.

In tal senso, risulta molto efficace portare la riflessione pensante su forme della condotta umana e su aspetti psicologici e fisiologici del comportamento individuale.

Tornando a considerare la triarticolazione della psiche, vediamo che in uno stato di attività ordinaria può risultare preponderante l'attività di una componente psichica rispetto alle altre. Per esempio, vi può essere un aumento dell'attività mentale, nel caso in cui stiamo eseguendo un lavoro 'intellettuale'; o dell'attività emotiva, nel caso in cui siamo sottoposti a forti tensioni o emozioni; o della volontà, se siamo impegnati in attività prevalentemente di carattere fisico. Quando apprendiamo, invece, si compone un riequilibrio delle

Si può allora
evocare
la tragicità
dell'incidente
stradale,
ma senza
far ricorso
a immagini
cruente

4. Nella Provincia di Treviso, grazie al lavoro svolto dall'Amministrazione Provinciale, la mortalità sulle strade è stata ridotta del 55%.

5. Al riguardo, si può consultare il volume scritto da Annamaria Giannini e Fabio Lucidi, della Facoltà di Psicologia dell'Università La Sapienza di Roma, *Il paradosso del giovane guidatore*, realizzato in occasione del progetto Icaro e in via di pubblicazione.

facoltà e, sulla base di una attività armonica della psiche, il contenuto da accipire rimane impresso, unito alla persona.

È fondamentale, dunque, se si vuole che l'oggetto del nostro insegnamento venga «ricordato», ossia giunga in profondità in modo da incidere sui comportamenti, che sia 'veicolato' dal sentire. Ma tutto ciò ponderando i pesi. Senza, cioè, che vi sia uno squilibrio nell'azione o sollecitazione di una facoltà a scapito di altre. L'eccessivo esercizio mentale, senza che vengano sviluppate le altre facoltà del sentire e del volere, è altrettanto controproducente quanto la sollecitazione del solo sentire.

Svolte queste riflessioni sulle strategie di insegnamento in relazione alla formazione dell'essere umano, conviene ora soffermarsi sul modo di restituzione dei contenuti appresi nella condotta.

Cioè: se e come un'educazione stradale correttamente ed efficacemente attuata finisce per indurre ad un atteggiamento prudente. Occorre dunque mettere a fuoco che cosa sia la prudenza.

LA PRUDENZA

Nei discorsi comuni come nelle raccomandazioni più avvedute in tema di sicurezza stradale, si fa sempre ricorso alla prudenza. Si dice che occorre un 'atteggiamento prudente' alla guida, nella strada, ecc. Ma non è semplice definire che cosa sia la prudenza. La locuzione 'atteggiamento prudente' rimanda comunque ad un comportamento, e nel novero dei comportamenti lo inquadra la psicologia. Sin dall'epoca classica – e in particolar modo nella Scolastica – la filosofia definiva la Prudenza come una Virtù. Intesa come attitudine pratica, diventa assonante con il comportamento, ma la radice è sostanzialmente diversa.

A partire dal Trecento, uno dei testi più diffusi e più letti dell'epoca fu proprio il trattato sulle virtù che si trova all'interno della Summa di San Tommaso. Le virtù sono quattro: Prudenza, Giustizia, Fortezza e Temperanza.

È significativo il passaggio dalla concezione classica a quella tomista di virtù. Tommaso modifica ad esempio la definizione di giustizia data da Ulpiano: «Iustitia est constans et perpetua voluntas ius suum unicuique tribuens», ossia la Giustizia è volontà costante e inattenuata che attribuisce a ciascuno il suo diritto. Ecco come si evolve il concetto attraverso il pensiero tomista: «Iustitia est habitus secundum quem aliquis, constanti et perpetua voluntate, ius suum unicuique tribuit» (San Tommaso d'Aquino, *S. Th.*, II IIae q. 58 a. 1). Cioè, la Giustizia è un *habitus* secondo il quale ciascuno, con costante e inattenuata volontà, attribuisce ad ognuno il suo diritto.

La novità dell'Aquinate sta in questa parola: *habitus*, con la quale San Tommaso introduce il concetto di formazione della persona, di una formazione costante. Esso è infatti un costume della persona che va coltivato.

Sin dall'epoca classica
- e in particolar modo nella Scolastica - la filosofia definiva la Prudenza come una Virtù

L'*habitus* è un'attitudine permanente, un'acquisizione stabile, un abito interiore che si manifesta nell'agire e nel fare allorché siamo chiamati a rispondere ad uno stimolo interno o esterno. L'*habitus* ci consente di comportarci rettamente senza sforzo. La virtuosità sta in questo: che il comportamento diventa connaturale alla persona.

Richiamandoci a questa concezione, possiamo allora assumere come finalità per la nostra «Educazione» l'acquisizione della Prudenza come *habitus*: ciascun contenuto da presentare o esercitazione da sperimentare, dovranno quindi contribuire a creare tale spontanea propensione al comportamento virtuoso verso le regole della strada.

Il rimando all'esperienza personale di ciascuno di noi può fornire ulteriori elementi di chiarimento sulle dinamiche che si attivano in circostanze di pericolo e su cosa vuole dire rispondere prudentemente.

Proviamo a comparare due situazioni oggettivamente simili, ma che si verificano in condizioni soggettivamente differenti: ad esempio, l'attraversamento in auto di un incrocio mentre il semaforo segna l'arancione, prima da soli e poi insieme ai nostri figli.

Nel caso in cui stiano viaggiando con noi anche dei bambini, ci sarà un «in più» che si aggiunge alle normali valutazioni in termini di spazio e di tempo, e si tratta proprio di un fattore prudenziale.

Razionalmente, l'attraversamento sarebbe possibile con margini di sicurezza accettabili, eppure la prudenza ci suggerisce di fermarci.

Può essere capitato di verificare la stessa condizione nel caso di un sorpasso: forse, guidando da soli, l'avremmo effettuato; con dei bambini a bordo, preferiamo non farlo («è più prudente così!»)

Chiunque può far riferimento alla propria esperienza per verificare quanto stiamo descrivendo.

Ma che cosa scatta, dunque, in noi stessi, tanto da indurci ad essere più prudenti?

Evidentemente, all'attività del pensare si affianca un moto del sentire. La percezione del rischio è legata al sentire, da cui promana come fattore protettivo la prudenza.

Ecco che torna nuovamente a presentarsi la necessità di un'educazione che coinvolga l'essere umano in tutte le sue componenti.

ADOLESCENZA E IDEALISMO

L'azione pedagogica si sostanzia in tempi e modi di presentazione di un determinato contenuto. L'adolescenza, come le altre fasi di sviluppo, richiede attenzione specifica. Premesso che un'azione educativa coerente ed efficace condotta

La percezione
del rischio
è legata
al sentire,
da cui promana
come fattore
protettivo
la prudenza

sin dalla tenera infanzia semplifica di molto il compito dei docenti, poniamoci nella prospettiva di dover parlare di sicurezza stradale a degli adolescenti, magari utilizzando immagini e filmati predisposti *ad hoc*. I ragazzi dovrebbero mettere in relazione con loro stessi quelle immagini, secondo uno schema molto semplice che così si può riassumere: «devo seguire comportamenti corretti, altrimenti posso incappare in effetti tragici quali quelli che mi sono stati mostrati».

In tale schema, si parte dall'effetto (l'incidente, la vittima) per poter incidere sulla causa (il comportamento del guidatore). L'uno è però irrelativo all'altro. Infatti, l'effetto è soltanto supposto per se stessi, ma è capitato ad altri; il comportamento è invece il proprio. Ne deriva che l'associazione deve verificarsi sul piano immaginativo e/o logico. Ma qual è il giovane che associa a se stesso l'idea di fragilità, di errore, di paura, ed è propenso ad impegnarsi per mutare i propri comportamenti fondandosi sulla propria vulnerabilità? Quale forte motivazione dovrebbe condurlo a ciò?

La concezione che spontaneamente ha di sé un adolescente non è tale da indurlo a considerare i propri punti deboli, anzi si verifica l'inverso: egli percepisce il proprio processo di sviluppo fisico e psichico, avverte che sta crescendo e che le sue facoltà si accrescono, si «sente» più sicuro di sé ed è naturalmente portato a fare affidamento sulle proprie forze, proprio perché cresce e, in un certo senso, realmente migliora le sue capacità.

A ciò deve aggiungersi una naturale tendenza dell'animo giovanile: l'idealismo. È un moto connaturale all'essere umano, soprattutto durante la giovinezza, che influisce fortemente nello stile di vita e nelle scelte degli adolescenti. Valori quali l'amicizia, la lealtà, la giustizia vengono vissuti come ideali che debbono improntare la vita e attraverso i quali si aspira alla più piena coerenza. Lo slancio e la tensione ideale accumulata nell'età giovanile possono orientare, negli anni, tutto il nostro agire.

A fianco a ciò, quasi come corollario dello slancio idealista, emergono comportamenti o atteggiamenti che sono il portato della soggettività individuale e che spesso riflettono la non completa maturazione personale.

Tale spontanea propensione porta ragazze e ragazzi a proiettare su un piano appunto «ideale» – cioè sovrarazionale e spesso anche fantastico – i propri comportamenti e quelli dei propri pari. Vi sono poi persone verso le quali essi indirizzano il massimo dell'ammirazione e che vengono simbolicamente trasferiti su un piano ideale. L'esempio emblematico è quello dei 'divi' della musica, delle rock star, che divengono veri e propri idoli, spogliati di ogni elemento di banalità quotidiana e mitizzati. C'è una frase di Goethe che sintetizza mirabilmente questa tendenza dell'animo giovanile: «Ognuno deve scegliersi il suo eroe, seguendo il quale egli si affanna sulla strada dell'Olimpo»⁶.

L'idealismo è un moto connaturale all'essere umano che influisce fortemente nello stile di vita e nelle scelte degli adolescenti

6. J.W. VON GOETHE, *Ifigenia in Tauride*, atto secondo, scena prima.

La vicenda può avere varie gradazioni e sfumature, con riflessi importanti nell'esperienza personale di ciascun giovane, quasi con una osmosi tra il mito, la vita vissuta e la vita immaginata. È interessante osservare gli atteggiamenti adolescenziali assunti in questa tensione verso miti e valori. Una conseguenza importante è l'emulazione, l'altra, collegata alla prima, è l'influenza recata nella percezione di sé, nell'autocoscienza, con il trasferimento di schemi ideali nei propri comportamenti.

Se si vuole veramente incidere sul comportamento dei giovani, partendo da una comprensione reale del loro agire, occorre considerare attentamente questi aspetti.

Un ragazzo che guida in modo spericolato, magari impennando il motorino su una ruota, non pensa al danno che gliene può venire, quanto, soprattutto, all'effetto fascinoso che il suo agire produce su chi lo osserva, sui suoi coetanei (meglio, se dell'altro sesso).

Un ragazzo che impenna un motorino non è altro – non vuole essere altro – che un moderno cavaliere su un bianco destriero.

Questa tendenza è ovviamente filtrata dalle diverse soggettività, dai vari aspetti della personalità, dalla timidezza o dall'audacia, ma generalmente è presente nell'adolescenza e permane, in forme mutate, anche nella giovinezza.

C'è un'ampia sequela di film che hanno illustrato l'argomento e dove le corse di auto o di moto rinnovano – con riti moderni – antichi tornei.

L'impulso più immediato che i ragazzi provano verso i protagonisti di quei film è quello dell'emulazione, non certo del rifiuto.

In quale modo, allora, toccare la sensibilità per indurre ad un mutamento dei comportamenti?

Una linea d'azione interessante da seguire è quella che sposta l'attenzione da loro stessi agli altri.

L'ATTENZIONE VERSO L'ALTRO

Se è vero – come abbiamo visto – che i ragazzi tendono a non porre in relazione aspetti legati alla pericolosità della circolazione stradale o effetti tragici di quella con loro stessi, per una naturale tendenza ad autopercepirsi nelle potenzialità positive, rifuggendo il rischio di esiti negativi associati ai propri comportamenti, è altrettanto vero che, nei confronti di altre persone verso le quali provino sentimento di affetto, gli adolescenti riversano una sorta di fattore protettivo.

Il ragazzo ha la tendenza a percepirsi ammantato di invincibilità, mentre percepisce la ragazza a cui è affezionato o legato sentimentalmente più esposta al pericolo e più fragile.

È di nuovo un riaffacciarsi, in forme moderne, di un'etica cavalleresca.

Nei confronti
di altre
persone verso
le quali provino
sentimento
di affetto,
gli adolescenti
riversano
una sorta
di fattore
protettivo

Egli non ha dunque timore di osare, di correre, di sfidare il pericolo se ha se stesso al centro dei propri pensieri e delle proprie preoccupazioni. Ma se l'attenzione si sposta all'altro (o meglio, all'altra) sorge spontaneamente un sentimento di protezione.

Ciò soprattutto in età adolescenziale, poiché tali sensibilità tendono a scemare e a spegnersi con l'avvento della maturità fisica.

Ecco allora che l'azione educativa può essere più efficace se ha come obiettivo «strategico» di suscitare non l'attenzione verso se stessi, ma verso l'altro.

Cogliere la potenzialità positiva insita in certi comportamenti scorretti, far leva sul sentimento d'amicizia e di affetto verso gli altri può forse aprire un varco nell'interiorità dell'adolescente, per determinarlo a mutare i propri comportamenti.

Queste considerazioni sono state al centro delle riflessioni svolte dai vari gruppi di lavoro che si sono occupati, in particolare, della Campagna di comunicazione sull'educazione stradale e quindi di elaborare una strategia comunicativa efficace per tale ambito. Partendo da queste riflessioni, sono stati sviluppati i contenuti della campagna. Le abbiamo presentate anche perché possano diventare percorsi di ricerca e di sperimentazione didattica nelle attività educative dei nostri docenti impegnati nell'Educazione stradale.

L'azione
educativa può
essere più
efficace se ha
come obiettivo
«strategico»
di suscitare
non
l'attenzione
verso se stessi,
ma verso l'altro

IL PROGETTO ICARO

Il Progetto Icaro nasce nel 2000 per parlare agli studenti dei temi della sicurezza stradale, come iniziativa promossa dalla Polizia di Stato, da subito sostenuta dal Ministero della Pubblica Istruzione e dal Ministero dei Trasporti e cresciuta negli anni anche grazie al contributo della Fondazione ANIA, del Dipartimento di Psicologia della Università di Roma «La Sapienza», di Sicurstrada e Unicef.

Accanto all'attività quotidiana di prevenzione e controllo sulle strade, l'incontro e il dialogo con i giovani vuole rappresentare una nuova prospettiva d'intervento per affermare la legalità sulle strade, anche in vista del raggiungimento dell'obiettivo fissato dall'Unione Europea di dimezzare entro il 2010 le vittime per incidenti automobilistici.

La convinzione di tutti i *partner* del Progetto Icaro è che le regole non possono essere calate dall'alto in modo autoritario: le norme, per essere rispettate, vanno anzitutto comprese e una corretta informazione diventa il presupposto necessario per instaurare da subito un rapporto di fiducia con le istituzioni.

La continua ricerca di un dialogo convincente con i ragazzi rappresenta uno strumento irrinunciabile per educare e costruire un «cittadino attivo», fermamente consapevole che i diritti di cui godiamo sono sostenuti unicamente dalla buona osservanza dei nostri doveri.

I giovani in età scolare rappresentano, dunque, i primi destinatari della comunicazione in materia di sicurezza stradale: non soltanto perché l'incidente stradale costituisce per loro la principale causa di morte – prima della malattia e della droga – ma soprattutto perché i ragazzi, già protagonisti della strada come pedoni, ciclisti e conducenti di ciclomotori, sono la generazione dei futuri automobilisti ed i migliori portavoce del messaggio di legalità con il mondo degli adulti.

Solo mantenendo aperto il canale della comunicazione si può sperare che la legalità diventi per i più uno stile di vita e che la strada possa continuare ad essere luogo di incontro, progresso e civiltà.

Il Progetto Icaro nasce come carovana itinerante sulla sicurezza stradale, in cui all'incontro con gli studenti si affiancava nelle prime tre edizioni un'esposi-

di
**Elisabetta
Mancini**
Vicequestore
Aggiunto
della Polizia
di Stato

zione di veicoli e tecnologie in uso alla Polizia Stradale ed il *Pullman Azzurro*, quale aula didattica viaggiante con postazioni informatiche dotate di videogiochi educativi e schermi dove venivano proiettati filmati capaci di attirare l'attenzione del ragazzo sui temi d'interesse.

Pur animata dai migliori intenti, la campagna di sicurezza stradale si è però scontrata, inizialmente, con la difficoltà di accordare il linguaggio del poliziotto – autorevole, ma spesso troppo formale – al sentire dei giovani.

Sono state così sperimentate nuove forme di comunicazione, osservando da vicino il mondo dei bambini e degli adolescenti. Le testimonianze di giovani vittime di incidenti stradali, la musica, gli spettacoli teatrali sulla sicurezza stradale, i percorsi di guida rappresentano tutti tentativi volti a colpire il profilo emozionale dello studente per far passare nel modo più efficace il messaggio di sicurezza stradale.

La quarta edizione del Progetto Icaro (anno scolastico 2003/2004) ha interessato per la prima volta i bambini della scuola primaria con la «carovana dei piccoli» che ha portato in giro per l'Italia uno spettacolo teatrale sulla sicurezza stradale intitolato «La città senza regole», messo in scena dall'Associazione Musicale Amadeus di Cariatì (CS): una commedia musicale ricca di situazioni surreali, efficaci e veloci, molta coreografia e movimenti mimici.

La sfilata di moda delle cinture di sicurezza, lo sciopero delle strisce pedonali, il *rap* del casco, il semaforo che ha dimenticato i colori sono solo alcune delle *gag* che hanno catturato l'attenzione di tanti bambini in alcuni tra i più bei teatri italiani.

Accanto alla «carovana dei piccoli», la quinta edizione del Progetto Icaro ha dedicato un programma specifico anche agli studenti delle scuole superiori utilizzando le testimonianze di giovani vittime di incidenti stradali. L'idea è stata quella di ricorrere ad un linguaggio «tra pari» – al racconto di ragazzi fatto ad altri ragazzi – per far capire che l'incidente stradale è la prima causa di morte per i giovani e che basterebbe un po' più di prudenza per evitare tante tragedie.

Con la sesta edizione del Progetto Icaro (anno scolastico 2005/2006) sono stati realizzati due nuovi spettacoli teatrali sulla sicurezza stradale, ideati dall'Agenzia Showbiz di Bologna: ICARO *Junior* e ICARO *Young*.

In ICARO *Junior* – destinato ai bambini della scuola primaria – i poliziotti Osvaldo e Marta accompagnano i bambini, tra musica e danza, in un ideale percorso casa-scuola nella giungla dei tanti pericoli di una strada motorizzata. Cantando «...prova a fidarti di noi...», vengono esaminate le regole che il piccolo pedone e ciclista deve quotidianamente osservare, anche per diventare in futuro un automobilista più responsabile.

I personaggi portati in scena da ICARO *Young* – destinato agli adolescenti – si trovano invece di fronte ad una scelta, dove il rispetto delle regole è solo una delle possibilità.

Non guidare quando si ha bevuto, fermarsi quando si è stanchi, allacciarsi il casco, non rispondere al cellulare durante la guida sono piccole scelte di ogni

Sono state sperimentate nuove forme di comunicazione, osservando da vicino il mondo dei bambini e degli adolescenti

giorno che possono, però, avere un'importanza decisiva. Perché – come conclude il monologo finale – «...la fretta non serve... ...perché quando si è veramente furbi, si ha sempre la testa sulle spalle... Altrimenti è come giocare bene tutta la partita ma sbagliare l'ultimo tiro. E i vincenti non sbagliano. Mai». In prossimità dei teatri interessati dalla manifestazione è stato allestito dalla Sices S.r.l. il *Parco Scuola Mobile del Traffico*, un circuito attrezzato con segnaletica stradale e semafori, dove gli studenti con piccole macchine e ciclomotori si sono confrontati con le prime regole della circolazione stradale, giocando e divertendosi.

La settima edizione ha affiancato allo spettacolo ICARO *Young* una ricerca condotta dal Dipartimento di Psicologia dell'Università di Roma La Sapienza, che è stata oggetto di pubblicazione ne *Il paradosso del giovane guidatore* di Anna Maria Giannini e Fabio Lucidi, edizioni KAPPA.

La ricerca, unica nel suo genere anche a livello internazionale, si è basata su *focus group* ed analisi statistiche su 5000 questionari compilati da studenti di 12 città italiane, volti ad individuare i fattori della personalità giovanile maggiormente correlati alla guida rischiosa e ad acquisire elementi utili per orientare nuove strategie d'intervento.

L'indagine ha consentito di mettere in luce tre profili dei neopatentati e dei giovani guidatori di ciclomotori: il conducente «prudente», quello «preoccupato/controllato» e quello «a rischio». Quest'ultimo – che rappresenta un terzo del campione intervistato – è alla continua ricerca di sensazioni ed emozioni forti, è caratterizzato da scarso altruismo, fatalismo, aggressività alla guida e guida spesso di notte in stato di ebbrezza.

La collaborazione del Dipartimento di Psicologia è proseguita anche nell'ottava edizione del Progetto Icaro (anno scolastico 2007/2008) con una serie di strumenti messi a disposizione dei funzionari della Polizia Stradale per gli incontri nelle scuole, per far capire nel modo più efficace agli studenti la pericolosità di idee e comportamenti che li mettono troppo spesso a rischio sulle strade.

Nessuna formula magica ma una «cassetta degli attrezzi» con giochi di ruolo, piccoli esercizi, espedienti divertenti che vogliono rompere il torpore delle menti e aiutare i giovani a cambiar prospettiva, per guardare finalmente la strada con gli occhiali della sicurezza.

L'obiettivo è quello di stimolare il guizzo d'intelligenza dei giovani (studenti, figli, nipoti) per aiutarli a costruire la loro sensibilità sui temi della legalità, contro l'indifferenza, contro l'abulia della mente, contro il senso d'onnipotenza tipico della loro età. Far capire che la pura spontaneità non produce vivere civile, ma solo paura, oppressione ed arbitrio; che la civiltà è il prodotto dell'educazione degli impulsi attraverso la cultura, la morale e la legge. Soprattutto attraverso l'esempio, che il mondo degli adulti troppo spesso dimentica. Altra novità di Icaro 2008 è stato l'*ANIA Campus*: un parco itinerante della si-

L'indagine ha consentito di mettere in luce tre profili dei neopatentati e dei giovani guidatori di ciclomotori: il conducente «prudente», quello «preoccupato/controllato» e quello «a rischio»

curezza stradale per le due ruote che segue le 13 tappe dello spettacolo teatrale ICARO *Young*.

Promosso dalla Fondazione ANIA per la Sicurezza Stradale, Confindustria ANCMA (Associazione Nazionale Ciclo, Motociclo e Accessori) e Federazione Motociclistica Italiana, l'*ANIA Campus* ha voluto coinvolgere i ragazzi con corsi gratuiti di guida sicura. Per un'intera giornata, i formatori ed i tecnici della FMI e gli istruttori della Scuola Motociclistica Italiana hanno tenuto dei mini corsi teorici e pratici in cui hanno insegnato ai ragazzi il modo corretto di condurre ciclomotori e moto.

A tutte le edizioni del Progetto Icaro, che in otto anni ha interessato 146 città e coinvolto oltre 80.000 studenti, è abbinato un concorso bandito dal Ministero della Pubblica Istruzione in cui gli studenti sono chiamati a realizzare disegni, *spot*, sceneggiature, poesie in materia di sicurezza stradale.

Elaborati in cui i ragazzi hanno affrontato, con le diverse modalità espressive, i temi che ritenevano più efficaci con i loro pari, usando il linguaggio tipico della propria età. Lavori preziosi per chi si occupa della comunicazione in materia di sicurezza stradale diretta ai più giovani, per cogliere le forme di comunicazione e i temi che secondo gli stessi ragazzi hanno maggiore probabilità di «passare» con i loro coetanei.

Ogni anno i vincitori del concorso legato al Progetto Icaro sono stati premiati a Roma nel corso di manifestazioni dedicate all'evento, che hanno visto la partecipazione di *testimonial* del mondo dello spettacolo e dello sport cari al mondo dei più giovani.

Accanto a computer, *pen drive*, telefonini e tanti altri premi messi in palio dal Ministero dei Trasporti, i vincitori delle scuole superiori hanno partecipato ogni anno ad uno *stage* in materia di sicurezza stradale, organizzato dal Centro Addestramento della Polizia di Stato di Cesena, vivendo così da vicino anche il mestiere del poliziotto della Stradale.

Il Progetto
Icaro
in otto anni
ha interessato
146 città
e coinvolto
oltre 80.000
studenti

UNA NUOVA CULTURA DELLA SICUREZZA STRADALE

Programma per un test di autovalutazione del rischio stradale degli studenti
5° Rapporto di monitoraggio 2006/2007

Viene pubblicata qui di seguito la sintesi di una ricerca condotta da un gruppo di lavoro del CENSIS¹, diretto da Massimiliano Valerii, dalla quale emerge come all'interno del quadro complessivo dell'incidentalità stradale in Italia, i giovani figurino ancora tra gli utenti più deboli della strada, ambiente caratterizzato da elevati livelli di rischio potenziale. Dallo studio risulta che un'altissima percentuale delle vittime minorenni di incidenti stradali è deceduta mentre era alla guida di un veicolo a due ruote.

Mentre si assiste, dunque, ad una tendenza di riduzione dei tassi di mortalità sulla strada nel quinquennio 2001-2005, la guida di motocicli e ciclomotori risulta essere ancora una variabile di resistenza. Tali gli effetti, purtroppo, di una precoce motorizzazione dei giovani e di una loro propensione alla trasgressione delle regole sociali, tra cui quelle della strada. La sfida per gli anni a venire si concretizza, dunque, nella formazione delle nuove generazioni, cittadine della strada di domani.

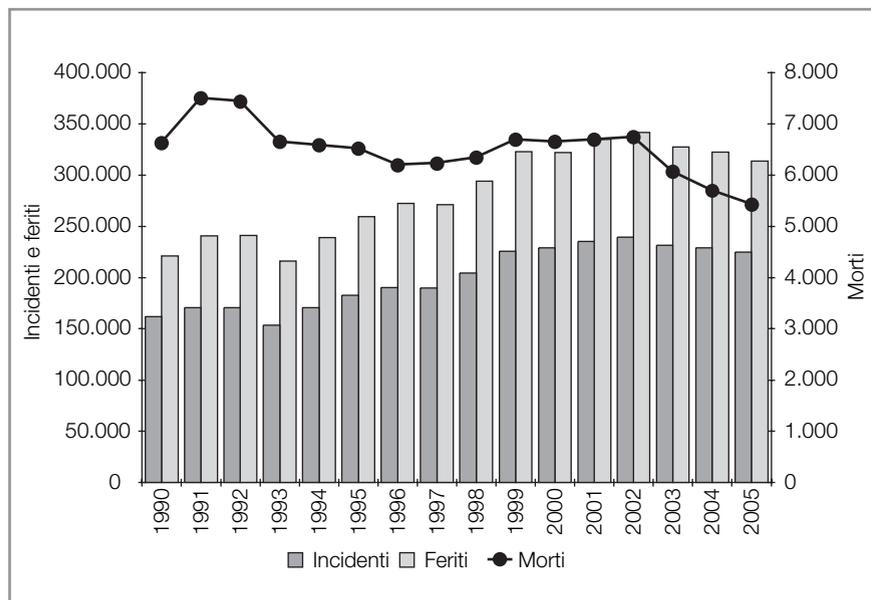
1. Si tratta del Centro Studi Investimenti Sociali.

1 • IL BINOMIO «ADOLESCENTE-CICLOMOTORE» ANCORA AD ALTO RISCHIO

Una serie di informazioni di segno solo in parte incoraggiante deriva direttamente dalle statistiche ufficiali sull'incidentalità stradale (limitate agli incidenti che hanno provocato danni alle persone rilevati dalle autorità pubbliche²):

- con riferimento alla popolazione generale, nel 2005 si è confermato il trend decrescente, iniziato a partire dall'anno 2003, del numero di incidenti e di feriti sulle strade (rispettivamente, poco più di 225.000 e oltre 313.000 nel corso dei dodici mesi) e si è consolidata la tendenza alla riduzione anche del bilancio dei morti che si era già fatta registrare negli anni più recenti (5426 decessi nel 2005) (fig. 1);
- ciò nondimeno, ad esclusione dei morti (-18% rispetto al 1990), i tassi di incremento rispetto all'inizio degli anni '90 rimangono considerevoli: +39,1% gli incidenti, +41,9% i feriti;
- all'interno di questo quadro complessivo, i giovani figurano ancora tra gli utenti «deboli» della strada. Nel 2005 sono stati 310 i minori deceduti a causa di un incidente stradale (il 5,7% delle morti sulle strade complessive) e 28.078 hanno riportato lesioni di diversa gravità negli infortuni (pari all'8,9% dei feriti totali) (tab. 1);
- rispetto ai dati dell'anno precedente si osservano, per questa specifica classe di età (0-17 anni), un tasso di variazione annua in controtendenza rispetto a quello medio con riferimento ai decessi (+0,6% contro -4,7%), e una riduzione meno pronunciata rispetto alla media generale con riferimento ai feriti (-0,6% contro -2,7%);
- in particolare, 127 delle 310 vittime minorenni (il 41%) hanno perso la vita in conseguenza di un incidente occorso mentre erano alla guida di un veicolo a due ruote (cifra diminuita dell'1,5% rispetto al 2004) (tab. 2);
- come dimostra l'andamento degli ultimi cinque anni, *la guida di ciclomotori e motocicli risulta essere una «variabile di resistenza» rispetto alla tendenza generalizzata alla riduzione dei tassi di mortalità*: tra il 2001 e il 2005 i giovani morti in incidenti stradali alla guida di veicoli a due ruote sono aumentati addirittura del 24,5% mentre nello stesso arco di tempo i decessi totali di minorenni diminuivano del 10,7% e le morti riferite al complesso della popolazione si riducevano del 18,9% (fig. 2).

2. Va sottolineato che le statistiche sull'incidentalità stradale sottostimano generalmente il numero dei morti, in quanto, concordemente con gli standard internazionali, tengono conto solo dei casi di decesso sul colpo o avvenuti entro il trentesimo giorno successivo all'incidente.

▼ **Figura 1** • Incidenti stradali, morti e feriti, 1990-2005 (v.a.)

Fonte: elaborazione CENSIS su dati Istat

▼ **Tabella 1** • Minori morti e feriti in incidenti stradali, 2004-2005 (v.a., val. % e var. %)

	2004	2005		var. % 2004-2005
		v.a.	val. %	
<i>Morti</i>				
Fino a 17 anni	308	310	5,7	0,6
Tutte le età	5.692	5.426	100,0	-4,7
<i>Feriti</i>				
Fino a 17 anni	28.242	28.078	8,9	-0,6
Tutte le età	322.447	313.727	100,0	-2,7

Fonte: elaborazione CENSIS su dati Istat

Questi pochi dati denunciano, in estrema sintesi, come l'ambiente stradale sia caratterizzato da elevati livelli di rischio potenziale, in particolar modo per le giovani generazioni. Secondo le statistiche sanitarie, gli incidenti stradali rappresentano la più frequente causa di morte in adolescenza e tra i giovani adulti. *Superati i 14 anni, e fino ai 25, la parabola dei morti e dei feriti sulle strade registra una progressione verticale* (fig. 3). L'incidentalità giovanile appare non solo numericamente elevata, ma anche associata ad alti tassi di mortalità e di lesività, in specie con riferimento alla mobilità con veicoli a due ruote.

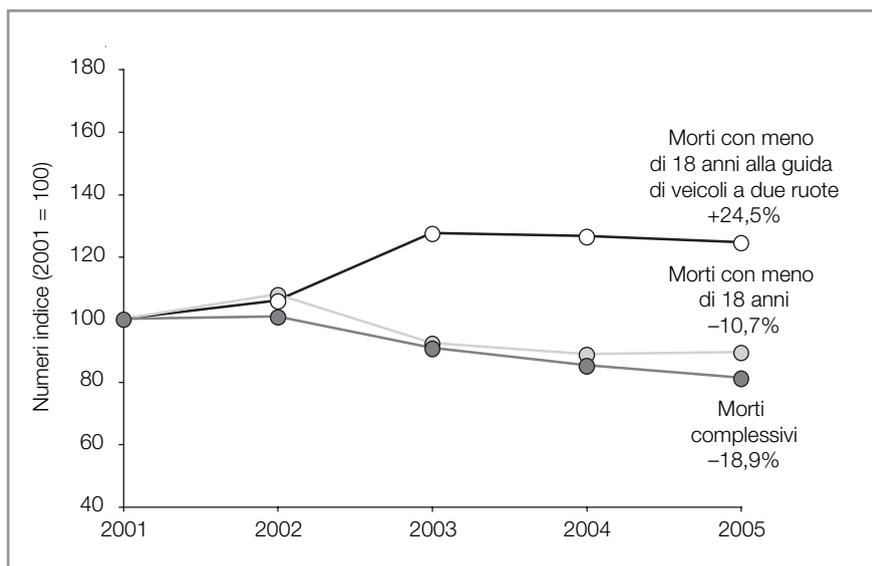
Di sicuro, gli adolescenti e i giovani adulti rappresentano le fasce di età che negli ultimi anni hanno risposto meno positivamente alle misure introdotte per innalzare gli standard di sicurezza, responsabili di una significativa riduzione del numero di decessi nella popolazione generale. *Mentre tra i giovani minorenni si registra, infatti, un andamento del numero di morti e di feriti sostanzialmente stabile tra il 2004 e il 2005, nello stesso periodo di tempo si è verificato un decremento medio, riferito alla popolazione italiana complessiva, pari rispettivamente a -4,7% (i morti) e -2,7% (i feriti).*

▼ **Tabella 2** • Minori morti in incidenti stradali alla guida di veicoli a due ruote, 2001-2005 (v.a. e var. %)

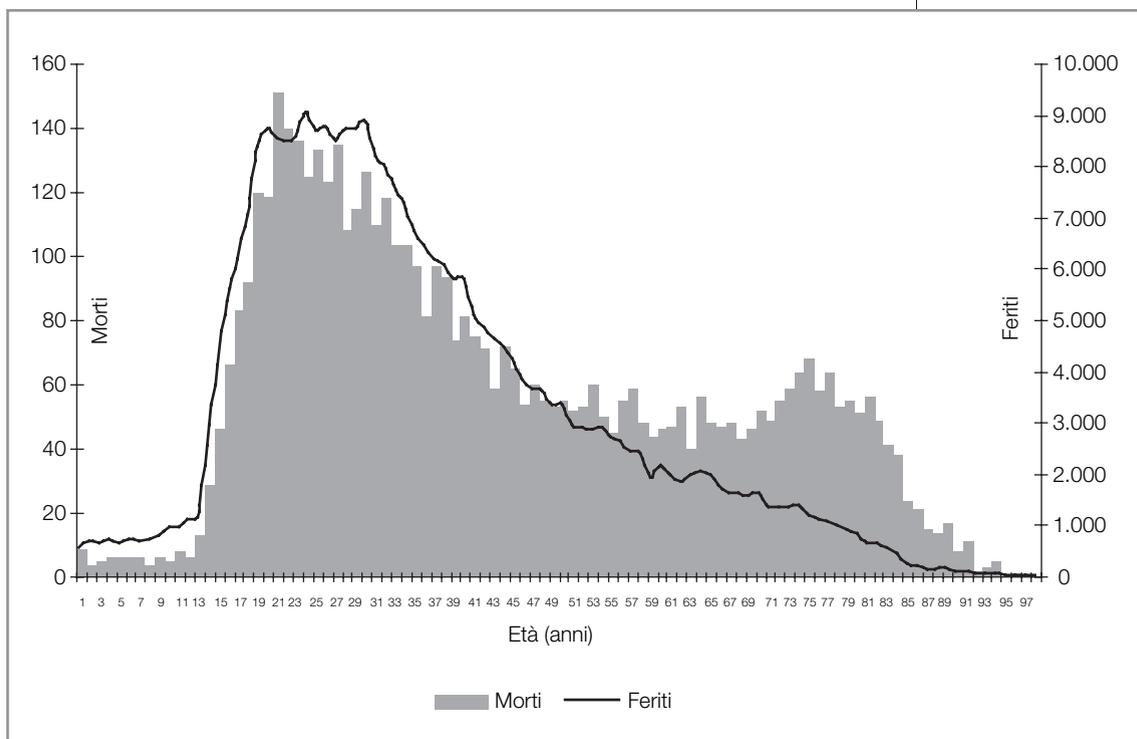
	v.a.	var. %
2001	102	-
2002	108	5,9
2003	130	20,4
2004	129	-0,8
2005	127	-1,5
2001-2005		24,5

Fonte: elaborazione CENSIS su dati Istat

▼ **Figura 2** • Andamento del numero di morti complessivi, minori e minori alla guida di veicoli a due ruote, 2001-2005 (numeri indice: 2001 = 100)



Fonte: elaborazione CENSIS su dati Istat

▼ **Figura 3** • Morti e feriti in incidenti stradali per età (v.a.)

Fonte: elaborazione CENSIS su dati Istat

Peraltro, la presenza femminile tra i giovani coinvolti in incidenti stradali è sempre inferiore a quella maschile, e la differenza di genere appare in maggiore misura nella classe di età 16-17 anni: nell'insieme, tra i minori morti alla guida di un veicolo a due ruote il rapporto è di 8,8 maschi ogni femmina (fig. 4).

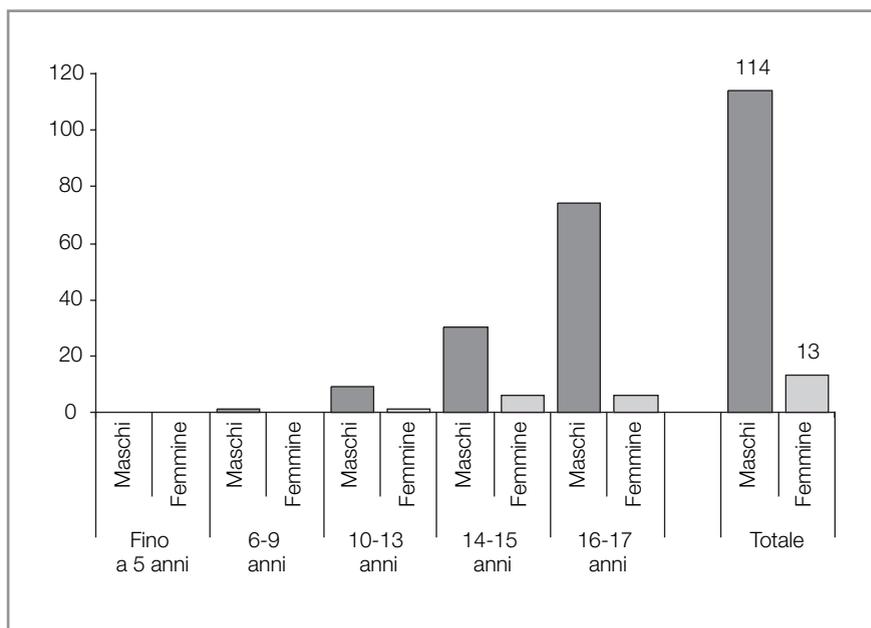
Come confermato dai risultati dell'indagine CENSIS, la propensione non solo alla motorizzazione precoce, ma anche a trasgredire le norme sociali (la minore prudenza, la guida «spericolata» e la «forzatura» dei limiti, l'esigenza dimostrativa e la sfida alle convenzioni) risulta decisamente più accentuata tra i ragazzi che non tra le ragazze.

Per tutte queste ragioni, la sicurezza stradale è assurta a emergenza di assoluto rilievo sociale e, parallelamente alla crescita di consapevolezza su tale problematica, è venuta a determinarsi una «domanda» di sicurezza e di educazione stradale che coinvolge le amministrazioni pubbliche a tutti i livelli.

Oltre alle numerose campagne informative che esortano alla prudenza sulle strade, indirizzate soprattutto ai giovani, negli ultimi anni sono state introdotte numerose innovazioni normative tese ad accrescere gli standard di si-

La sicurezza stradale è assurta a emergenza di assoluto rilievo sociale ed è venuta a determinarsi una «domanda» di sicurezza e di educazione stradale che coinvolge le amministrazioni pubbliche a tutti i livelli

▼ **Figura 4** • Minori morti in incidenti stradali alla guida di veicoli a due ruote per classe di età e sesso, 2005 (v.a.)



Fonte: elaborazione CENSIS su dati Istat

curezza: le revisioni dei veicoli a scadenze più ravvicinate, l'obbligo di indossare le cinture di sicurezza in automobile, l'uso del casco sui ciclomotori anche per i maggiorenni, l'obbligo di tenere i fari accesi sulle «due ruote» anche di giorno, la prescrizione di indossare giubbotti o bretelle retro-riflettenti in caso di emergenza, l'introduzione della «patente a punti» e dell'attestato di idoneità alla guida dei ciclomotori (il Patentino) obbligatorio dal 1° luglio 2004 per tutti i giovani di età compresa fra i 14 e i 18 anni (esteso poi anche ai maggiorenni privi di patente di guida), le norme sulla confisca dei mezzi a due ruote introdotte nell'agosto 2005, l'inasprimento delle sanzioni previsto dal nuovo testo di legge.

È in ogni caso importante promuovere ogni azione affinché si radichi nei comportamenti individuali di mobilità una «cultura della sicurezza» orientata alla tutela della propria e della altrui incolumità e alla riduzione dell'esposizione ai rischi, screditando il senso di ineluttabilità e i toni fatalistici con cui spesso si accosta la questione dell'incidentalità stradale.

Un capitolo rilevante della sicurezza stradale, pertanto, è costituito dalla formazione delle giovani generazioni. Posto che la mancanza di una cultura della si-

curezza stradale non è limitata ad alcune categorie o fasce di età di utenti della strada, quando si voglia pensare ad un'attività formativa in questo campo, infatti, non si può non partire dai ragazzi che sono ancora in età scolare, per tre motivi principali:

- perché proprio la scuola può essere considerata il canale ideale per un processo di informazione/formazione diffusa e capillare in materia di sicurezza sulle strade;
- per il notevole potenziale pedagogico insito in un'attività di sensibilizzazione orientata a persone che devono ancora iniziare o hanno appena iniziato a guidare un mezzo di trasporto (che sia un ciclomotore a 14 anni o un'automobile a 18);
- perché le statistiche ufficiali e i dati relativi al fenomeno delle «stragi del sabato sera» descrivono dimensioni dell'incidentalità nelle più giovani fasce di età tali da aver portato gli infortuni stradali al primo posto tra le cause di morte per i giovani di età compresa tra i 15 e i 24 anni.

I risultati dei test di autovalutazione della propensione al rischio compilati dai giovani studenti delle scuole secondarie superiori italiane possono fornire al riguardo indicazioni preziose. Infatti, il programma di monitoraggio «Una nuova cultura della sicurezza stradale», realizzato dal CENSIS in collaborazione con il Ministero della Pubblica Istruzione, il Ministero dei Trasporti e la casa editrice Le Monnier, ha avuto lo scopo di individuare e comprendere le problematiche che toccano più da vicino gli adolescenti, e ha voluto essere un osservatorio attento ai problemi e alle difficoltà che i giovani vivono quotidianamente nell'ambiente della mobilità, nella convinzione che solo attraverso una conoscenza approfondita e dettagliata dei loro comportamenti nell'ambiente stradale è possibile focalizzare gli interventi correttivi più efficaci e predisporre un adeguato programma di sensibilizzazione e di formazione.

2 • LA ELEVATA VULNERABILITÀ DELLE GIOVANI GENERAZIONI: MOTORIZZAZIONE PRECOCE E COMPORTAMENTI A RISCHIO

L'evidenza empirica delle statistiche ufficiali è confermata e integrata dai risultati della presente indagine, condotta nell'ambito della *quinta annualità* del programma «Una nuova cultura della sicurezza stradale», realizzato grazie alla collaborazione del Ministero della Pubblica Istruzione, il Ministero dei Trasporti, la casa editrice Le Monnier e il CENSIS, che prevede il coinvolgimento di tutte le scuole secondarie superiori del Paese per la somministrazione di un test di autovalutazione ai circa 2,7 milioni di studenti, e il monitoraggio quin-

quennale dei comportamenti di mobilità e della cultura della sicurezza stradale di un campione rappresentativo dei giovani italiani.

Negli ultimi dodici mesi anteriori alla rilevazione (tab. 3):

- il 15,3% degli studenti (ovvero circa 410.000 ragazzi) è stato coinvolto in almeno un sinistro stradale (lo stesso dato rilevato nel precedente monitoraggio);
- il 13,6% (circa 370.000 giovani) ha avuto almeno un incidente alla guida o a bordo come passeggero di un veicolo a due ruote (dato stabile rispetto all'ultima rilevazione);
- il tasso di incidentalità sulle «due ruote» sale però al 24% se si considerano solo i giovani che utilizzano, regolarmente o saltuariamente, moto, scooter e motorini.

▼ **Tabella 3** • Negli ultimi dodici mesi sei stato coinvolto in un incidente stradale? (val. %)

	val. %	
<i>A piedi</i>	Si, senza riportare lesioni	1,7
	Si, riportando lesioni	0,8
	No	97,5
	Totale	100,0
<i>Alla guida di un ciclomotore/motociclo</i>	Si, senza riportare lesioni	7,1
	Si, riportando lesioni	3,7
	No	89,2
	Totale	100,0
<i>A bordo di un ciclomotore/motociclo come passeggero</i>	Si, senza riportare lesioni	3,4
	Si, riportando lesioni	1,1
	No	95,5
	Totale	100,0
<i>Totale coinvolti in almeno un incidente stradale</i>		15,3
<i>Totale coinvolti in almeno un incidente alla guida/a bordo come passeggero di un ciclomotore/motociclo</i>		13,6
<i>Totale coinvolti in almeno un incidente alla guida/a bordo come passeggero di un ciclomotore/motociclo in rapporto ai giovani che lo usano (regolarmente o saltuariamente)</i>		24,0

Fonte: indagine CENSIS-Le Monnier, 2007

I risultati dell'indagine sono ambivalenti: *in linea generale si può osservare una tendenza alla stabilità dell'incidentalità giovanile complessiva, ma contestualmente*

si registra un innalzamento dei livelli di rischio associati al binomio «adolescente-ciclomotore».

I risultati dell'attività di monitoraggio permettono anche di individuare alcuni fattori da ritenere alla base della *elevata vulnerabilità dei giovani nell'ambiente stradale*:

- innanzitutto, l'alto grado di motorizzazione precoce, prevalentemente «a due ruote» e in ambito urbano, dal momento che in città circa il 48% dei giovani studenti italiani utilizza, regolarmente o saltuariamente, il motorino. Si tratta del mezzo motorizzato più largamente diffuso tra le giovani generazioni per soddisfare le loro esigenze di mobilità. A questi si aggiunge il 12% circa di studenti che utilizzano scooter di cilindrata più grande e motocicli (tab. 4);
- la elevata esposizione al rischio a causa di comportamenti inadeguati nell'ambiente stradale:
 - risultano infatti *abitudinari e a bassa probabilità di essere sanzionati* alcuni comportamenti scorretti come percorrere un incrocio in motorino con il semaforo rosso (quattro giovani su dieci);
 - alcune violazioni vengono commesse per *sottovalutazione del rischio*: il 4,8% degli studenti del campione, ad esempio, ammette di non usare *mai* il casco in motorino (al Sud tale quota sale al 10%) e un ulteriore 19,8% afferma di indossarlo *solo* perché teme di incorrere nella sanzione prevista;
 - altre trasgressioni sono legate alla *tolleranza delle autorità* o a quei meccanismi psicologici che intervengono nell'adolescente quando entrano in gioco *motivazioni relazionali ed esigenze di socializzazione* nell'ambito del gruppo sociale di appartenenza (sei giovani su dieci circolano in coppia sul motorino non omologato per il trasporto del passeggero, al Sud lo fanno addirittura otto ragazzi su dieci).

Nell'insieme, dunque, per circa la metà i giovani esplicano i propri «consumi di mobilità» mediante le «due ruote» di piccola cilindrata. Che dipenda dall'esigenza di spostarsi rapidamente nel traffico cittadino o dalla carenza di offerta dei servizi pubblici, dai vantaggi pratici legati alla facilità di parcheggio o all'agilità nel traffico, o che dipenda piuttosto da ragioni estranee alle necessità di trasporto in senso stretto, in ogni caso la precoce motorizzazione individuale a due ruote è evidentemente ritenuta un fattore irrinunciabile dai più giovani rispetto alle loro abitudini di mobilità nell'ambiente urbano.

La precoce motorizzazione individuale a due ruote è evidentemente ritenuta un fattore irrinunciabile dai più giovani rispetto alle loro abitudini di mobilità nell'ambiente urbano

▼ **Tabella 4** • Utilizzi i seguenti veicoli? (val. %)

		val. %
<i>Bicicletta</i>	Si, regolarmente	26,0
	Si, saltuariamente	51,3
	No, mai	22,7
	Totale	100,0
<i>Ciclomotore</i>	Si, regolarmente	29,3
	Si, saltuariamente	18,6
	No, mai	52,0
	Totale	100,0
<i>Motociclo</i>	Si, regolarmente	5,5
	Si, saltuariamente	6,4
	No, mai	88,1
	Totale	100,0
<i>Quadriciclo leggero (microcar)</i>	Si, regolarmente	1,1
	Si, saltuariamente	1,9
	No, mai	96,9
	Totale	100,0
<i>Automobile</i>	Si, regolarmente	22,1
	Si, saltuariamente	12,0
	No, mai	65,9
	Totale	100,0

Fonte: indagine CENSIS-Le Monnier, 2007

Non si può sottovalutare, del resto, il fatto che per molti adolescenti il motorino, accentuando il loro senso di libertà, rappresenta il simbolo dell'emancipazione e del primo affrancamento dalla famiglia, il mezzo per ottenere una maggiore autonomia e indipendenza, e uno degli strumenti in grado di favorire il senso di appartenenza al gruppo sociale di riferimento e l'accettazione da parte dei coetanei.

Va però precisato che, stante la larga diffusione delle «due ruote» motorizzate tra i giovani studenti italiani, risulta assai diffusa anche l'abitudine a spostarsi in bicicletta (il 26% la usa regolarmente, il 51,3% solo saltuariamente). In aggiunta, il 3% dei giovani fa uso dei quadricicli leggeri o microcar.

È importante constatare, inoltre, la diversa distribuzione territoriale della probabilità, per un giovane, di rimanere vittima di un incidente stradale.

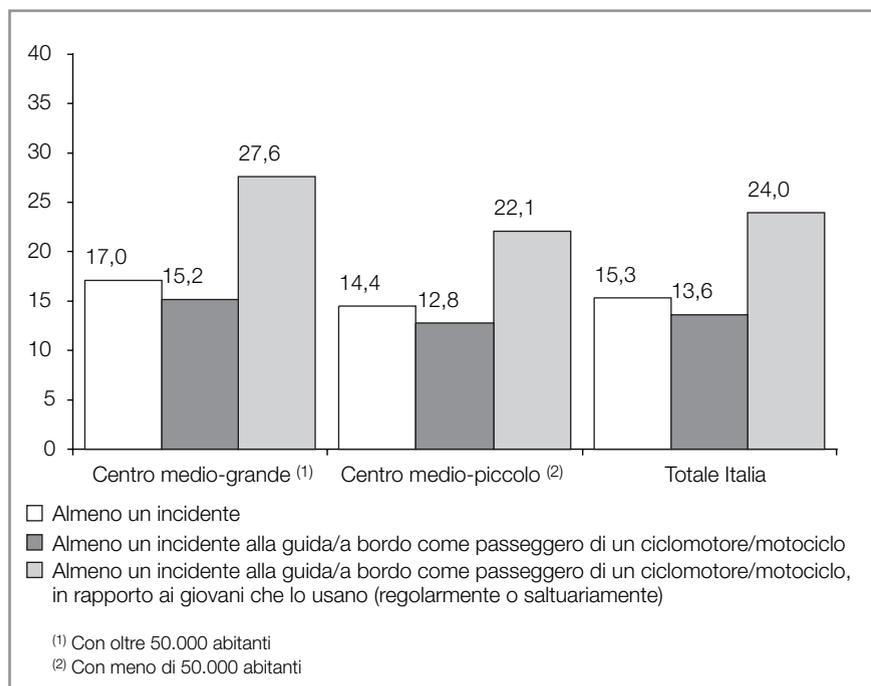
Una prima variabile significativa è legata senz'altro alla dimensione del centro di residenza: la frequenza degli incidenti aumenta, com'è intuitivamente evidente, nelle città di maggiori dimensioni (fig. 5).

Se nel complesso il 15,3% del campione nazionale denuncia di aver subito almeno un sinistro nell'ultimo anno, il tasso di incidentalità raggiunge il valore massimo nel Centro Italia (20,5%) e minimo nel Nord-Est (10,6%). Analogamente, se mediamente sul territorio italiano il 13,6% degli studenti riferisce almeno un incidente alla guida di un motorino, di uno scooter o di una motocicletta, oppure mentre era a bordo del mezzo come passeggero, tale valore aumenta al 19,2% nell'Italia centrale e diminuisce al 9,1% nella circoscrizione nord-orientale del Paese (fig. 6).

Al di là delle riflessioni stimolate dalla «geografia del rischio», come si vede l'elevato livello di utilizzo di ciclomotori e scooter da parte dei giovani e giovanissimi si coniuga con una significativa probabilità di rimanere vittima di incidenti stradali.

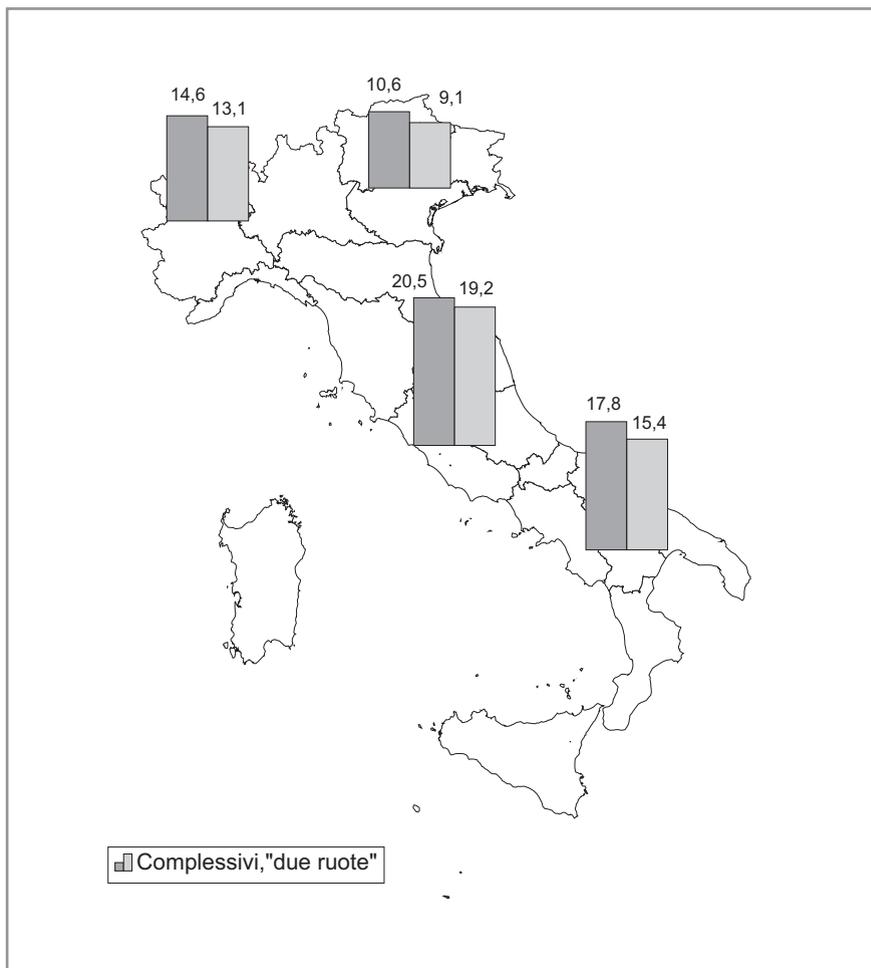
È interessante sottolineare, infine, che complessivamente il 6,4% del campione ammette di aver ricevuto multe negli ultimi dodici mesi, prevalentemente a causa di comportamenti di guida scorretti (eccesso di velocità, mancato uso del casco, infrazione di fronte al semaforo rosso, ecc.) (tab. 5).

▼ **Figura 5** • Giovani coinvolti in almeno un incidente stradale negli ultimi dodici mesi per dimensione del centro di residenza, 2005 (val. %)



L'elevato livello di utilizzo di ciclomotori e scooter da parte dei giovani e giovanissimi si coniuga con una significativa probabilità di rimanere vittima di incidenti stradali

▼ **Figura 6** • I divari territoriali del rischio: giovani incidentati negli ultimi dodici mesi nel complesso e alla guida/a bordo come passeggero delle «due ruote» (val. %)



Fonte: indagine CENSIS-Le Monnier, 2007

▼ **Tabella 5** • Negli ultimi dodici mesi hai ricevuto multe? (val. %)

	val. %
Sì, a causa di comportamenti di guida scorretti (eccesso di velocità, mancato uso del casco, mancato rispetto del semaforo rosso, ecc.)	5,2
Sì, perché non avevo i documenti in regola («patentino», libretto di circolazione, certificato di assicurazione, ecc.)	1,2
No	93,6
Totale	100,0

Fonte: indagine CENSIS-Le Monnier, 2007

Nelle trasgressioni più gravi, le radici del comportamento a rischio sono complesse, e attengono all'*introiezione di un modello variabile di auto-protezione da parte degli adolescenti*. Generalmente, i giovani non rischiano per carenza di informazioni. Intervengono piuttosto *distorsioni nella percezione del rischio* dovute alla scarsa esperienza, alla eccessiva fiducia in se stessi, e alla ridotta comprensione di tutte le variabili in grado di influenzare le prestazioni individuali e di condizionare negativamente la sicurezza della guida. Ad esempio, la metà del campione non valuta correttamente il condizionamento di eventuali alterazioni del proprio stato psico-fisico (addirittura, il 17,8% ammette di guidare anche in stato di ebbrezza, e tale quota sale al 26,4% tra i soggetti maschi). Oltre a ciò, va segnalata la eventuale *non osservanza delle norme del Codice della strada*. Ad esempio, l'8,8% dei giovani che guidano non fa attenzione ai segnali stradali o non ne comprende il significato. Si definisce in tal modo un *sistema autoreferenziale di giudizio* da cui dipende, di volta in volta, il *personale arbitraggio tra prescrizioni e soggettiva valutazione del rischio*.

Occorre porre l'accento, inoltre, sulla possibilità che l'esposizione al rischio venga dettata anche dalla ricerca del consenso dei coetanei. Non è raro che alcune fattispecie di infrazioni dipendano dalle *proiezioni dei giovani adolescenti alla guida* e dalle *attribuzioni al proprio comportamento e al veicolo utilizzato di valori e significati di attinenza extra-transportistica*, e riguardanti piuttosto quei meccanismi psicologici che entrano in gioco con riferimento alla necessità dell'adolescente di definire o rimarcare la propria identità e appartenenza rispetto al gruppo sociale di riferimento (i coetanei) e di favorire l'accettazione da parte dei pari, anche attraverso l'esibizione di aggressività e di competitività nella guida (viaggiare in due sul motorino, oltrepassare i limiti di velocità, ecc.).

Un'altra componente da non trascurare è rappresentata dal *potere deterrente delle sanzioni*. Per una buona quota di giovani, che sottovalutano l'importanza, per la propria incolumità, del rispetto delle norme di sicurezza, il timore di incorrere in sanzioni ha un effetto di dissuasione sull'attitudine a compiere trasgressioni. In generale, la frequenza di una violazione delle norme della circolazione stradale ha una dipendenza inversamente proporzionale rispetto alla concreta probabilità di incorrere nella sua sanzione da parte delle autorità. Così, risultano più frequenti le trasgressioni più difficili da multare (come percorrere un incrocio con il semaforo rosso) oppure rispetto alle quali va rilevata una certa tolleranza da parte delle autorità (trasportare un passeggero sul motorino non omologato, ad esempio), meno frequenti quelle molto visibili e difficili da occultare (non indossare il casco).

Infine, occorre rimarcare il *ruolo «debole» della famiglia*, dal momento che solo sei ragazzi su dieci considerano i genitori come dei validi interlocutori da cui accettare consigli utili per migliorare la propria capacità di guidare in sicurezza, mentre il restante 40% di giovani manifesta un alto grado di alterità e una profonda distanza dai familiari.

I giovani non rischiano per carenza di informazioni, quanto a causa di distorsioni nella percezione del rischio dovute alla scarsa esperienza, alla eccessiva fiducia in se stessi, e alla ridotta comprensione di tutte le variabili in gioco

3 • COME CAMBIANO GLI STILI DI GUIDA DEI GIOVANI ITALIANI

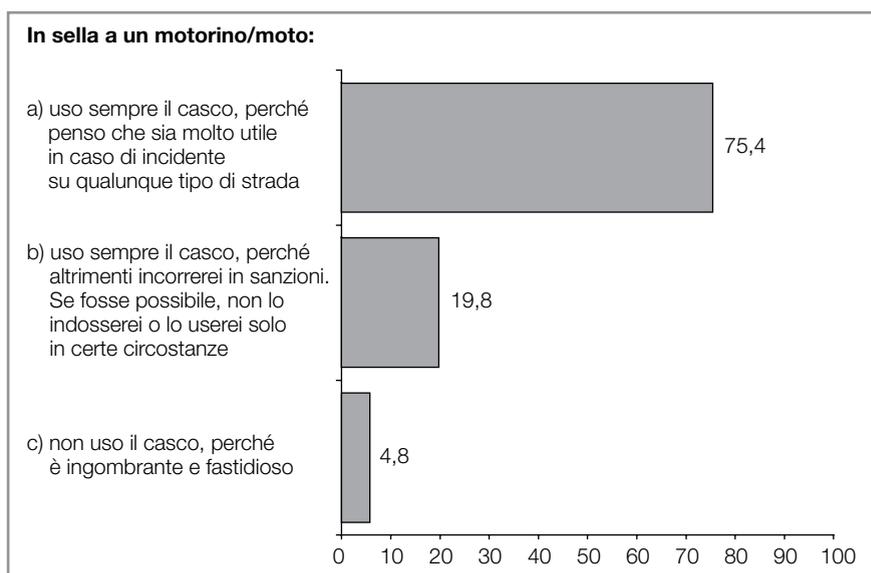
Una parte del test di autovalutazione compilato dagli studenti era finalizzato a valutare la loro propensione al rischio e la diffusione di comportamenti concretamente pericolosi, e dunque al monitoraggio annuale della mobilità indisciplinata dei giovani «centauri» e della diversa attribuzione di rischio a determinate circostanze.

L'uso del casco a bordo dei veicoli motorizzati a due ruote sembra essere diventato ormai un costume largamente diffuso tra le giovani generazioni. Il 75,4% dei ragazzi afferma di utilizzare sempre il casco, ritenendolo uno strumento molto utile per la propria incolumità in caso di incidente (fig. 7).

A questi si aggiunge una quota del campione pari al 19,8% costituita da quegli studenti che indossano sempre il casco, sebbene non per una piena consapevolezza in merito alla sua utilità, bensì unicamente per il timore di incorrere altrimenti nelle sanzioni previste dal Codice della strada: se potessero, lo utilizzerebbero di tanto in tanto oppure mai.

Quindi *solo il 4,8% dei ragazzi ammette di non usare il casco*, in quanto lo ritiene un ingombro fastidioso. Ciò che entra in gioco in questi casi è indipendente, evidentemente, dalla conoscenza della norma che stabilisce l'obbligatorietà del casco, e attiene piuttosto all'ostentazione dello sprezzo del pericolo, al «fascino» della trasgressione, alla dimostrazione dell'adolescente al proprio gruppo amicale di «coraggio» e di «forza».

▼ **Figura 7** • I giovani e l'uso del casco (val. %)

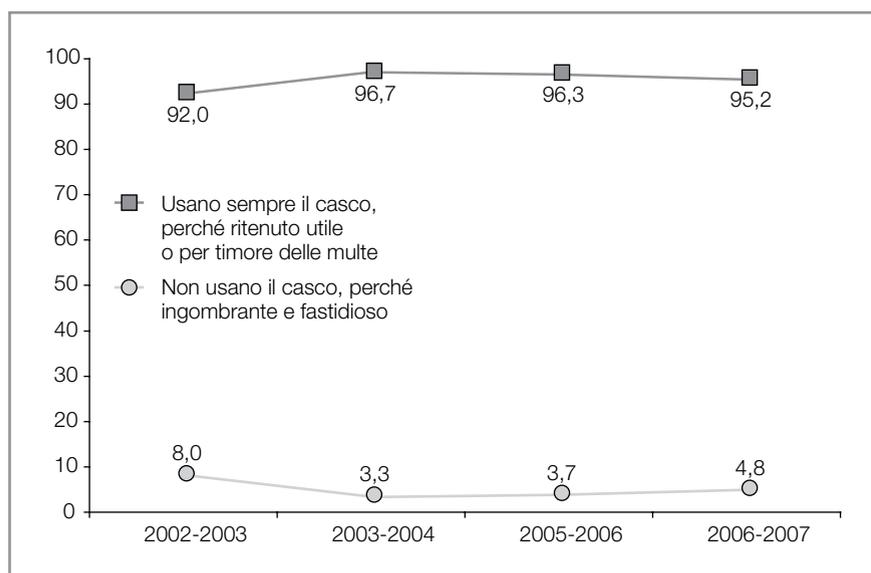


La buona abitudine ad indossare il casco di protezione è più diffusa tra le femmine, che in netta prevalenza (81,6%) dimostrano una più chiara consapevolezza circa i rischi associati al mancato utilizzo del casco e che quindi, da questo punto di vista, attuano un comportamento improntato alla prevenzione. La percentuale più bassa di utilizzo, invece, si riscontra al Sud (68,2%), dove il 10% degli studenti non usa mai il casco.

Un'altra differenziazione alquanto rilevante si individua nel sub-campione costituito dai ragazzi che non hanno frequentato il corso per il patentino rispetto a quelli che vi hanno preso parte: i primi appaiono meno coscienti dei secondi (non usa il casco il 6,8% dei primi a fronte del 3,7% dei secondi).

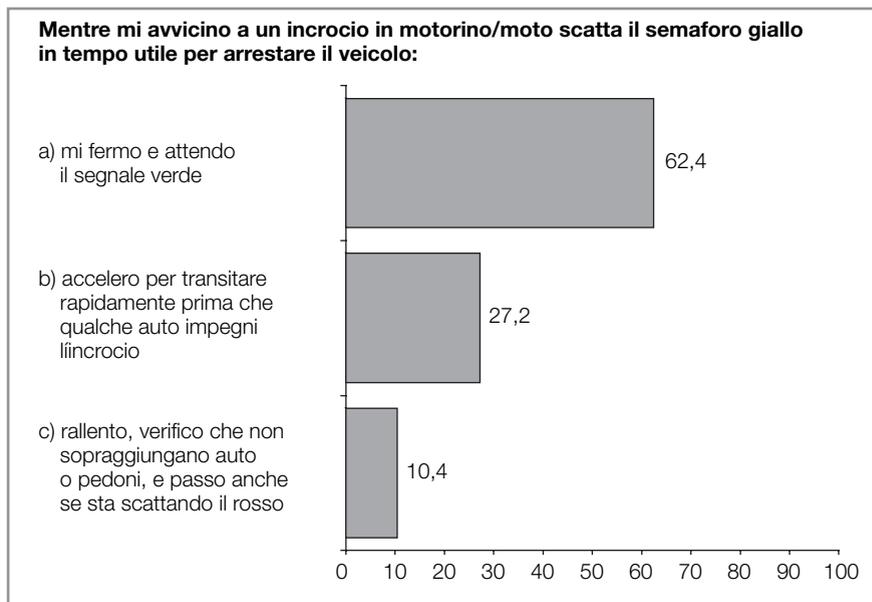
L'auto-denuncia di questa infrazione risulta in leggero aumento rispetto agli anni passati. Il confronto con i risultati ottenuti in corrispondenza della identica domanda del test somministrato nei precedenti anni scolastici, infatti, evidenzia inizialmente una netta riduzione del numero dei trasgressori di questa fondamentale norma di sicurezza, che sono passati dall'8% del 2003 a poco più del 3% nel 2004, per poi risalire, tuttavia, all'attuale 4,8% (la quota dei trasgressori al Sud è comunque scesa dal 22,3% del 2003 all'attuale 10%) (fig. 8). Considerazioni analoghe riguardano un'altra grave infrazione: il mancato rispetto delle indicazioni del semaforo rosso. Il quesito del test simulava una circostanza in cui i ragazzi alla guida di un ciclomotore si imbattono giornalmente: trovarsi in prossimità di un incrocio stradale con il semaforo che indica luce gialla in tempo utile per arrestare il veicolo. In questo caso, la mag-

▼ **Figura 8** • Il casco in motorino: salgono al 4,8% i trasgressori (val. %)



gioranza del campione (il 62,4%) mette in atto il comportamento più corretto: ci si ferma e si attende il segnale verde prima di ripartire (fig. 9).

▼ **Figura 9** • Quasi quattro giovani su dieci non rispettano le indicazioni del semaforo (val. %)



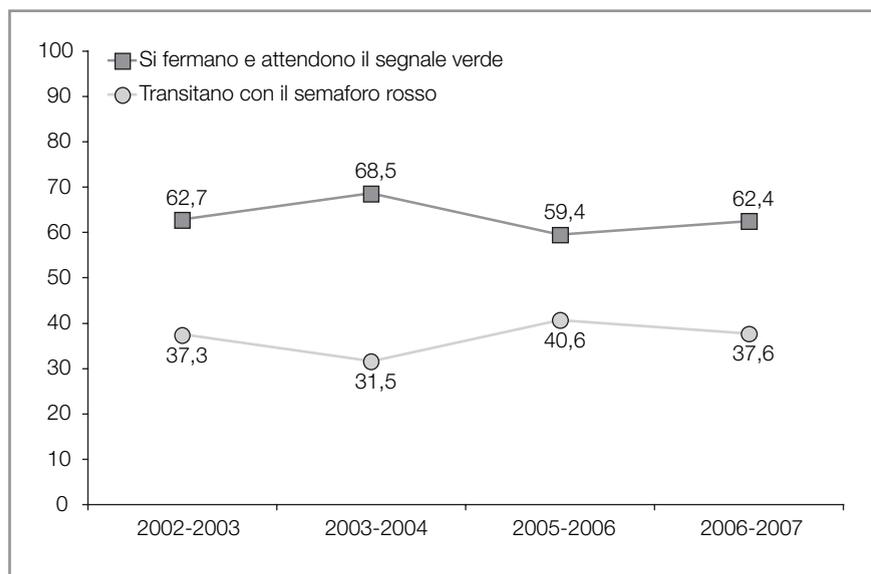
Fonte: indagine CENSIS-Le Monnier, 2007

La restante parte del campione trasgredisce le norme: chi con un comportamento relativamente più avveduto (il 10,4% rallenta e attraversa la strada anche se sta scattando il rosso, dopo però aver verificato che non stiano sopraggiungendo veicoli o pedoni), chi in modo più imprudente (il 27,2% accelera per transitare il più rapidamente possibile, prima che qualche auto impegni l'incrocio). Dunque, *quasi quattro studenti su dieci passano con il semaforo rosso*, non osservando una delle norme più elementari, quanto fondamentali, della circolazione stradale ed esponendosi in tal modo ad un alto rischio di causare un incidente.

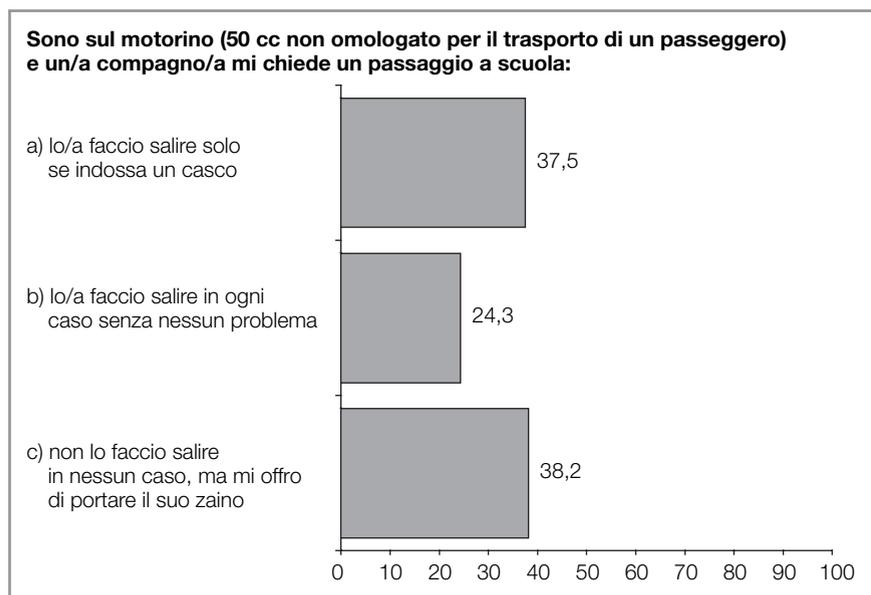
I giovani meno diligenti sono di sesso maschile (di fronte al semaforo giallo, il 36,1% accelera invece di arrestarsi) e risiedono nell'Italia centrale (36,2%).

Va sottolineato che, rispetto allo scorso anno scolastico, si osserva un leggero aumento dei comportamenti «virtuosi». I giovani che rispettano pienamente le indicazioni del semaforo sono passati da una quota del 59,4% del campione al 62,4% nell'anno in corso (fig. 10).

Un comportamento rischioso ancora piuttosto radicato nelle abitudini dei giovani è poi la circolazione in coppia a bordo del ciclomotore (50 cc) non omologato per il trasporto del passeggero. *Sei giovani su dieci si spostano anche in due sul motorino* (fig. 11).

▼ **Figura 10** • Semaforo rosso: comportamenti «virtuosi» in leggero aumento (val. %)

Fonte: indagine CENSIS-Le Monnier, 2007

▼ **Figura 11** • Sei giovani su dieci circolano in due sul motorino non omologato (val. %)

Fonte: indagine CENSIS-Le Monnier, 2007

A scopo esemplificativo, nel quesito del test veniva simulata la circostanza in cui un compagno chiede al ciclomotorista un passaggio a scuola. Solo il 38,2% dei ragazzi dichiara che si rifiuterebbe, mentre un ulteriore 37,5% del campione lo farebbe salire, ma solo a condizione che indossi il casco. Una quota minore, ma niente affatto residuale (il 24,3%), ammette che lo caricherebbe a bordo in ogni caso, senza nessun problema (contravvenendo così a due precise norme: il divieto di circolare in due a bordo di un «cinquantino» non conforme e l'obbligo di indossare il casco). In definitiva, la «guida a due» su veicoli non omologati è un comportamento rischioso che riguarda complessivamente il 61,8% dei giovani italiani.

Il potere dissuasivo delle sanzioni ha un effetto più contenuto in questo caso, ovvero quando il comportamento sanzionabile, sebbene consapevolmente scorretto, ha ripercussioni nella sfera relazionale all'interno del gruppo dei pari del giovane alla guida del ciclomotore.

Ancora una volta, i maschi, già maggiorenni, soprattutto quelli residenti al Sud, risultano essere i soggetti maggiormente propensi ad attuare il comportamento più pericoloso.

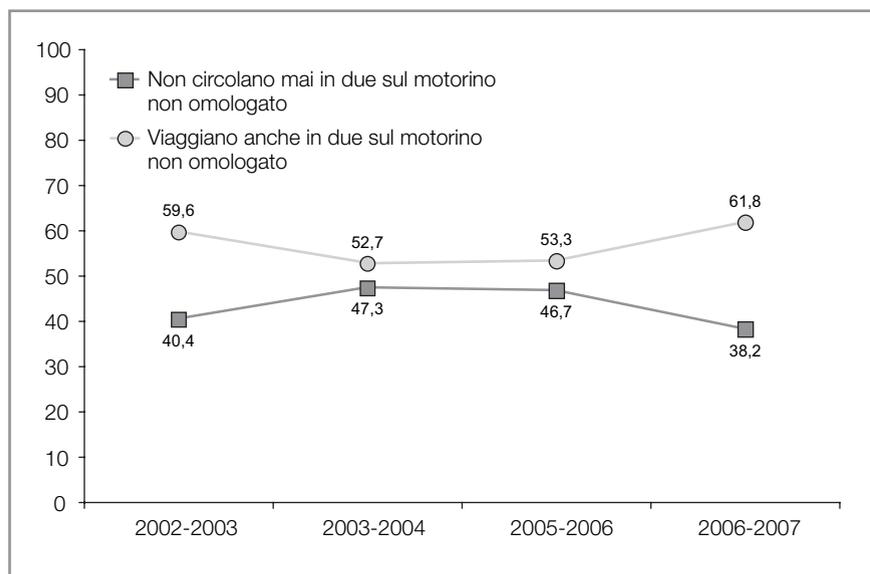
Evidente è la proporzionalità inversa che lega il comportamento corretto e l'età: al crescere dell'età dei rispondenti diminuisce proporzionalmente il numero di giovani che si attengono alle regole. Se consideriamo la risposta corretta al quesito proposto, si rilevano 17 punti percentuali di differenza fra i 13-14enni e i ragazzi con 19 anni e oltre, 5 punti di scarto tra chi ha preso parte al corso di formazione per il «patentino» e chi invece non vi ha partecipato, e addirittura 32 punti di distacco tra i giovani del Nord Est e i giovani del Meridione.

Questo tipo di comportamento a rischio è oltretutto tendenzialmente in via di peggioramento, come attesta il confronto con i dati dello scorso anno scolastico. I giovani più diligenti e scrupolosi sono scesi dal 46,7% al 38,2%. In modo speculare, i più riottosi ad attuare un comportamento cauto e giudizioso sono aumentati dal 53,3% all'attuale 61,8% (fig. 12).

In analogia con quanto osservato per gli effetti dell'introduzione della «patente a punti», si può ipotizzare un calo «fisiologico», per così dire, dei miglioramenti conseguiti una volta passato l'effetto deterrente collegato alla «novità» rappresentata dal «patentino» e alla focalizzazione di attenzione conseguente.

Tra progressi, battute d'arresto e arretramenti, la cultura della sicurezza stenta ancora a radicarsi. In sintesi, questi dati indicano che, a fronte dei recenti successi conseguiti nell'opera di innalzamento degli standard di sicurezza, e rispetto al generale trend decrescente della mortalità sulle strade, *i giovani che si spostano sulle due ruote «perdono la scia»*, in quanto al momento i modelli di comportamento più sicuri non appaiono ancora durevoli, ma necessitano piuttosto di essere consolidati e radicati.

Tra progressi,
battute
d'arresto
e arretramenti,
la cultura
della sicurezza
stenta ancora
a radicarsi

▼ **Figura 12** • In due sul motorino: in aumento il numero dei trasgressori (val. %)

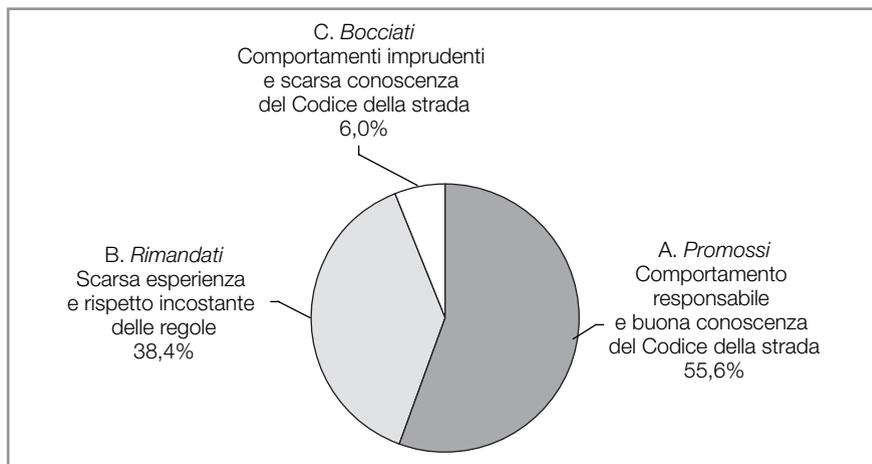
Fonte: indagine CENSIS-Le Monnier, 2007

4 • I PROFILI DEGLI STUDENTI ALLA GUIDA: AUMENTANO I «RIMANDATI»

Il test utilizzato nella presente indagine ha consentito, attraverso la somma dei punteggi ottenuti da ciascuno studente in corrispondenza dei quindici quesiti proposti, di elaborare *tre diversi profili dei giovani utenti della strada* con riferimento ai loro comportamenti alla guida e alla loro propensione al rischio (fig. 13):

- per oltre la metà, gli studenti italiani appaiono *prudenti nella guida e attenti alle norme di sicurezza*, essendo contraddistinti da un comportamento responsabile e da una buona conoscenza dei rischi associati all'ambiente della mobilità. La corretta interpretazione del Codice della strada consente loro di affrontare con tranquillità la conduzione del ciclomotore e i pericoli potenziali connessi alla circolazione stradale (profilo A: 55,6% del campione);
- quasi quattro ragazzi su dieci rientrano invece in un profilo intermedio, avendo rivelato una *scarsa esperienza nella guida e un rispetto incostante delle regole*, che si traducono in comportamenti come conducenti del ciclomotore talvolta inadeguati (profilo B: 38,4%);

Per oltre la metà, gli studenti italiani appaiono prudenti nella guida e attenti alle norme di sicurezza

▼ **Figura 13** • I profili degli studenti alla guida (val. %)

Fonte: indagine CENSIS-Le Monnier, 2007

- infine, per una quota minore, ma non trascurabile, i giovani italiani costituiscono un vero e proprio pericolo per se stessi e per gli altri, avendo dimostrato una *insufficiente conoscenza del Codice e attuando comportamenti decisamente imprudenti* (profilo C: 6%).

Per una quota minore, ma non trascurabile, i giovani italiani costituiscono un vero e proprio pericolo per se stessi e per gli altri, avendo dimostrato una *insufficiente conoscenza del Codice e attuando comportamenti decisamente imprudenti*

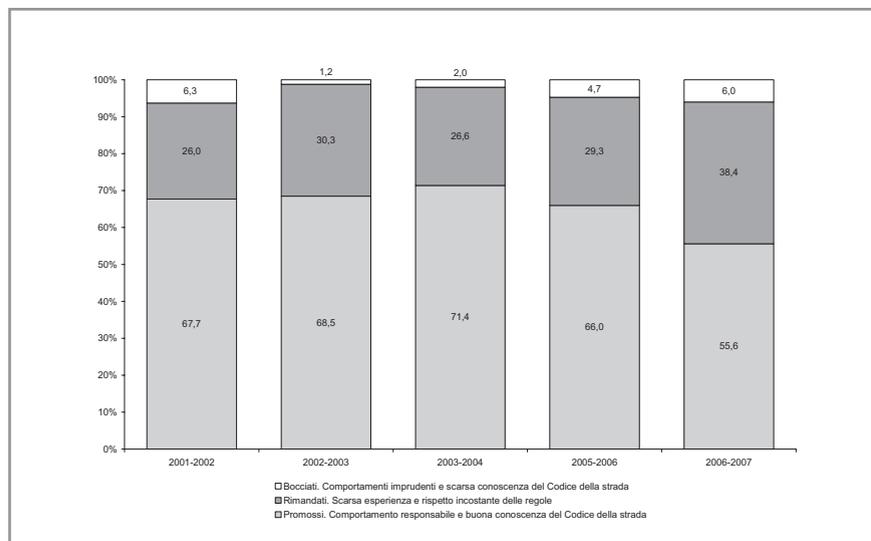
Mentre i giovani descritti dal *primo profilo* sono utenti della strada diligenti e scrupolosi, attenti ai possibili rischi per se stessi e per gli altri, e appaiono consapevoli dei vincoli oggettivi dell'ambiente stradale e dei propri limiti personali – che tendono a non oltrepassare –, attuando conseguentemente comportamenti corretti e responsabili nelle diverse modalità di fruizione della strada (come pedoni, ciclisti, motociclisti ed eventualmente automobilisti), il gruppo definito dal *secondo profilo* è formato da ragazzi che non valutano attentamente tutti i rischi e tendono ad uniformarsi ai comportamenti scorretti più diffusi. Questi adolescenti tradiscono spesso confusione e incertezza, soprattutto di fronte alle situazioni più complesse, che non sanno gestire correttamente.

In ultimo, il *terzo profilo* si adatta a quei giovani che, per eccessiva fiducia in se stessi, ritengono erroneamente di poter avere un controllo su tutte le situazioni di rischio: ciò li porta a vivere la mobilità con superficialità e con scarsa cautela, come fosse un gioco. A volte, il loro stile di guida è condizionato dall'opinione degli altri, e pensano non di rado che la velocità e la trasgressione delle regole testimonino la propria abilità e il proprio carattere. Quando rapportata all'universo degli studenti italiani, questa quota di ragazzi individua circa 150.000 giovani utenti della strada che espongono quotidianamente se stessi e gli altri a rischi rilevanti.

Come mostra la figura 14, il confronto con i risultati ottenuti nei precedenti esercizi di monitoraggio sconsiglia slanci di ottimismo, dal momento che nel

corso degli anni è diminuita la quota di studenti associati al profilo migliore (l'area dei «promossi»), a vantaggio della componente caratterizzata dal profilo peggiore e, soprattutto, dell'area intermedia (i «rimandati»), passata da un «peso» del 26% (anno scolastico 2001-2002) all'attuale 38,4%.

▼ **Figura 14** • I profili degli studenti alla guida nel quinquennio di monitoraggio (val. %)



Fonte: indagini CENSIS-Le Monnier, 2007

Rispetto a questo quadro generale, si riscontrano alcuni scostamenti significativi dai risultati medi in relazione ai diversi caratteri socio-demografici dei giovani. Tendenzialmente, l'incidenza delle infrazioni aumenta all'aumentare dell'età e, rispetto alle femmine, i maschi risultano nettamente meno responsabili e attenti al Codice stradale.

Più in dettaglio, le principali differenze sembrano essere dipendenti soprattutto dal genere, dall'età, dalla regione geografica di residenza, dalla tipologia di scuola frequentata (tab. 6):

- i soggetti di sesso femminile appaiono maggiormente rappresentati nel profilo A (69,3%) che non i maschi (42,1%), i quali sono più presenti invece nel gruppo B (48,9%) e C (9%);
- i ragazzi giovanissimi, di 13-14 anni, appaiono più prudenti e attenti alle norme di sicurezza (59,3%) rispetto a quelli appartenenti alle classi di età superiori (il 40,9% degli studenti di 19 anni e oltre, ad esempio, rientra nel gruppo dei «rimandati», con un valore decisamente maggiore della media);
- gli adolescenti del Sud sono sovrarappresentati nel gruppo dei «bocciati» (7,2%);

- gli studenti liceali ricadono in maggioranza nel profilo migliore (62%) mentre quelli che frequentano le scuole professionali aumentano nel gruppo intermedio (43%).

▼ **Tabella 6** • I profili degli studenti secondo le variabili socio-demografiche del campione (val. %)

		A. Promossi. Comportamento responsabile e buona conoscenza del Codice della strada	B. Rimandati. Scarsa esperienza e rispetto incostante delle regole	C. Bocciati. Comportamenti imprudenti e insufficiente conoscenza del Codice della strada	Totale
Totale campione		55,6	38,4	6,0	100,0
Sesso	Maschio	42,1	48,9	9,0	100,0
	Femmina	69,3	27,8	2,9	100,0
Età	13-14 anni	59,3	34,4	6,3	100,0
	15-16 anni	54,9	39,0	6,1	100,0
	17-18 anni	56,3	38,0	5,7	100,0
	19 anni e oltre	55,0	40,9	4,1	100,0
Ripartizione geografica	Nord-Ovest	53,9	39,0	7,1	100,0
	Nord-Est	63,2	33,1	3,7	100,0
	Centro	46,9	46,5	6,6	100,0
	Sud	54,3	38,5	7,2	100,0
Tipologia centro di residenza	Medio-grande (1)	54,9	38,8	6,3	100,0
	Medio-piccolo (2)	56,0	38,2	5,8	100,0
Tipologia scuola	Liceo, magis., istituto d'arte	62,0	33,8	4,3	100,0
	Periti, tecnici, professionali	49,4	43,0	7,7	100,0
Corso per il Patentino	Frequentato	52,1	41,9	6,0	100,0
	Non frequentato	61,5	32,7	5,8	100,0

⁽¹⁾ Con oltre 50.000 abitanti

⁽²⁾ Con meno di 50.000 abitanti

Fonte: indagine CENSIS-Le Monnier, 2007

5 • ALTA PARTECIPAZIONE E GRADIMENTO PER I CORSI PER IL PATENTINO

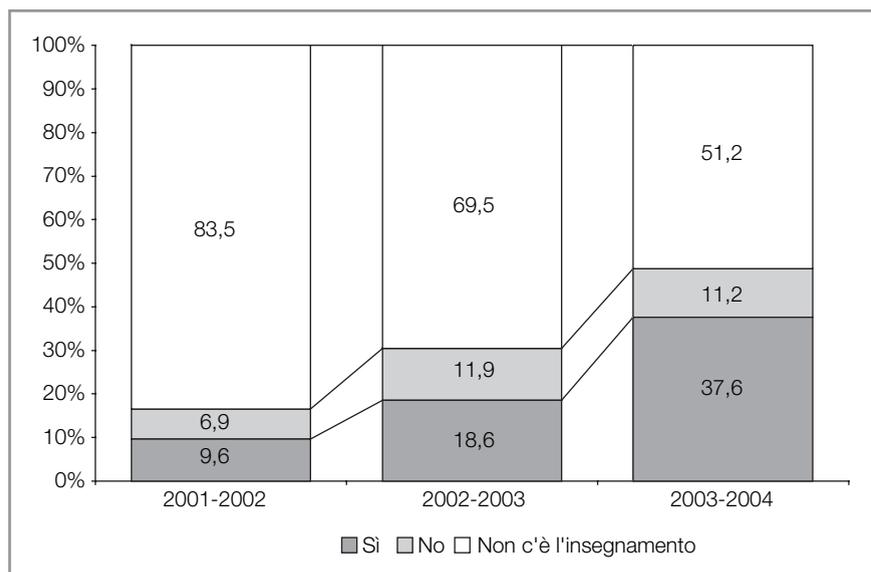
Nell'offerta di informazione/formazione relativa alla sicurezza stradale, il ruolo della scuola appare rafforzato rispetto agli anni passati, stando a quanto affermano i diretti interessati – gli studenti stessi delle scuole secon-

darie superiori, soprattutto dopo che nel 2004 sono stati introdotti nelle scuole italiane i primi corsi per ottenere l'attestato di idoneità alla guida dei ciclomotori.

Dagli esercizi di monitoraggio effettuati negli anni passati, in effetti, erano già emersi alcuni elementi significativi (fig. 15):

- innanzitutto, la diminuzione del numero dei ragazzi che denunciavano l'assenza di una specifica attività formativa nel proprio istituto relativa all'insegnamento dell'educazione stradale: nel giro di tre anni, erano passati dall'83,5% al 69,5%, fino a ridursi nel 2004 al 51,2%;
- in secondo luogo, il notevole aumento della quota percentuale di coloro che si ritenevano pienamente soddisfatti dell'insegnamento ricevuto: erano passati dal 9,6% al 18,6%, per poi crescere fino al 37,6% del totale nel 2004 (erano cioè quasi quadruplicati nel volgere di tre anni)

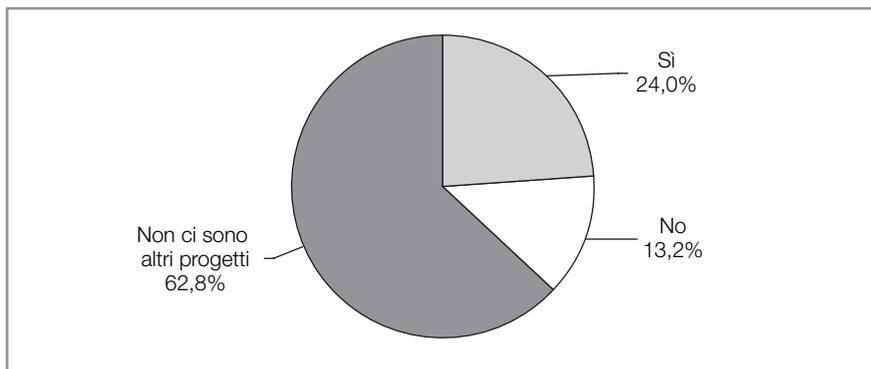
▼ **Figura 15** • Sei soddisfatto dell'insegnamento dell'educazione stradale impartito nella tua scuola? (val. %)



Fonte: indagine CENSIS-Le Monnier, 2007

Nell'ultimo anno scolastico appare consistente il numero di studenti (il 24%) soddisfatti anche degli altri progetti e delle diverse iniziative di educazione stradale rivolte a tutti gli studenti, laddove attivate dalle scuole (quasi quattro istituti su dieci) in aggiunta ai corsi per il «patentino» (fig. 16).

▼ **Figura 16** • Oltre al corso per il Patentino, sei soddisfatto degli altri progetti di educazione stradale della tua scuola rivolti a tutti gli studenti? (val. %)



Fonte: indagine CENSIS-Le Monnier, 2007

Le opinioni raccolte riflettono evidentemente gli sforzi compiuti dalle istituzioni preposte finalizzati all'inserimento organico dell'educazione stradale nei percorsi didattico-formativi organizzati dalle scuole, come previsto dalla legge 53/2003. Effettivamente, *l'educazione stradale ha ormai una reale diffusione negli istituti scolastici, guadagnando peraltro un crescente apprezzamento da parte degli studenti.*

Tuttavia, gli impegni vanno ribaditi e consolidati oltre l'«effetto novità» del Patentino. Questi risultati devono costituire uno stimolo ulteriore per promuovere la progressiva penetrazione nelle scuole italiane di attività extracurricolari indirizzate alla sensibilizzazione degli studenti rispetto ad una corretta percezione dei rischi stradali, fornendo anche ai giovani che finora ne sono rimasti esclusi corretti modelli di comportamento e riferimenti certi in tema di mobilità e prevenzione del rischio, nonché una adeguata educazione alle regole della convivenza civile.

In merito ai *corsi per il conseguimento dell'attestato di idoneità alla guida dei ciclomotori*, obbligatorio com'è noto per i minorenni a partire dal 1° luglio 2004, al momento della realizzazione dell'indagine (maggio 2007) risultava che (tav. 1):

- il 63,2% degli studenti aveva frequentato il corso per il «patentino», il 28,2% non si era iscritto perché non interessato, mentre il restante 8,6% non vi aveva ancora preso parte sebbene desiderasse farlo;
- se ci si riferisce solo agli studenti interessati ad ottenere il «patentino», *il tasso effettivo di soddisfacimento delle richieste saliva all'88,1% della domanda potenziale*. Rispetto al dato medio nazionale, il Centro (97,5%) figurava in testa alla classifica nazionale per quanto riguarda la partecipazione ai corsi;
- per la grande maggioranza (82,9%), i corsi frequentati si erano svolti presso le scuole;

L'educazione stradale ha ormai una reale diffusione negli istituti scolastici, guadagnando peraltro un crescente apprezzamento da parte degli studenti

- nel 29,8% dei casi hanno avuto un ruolo attivo i docenti della scuola, mentre nel 70,2% dei casi il corso è stato tenuto da istruttori qualificati chiamati dai dirigenti scolastici; gli esperti sono in prevalenza istruttori delle scuole guida (46%) e vigili urbani (37,4%);
- i corsi sono stati offerti ad oltre la metà dei ragazzi (il 57,6%) a titolo completamente gratuito (gli istituti scolastici si sono fatti carico di ogni spesa), mentre per un ulteriore 29,8% di studenti il costo dei materiali didattici (a parte le tasse) ha superato i 30 euro;
- solo l'11% degli studenti aveva effettuato anche l'esercitazione pratica di guida, e alla data della rilevazione l'88,5% aveva già sostenuto l'esame (l'80,4% con esito positivo);
- infine, *il livello di gradimento dei corsi è molto elevato*, dal momento che complessivamente il 71% degli studenti ha dichiarato che il corso frequentato è stato «molto» o «abbastanza» utile per diventare un buon utente della strada.

▼ **Tavola 1** • Il «Patentino» nelle scuole italiane

Partecipazione	Il 63,2% degli studenti ha frequentato il corso Il 28,2% non si è iscritto perché non interessato Il restante 8,6% non lo ha ancora frequentato sebbene desideri farlo Soddisfatto l'88,1% della «domanda» potenziale Rispetto al dato medio nazionale, il tasso di partecipazione sale al Centro (97,5%)
Sede dei corsi	L'82,9% degli studenti ha frequentato il corso presso le scuole
Istruttori	Per il 70,2% degli studenti, il corso è stato tenuto da istruttori qualificati esterni alla scuola Gli esperti sono in prevalenza istruttori delle scuole guida (46%) e vigili urbani (37,4%)
L'esercitazione pratica di guida	Solo l'11% degli studenti ha effettuato l'esercitazione pratica di guida
Costo (a parte le tasse)	Completamente gratuito per il 57,6% degli studenti Per il 29,8% costo superiore a 30 euro
Esami	L'88,5% ha già sostenuto l'esame L'80,4% è stato promosso
Gradimento	Per il 71% degli studenti il corso frequentato è «molto» o «abbastanza» utile per diventare un buon utente della strada

Fonte: indagine CENSIS-Le Monnier, 2007

BANDO DI CONCORSO PER LA CREAZIONE DI UN «LOGO» IDENTIFICATIVO DELL'EDUCAZIONE STRADALE NELLE SCUOLE

CATALOGO DEI LAVORI SELEZIONATI

Di seguito si pubblica il catalogo dei lavori selezionati relativamente al bando di concorso, pubblicato con nota prot. 214 del 15 gennaio 2007, per la creazione di un logo identificativo dell'educazione stradale nelle scuole. L'iniziativa, riservata a tutti gli studenti degli Istituti d'Arte e dei Licei Artistici, ha inteso sollecitare la creatività degli studenti stessi contestualizzandola all'interno delle specifiche tematiche dell'educazione stradale.

Il Ministero della Pubblica Istruzione, al fine di poter disporre di un segno di riconoscimento che rappresenti e identifichi l'educazione stradale, ha bandito un Concorso grafico riservato a tutti gli studenti degli Istituti d'Arte e dei Licei Artistici per la creazione di un «LOGO», in policromia, per la cui realizzazione si è lasciato ampio spazio alla creatività degli studenti. Il «LOGO», scelto da una Commissione ministeriale tra tutti i lavori pervenuti, servirà a dare immediato e certo riconoscimento della materia in questione, diventerà il marchio di identificazione delle iniziative di educazione alla sicurezza stradale del Ministero e verrà utilizzato per locandine, manifesti, lettere, ecc. ogni qualvolta si mettano in atto iniziative relative all'educazione stradale.

PRIMO CLASSIFICATO

▼ Daria Abruzzese, V A Grafica – Istituto Professionale «F. Datini» Prato



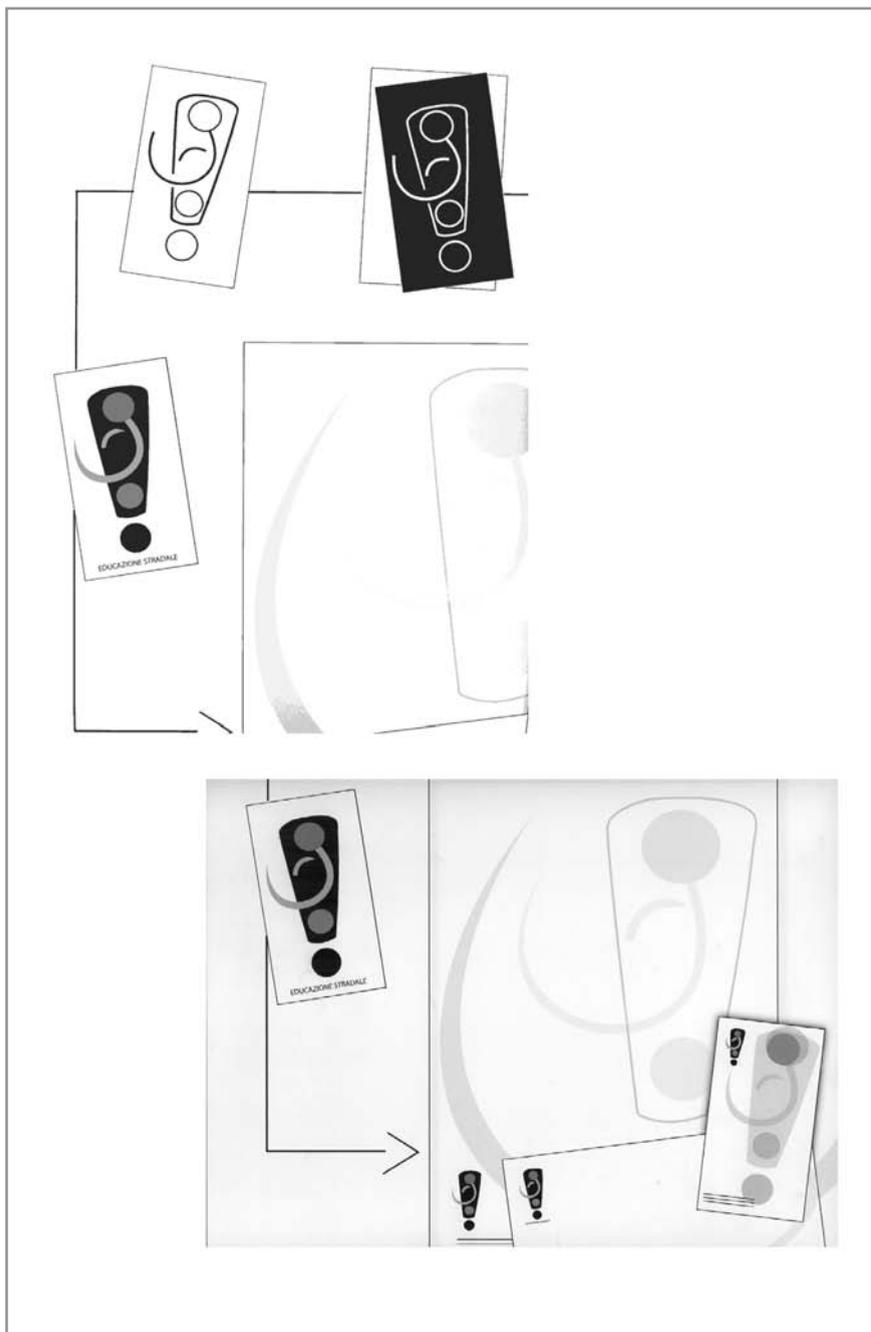
**EDUCAZIONE
STRADALE**



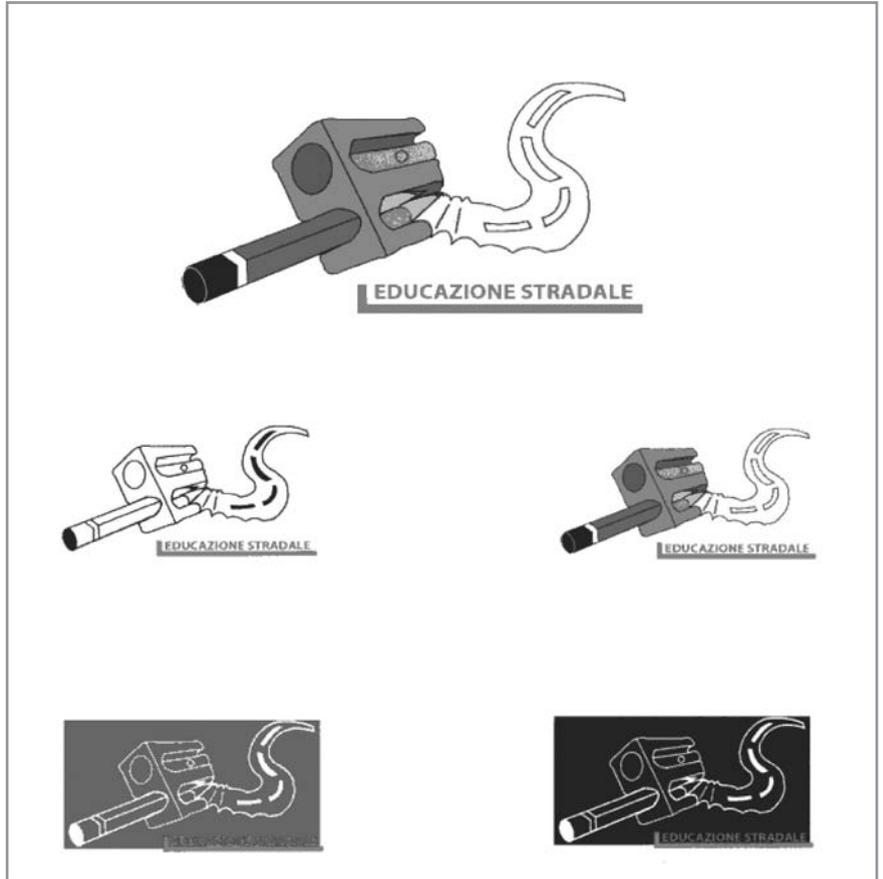
**EDUCAZIONE
STRADALE**

FINALISTI

▼ Martina Conti, V A Grafica – Istituto Professionale «F. Datini» Prato



▼ Lorenzo Giusti, IV B Grafica – Istituto Professionale «F. Datini» Prato



▼ Elena Paradiso, V C Grafica – Istituto Professionale «F. Datini» Prato

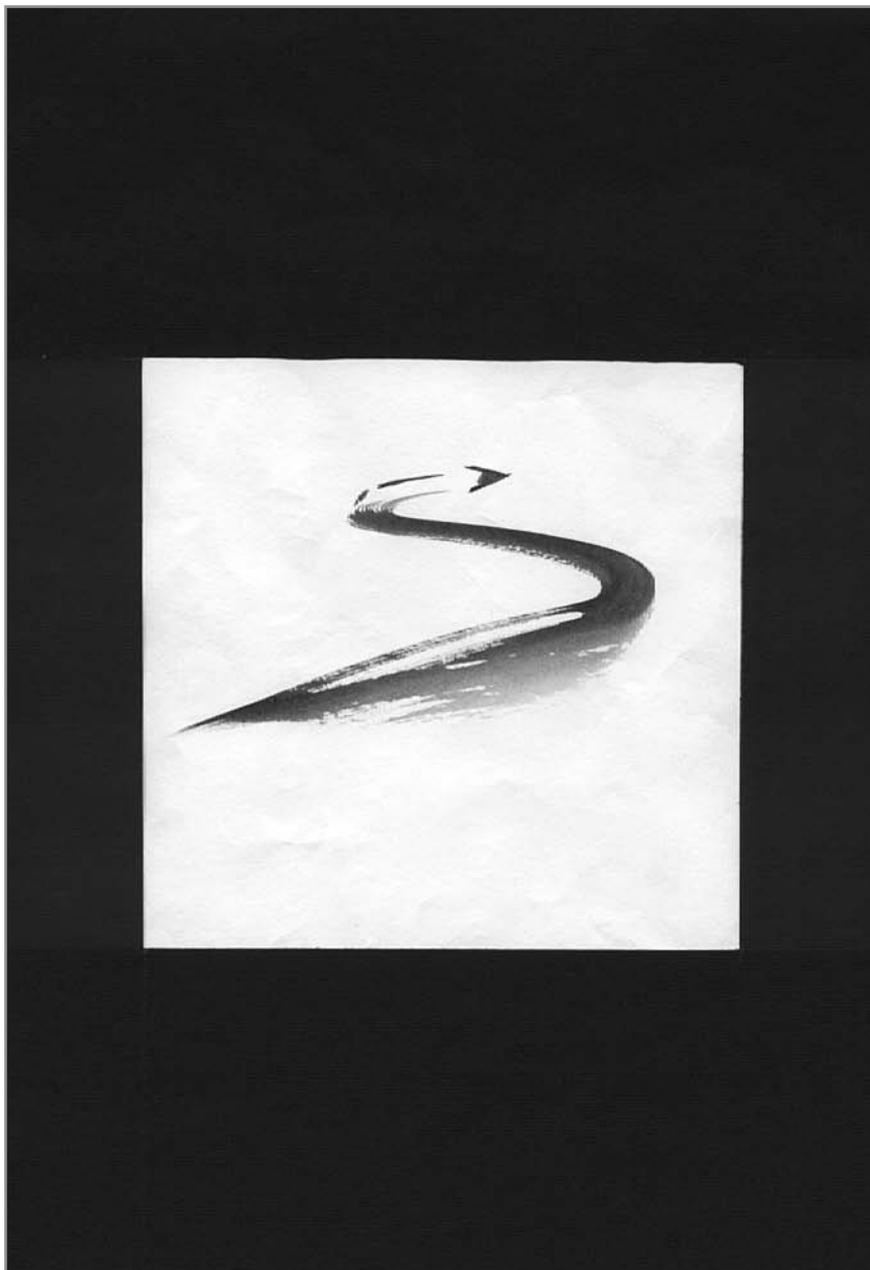


MENZIONE SPECIALE

▼ Mirco Bordin, III A – Liceo Artistico «A. Martini» Vicenza



▼ Samuele Pigiapochi, Istituto Statale d'Arte «Mannucci» lesi (AN)

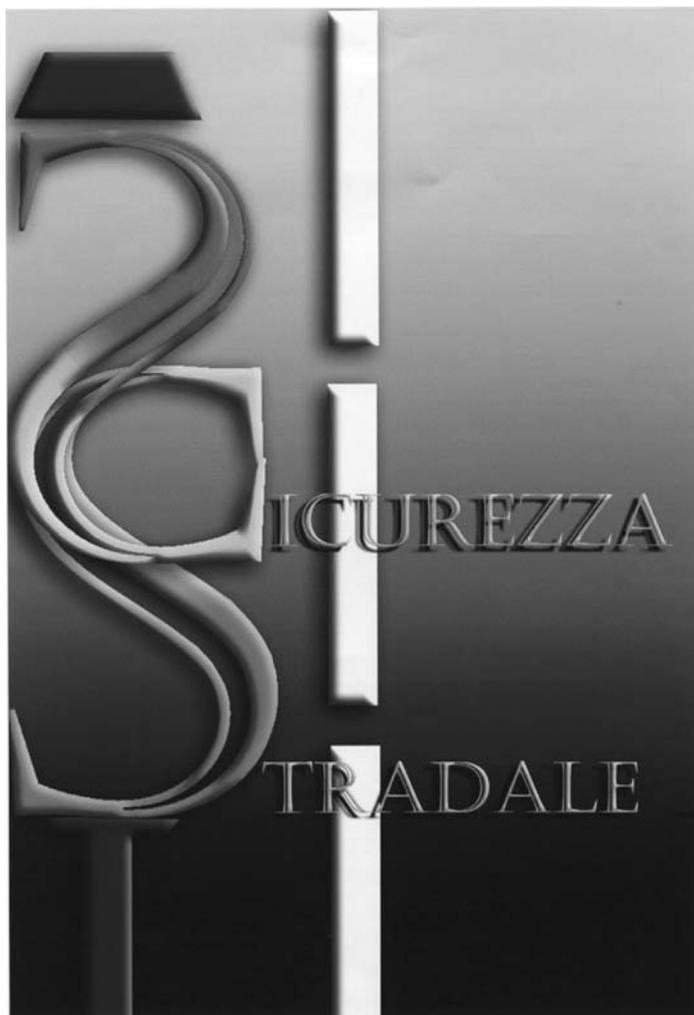


ALTRI LAVORI SELEZIONATI

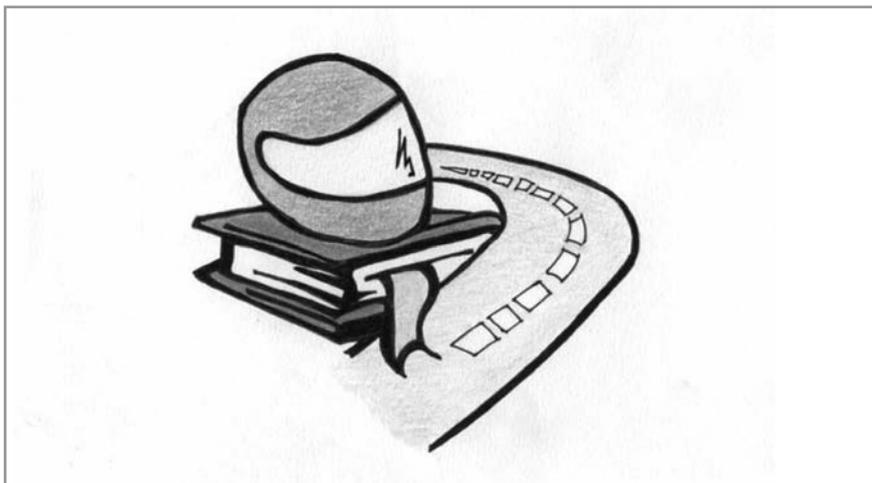
▼ Antonella Acquafredda, V Sp. Grafica – Istituto d'Arte «Sacro Cuore» Cerignola (FG)



▼ Emanuele Calandia, Istituto Statale d'Arte «Bonachia» Sciacca (AG)



▼ Fabio Catalano, IV A Grafica – Istituto Superiore «Bodoni» Torino



▼ Giulia Cerenzia, III D – Istituto Statale d'Arte Terni



▼ Rosalba Forte, IV Sp. Grafica – Istituto d'Arte «Sacro Cuore» Cerignola (FG)



▼ Andrea Gisimondo, IV B Grafica – Istituto Professionale «F. Datini» Prato



▼ Mattia Leone, V A P – Istituto «Mazzini Pancaldo Martini» Savona



**LA SICUREZZA
SIAMO
NOI**

▼ Concetta Manghisi, IV B – Liceo Artistico «E. Simone» Brindisi



Educazione Stradale

Un pieno di ... fair play

▼ Mariassunta Moreo, V Sp. Grafica – Istituto d'Arte «Sacro Cuore» Cerignola (FG)



▼ Angela Persico, IV A – Istituto Statale d'Arte Pescara



▼ Sara Ponzecchi, V A Grafica – Istituto Professionale «F. Datini» Prato



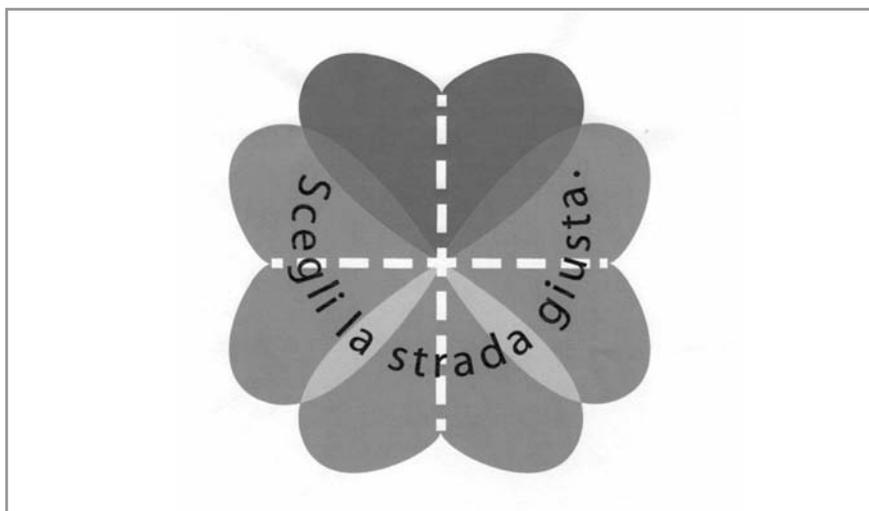
▼ Roberta Sacchi, V AB Sp. Grafica – Liceo Artistico Statale «B. Munari» Cremona



▼ Michela Sassarini, III C – Istituto Professionale «Luigi Einaudi» La Spezia



▼ Francesco Soldi, V AB Sp. Grafica – Liceo Artistico Statale «B. Munari» Cremona



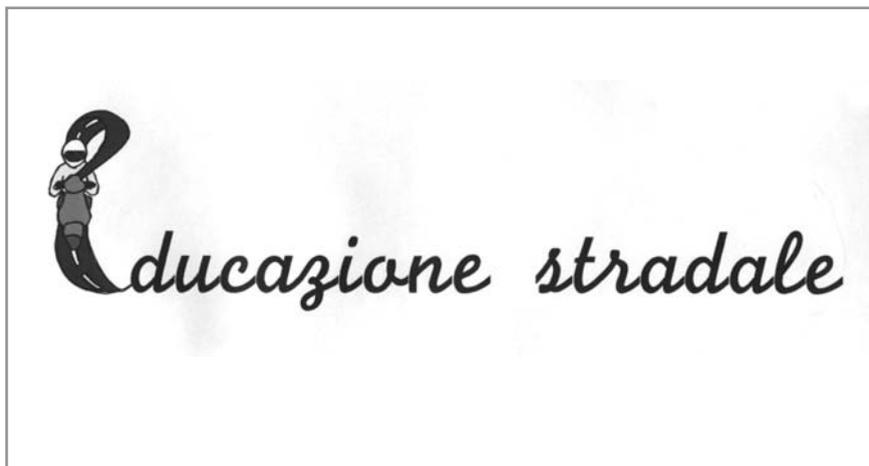
▼ Veronica Talismano, IV M/S – Liceo Artistico Statale «Lisippo» Martina Franca (TA)



▼ Silvia Zanasi, V C – Istituto Statale d'Arte «A. Venturi» Modena



▼ Classe III B Grafica, Istituto di Istruzione Superiore «V. Emanuele II – Ruffini» Genova



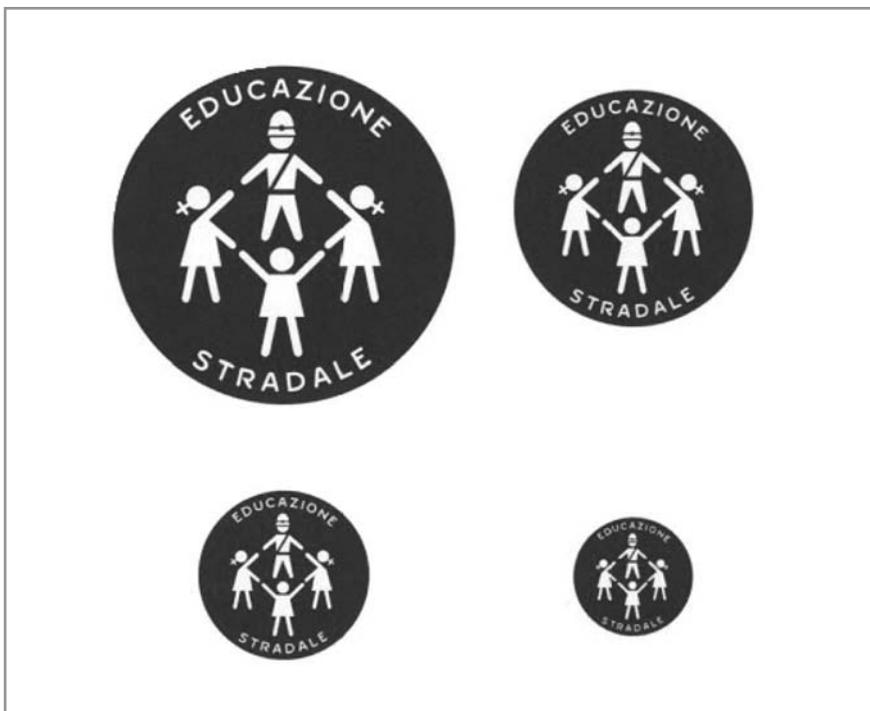
▼ Liceo Artistico Statale «M. Preti» Reggio Calabria



▼ Classe V A, Liceo Artistico Statale Salerno



▼ Liceo Artistico Vicenza



LA NORMATIVA IN TEMA DI EDUCAZIONE STRADALE

NORMATIVA E DOCUMENTI DI APPROFONDIMENTO

1. Normativa europea di riferimento sull'Educazione stradale

- Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento Europeo – Tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni per veicoli sicuri e intelligenti (SEC(2003) 963) (non pubblicata sulla GUUE).
- RACCOMANDAZIONE della Commissione Europea del 6 aprile 2004 relativa all'applicazione della normativa in materia di sicurezza stradale (GUUE L111/75 del 17/04/2004) (2004/345/CE), in conformità all'art. 211 del Trattato della Comunità Europea.
- DIRETTIVA 2006/126/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio Europeo del 20 dicembre 2006 concernente la patente di guida (GUUE L403/18 del 30/12/2006).

2. Normativa sull'Educazione stradale, con particolare riferimento alla scuola

- Art. 230 del D. L.vo 30 aprile 1992, n. 285, riguardante il codice della strada;
- Art. 330 del D. L.vo 16 aprile 1994, n. 297, riguardante il Testo Unico delle disposizioni legislative in materia di istruzione;
- Decreto Interministeriale Istruzione e Lavori Pubblici del 5 ago-

sto 1994, riguardante i programmi di educazione stradale da attuarsi a partire dall'anno scolastico 1994/95;

- O.M. del 17 ottobre 1994, n. 292, prot. 5367 applicativa del D.I. 5 agosto 1994;
- D.M. 9 marzo 1998, n. 114, per conferimento di incarico di coordinamento e gestione delle attività dell'Amministrazione centrale relative agli studenti al Capo dell'Ispezzorato per l'Educazione fisica e sportiva;
- Art. 32 della Legge 17 maggio 1999, n. 144, recante «Attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale»;
- D.M. 22 dicembre 2000, concernente la «costituzione di un gruppo di lavoro misto, finalizzato alla realizzazione di una ricerca destinata agli studenti delle scuole d'istruzione secondaria sulla consapevolezza del rischio stradale»;
- Legge 22 marzo 2001, n. 85 concernente la Delega al Governo per la revisione del nuovo codice della strada;
- artt. 6 e 15 del D. L.vo 15 gennaio 2002, n. 9 concernente «Disposizioni integrative del nuovo Codice della strada» – Istituzione patentino obbligatorio per conduzione ciclomotori agli studenti dai 14 ai 18 anni;

a cura di
Raffaele Ciambrone
Dirigente
dell'Ufficio VI
della Direzione
generale
per lo Studente;
Docente
di Antropologia
filosofica
e **Vincenzo Liffranchi**
Docente
comandato presso
la Direzione
generale
per lo Studente

- Decreto-Legge 25 ottobre 2002, n. 236 concernente «Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi» – Proroga al 30 giugno 2003 dei termini di entrata in vigore del D. L.vo n. 9/2002;
- Decreto Interministeriale Trasporti e Istruzione del 6 marzo 2003, riguardante l'istituzione di un gruppo misto di lavoro «per una riconsiderazione dell'intera materia concernente l'educazione stradale a scuola»;
- Decreto-Legge 27 giugno 2003, n. 151, recante modifiche ed integrazioni al Codice della strada;
- Decreto MIT del 30 giugno 2003 concernente «la programmazione, lo svolgimento e gli esami per il conseguimento del certificato di idoneità per la guida dei ciclomotori»;
- Legge 1 agosto 2003, n. 214, concernente la conversione del D.L. 151/2003;
- D.M. 20 ottobre 2003, per la costituzione di un gruppo di lavoro misto con «compiti di studio, programmazione e monitoraggio di attività connesse all'educazione stradale»;
- Circolare MIUR del 31 ottobre 2003 con la quale si trasmettono «Le linee Guida per il conseguimento del certificato di idoneità alla guida del ciclomotore, obbligatorio per i minorenni dal 1 luglio 2004»;
- Decreto Legislativo 19 febbraio 2004, n. 59, concernente la «Definizione delle norme generali relative alla scuola dell'infanzia e al primo ciclo dell'Istruzione, a norma dell'art. 1 della legge 28 marzo 2003, n. 53», con il quale vengono specificati gli «obiettivi di apprendimento per l'educazione stradale»;
- D.M. 5 ottobre 2004, per la costituzione di un gruppo di lavoro Nazionale sull'educazione stradale;
- Nota della Direzione Generale per lo Studente, prot. n. 1328/A2 del 25 marzo 2004, «Riconoscimento dei corsi sperimentali per il conseguimento del certificato di idoneità alla guida del ciclomotore effettuati nell'anno scolastico 2002-2003»;
- Direttiva generale del Ministro sull'azione amministrativa e sulla gestione per l'anno 2005 – prot. n. 422/MR del 19 gennaio 2005 – punto A.2.6 «Potenziare la cultura dei giovani nell'asse scientifico»; a pag. 14 viene espressamente indicato: «Particolare attenzione verrà posta poi all'educazione stradale, al progetto 'il patentino a scuola', nelle iniziative atte a potenziare la cultura dei giovani nell'asse scientifico»;
- Indirizzi operativi del Capo Dipartimento per l'Istruzione alle attività di gestione per l'anno 2005, prot. 863/DIP/Segr. del 27 aprile 2005, pag. 12: «Potenziamento della cultura dei giovani con riferimento all'asse scientifico»;
- Nota della Direzione Generale per lo Studente, prot. n. 1656/A6 del 21 marzo 2005. Attivazione del sito internet www.patentinoonline.it;
- D.P.R. 6 marzo 2006, n. 153, recante «Modifiche agli articoli 248,

249, 250, 251, 252 nonché agli allegati al titolo III del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 (Regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada);

- Atto di indirizzo del Ministro della Pubblica Istruzione, prot. n. 1437/A6 del 15 marzo 2007, recante «Linee di indirizzo sull'Educazione alla sicurezza stradale»;
- Codice Etico di Autoregolazione per la Sicurezza stradale, promosso dal Ministero dell'Interno, Ministero per le Politiche Giovanili e le Attività Sportive e associazioni di settore. Sottoscritto in data 16 marzo 2007;
- Decreto legge 3 agosto 2007, n. 117 (coordinato e modificato dalla legge di conversione n. 160/2007), recante «Disposizioni urgenti modificative del codice della strada per incrementare i livelli di sicurezza nella circolazione».

3. Uffici dell'Amministrazione centrale che si sono occupati di educazione stradale

- **Ufficio Studi, Bilancio e Programmazione** – Ufficio Primo, dal 5 agosto 1994 all' 8 marzo 1998 (D.I. 5 agosto 1994);
- **Ispettorato Educazione fisica e sportiva** – Competenza dell'Ufficio del Capo dell'Ispettorato dal 9 marzo 1998 al 28 febbraio 2001 (D.M. 9 marzo 1998, n. 114 e Ordine di servizio prot. 3147 del 18 settembre 1998);

- **Direzione Generale Status dello Studente, per le Politiche giovanili e per le Attività motorie** – Ufficio Secondo dal 1 marzo 2001 al 31 maggio 2004 (D.P.R. 6 novembre 2000, n. 347 e D.M. 30 gennaio 2001, prot. 7981);
- **Direzione Generale per lo Studente** – Ufficio Sesto dal 1 giugno 2004 a febbraio 2008 (D.P.R. 11 agosto 2003, n. 319 e D.M. 28 aprile 2004, prot. 2929);
- **Direzione Generale per lo Studente, l'Integrazione, la Partecipazione e la Comunicazione** – Ufficio Settimo da marzo 2008 (D.P.R. 21 dicembre 2007, n. 260 – Regolamento di riorganizzazione del Ministero della Pubblica Istruzione, in GU n. 18 del 22-1-2008).

4. Pubblicazioni a stampa inviate alle istituzioni scolastiche che trattano di educazione stradale e patentino per il ciclomotore

Il patentino, 2002, elaborato d'intesa con ANCMA, FMI, CONFEDERTAAI;

In moto con saggezza, 2003, elaborato d'intesa con la FMI, ANCMA, CONFEDERTAAI;

Il patentino, 2004, elaborato d'intesa con il MIT (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), ACI, ANCMA, ANFIA, UNRAE;

Muoversi in sicurezza con il ciclomotore, 2004, elaborato d'intesa con ANCMA.

5. Manuale dei ruoli operativi della piattaforma e-learning per il patentino on line

Manuale – Il patentino on line, elaborato d'intesa con la Fondazione per la sicurezza stradale ANIA e inserito nel sito www.patentinoonline.it in data 21 marzo 2005.

6. Ricerca quinquennale promossa dal Ministero dell'Istruzione con la casa editrice Le Monnier e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Una nuova cultura della sicurezza stradale attraverso un test di autovalutazione del rischio stradale degli studenti, ricerca svolta dall'anno scolastico 2001/2002 all'anno scolastico 2005/2006.

I PROGRAMMI DI EDUCAZIONE STRADALE DEL 1994

MINISTERO DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE

Ufficio Studi, Bilancio e Programmazione
Ufficio Primo

C.M. n. 271

Roma, 15 settembre 1994

Prot. n. 4906

OGGETTO: Programmi di Educazione stradale per le scuole di ogni ordine e grado.

In ottemperanza a quanto disposto dall'art. 230 del Decreto Legislativo 30.4.1992, n. 285 «Nuovo codice della strada», con decreto del 5 agosto 1994 sono stati determinati i programmi di educazione stradale da attuarsi a partire dall'anno scolastico 1994-95 nelle scuole di ogni ordine e grado secondo il testo allegato al decreto stesso (pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale del 19 agosto 1994).

Nel trasmettere il citato decreto e l'allegato testo, le SS.LL. sono pregate di darne la massima diffusione, avviando le iniziative idonee, perché nelle scuole di ogni ordine e grado il testo dei programmi sia oggetto di conoscenza e di adeguata riflessione da parte dei Capi di Istituto e degli organi collegiali, così da poter procedere ad una tempestiva programmazione, nell'ambito del progetto educativo di Istituto, delle attività di educazione stradale secondo le indicazioni previste nel testo dei programmi.

Con ordinanza ministeriale di prossima emanazione, così come previsto dal citato articolo 230, saranno disciplinate le modalità di svolgimento dei predetti programmi.

F.to IL MINISTRO
Francesco D'Onofrio

IL MINISTRO DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE
di concerto con il Ministro dei Lavori Pubblici

Visto l'articolo 230 del Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285, con cui viene previsto lo svolgimento come attività obbligatoria nelle scuole di ogni ordine e grado di programmi di educazione stradale, concernenti la conoscenza dei principi della sicurezza stradale, nonché delle strade, della relativa segnaletica, delle norme generali per la condotta dei veicoli e delle regole di comportamento degli utenti;

Acquisita l'intesa dei Ministri degli Interni e dei Trasporti;

Vista la collaborazione espressa dall'Automobil Club d'Italia e dagli Enti ed Associazioni di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale individuati dal Ministro dei Lavori Pubblici con Decreto 10 dicembre 1993, come previsto dall'art. 230 del D. L.vo 30 aprile 1992, n. 285;

Sentito il Consiglio Nazionale della Pubblica Istruzione;

DECRETA

I programmi di educazione stradale da attuarsi a partire dall'anno scolastico 1994/95, nelle scuole di ogni ordine e grado sono stabiliti secondo il testo allegato al presente decreto.

I programmi sono attuati dai docenti delle scuole di ogni ordine e grado nell'ambito dell'attività ordinaria di insegnamento e mediante lo svolgimento di attività integrative e l'utilizzazione di strumenti didattici da finanziare attraverso i contributi ordinari assegnati per le spese di funzionamento.

Ulteriori assegnazioni di finanziamento possono essere effettuate dagli altri Ministeri interessati sulla base anche di progetti specifici concordati con il Ministero della Pubblica Istruzione.

Roma, li 5 agosto 1994

IL MINISTRO DEI LAVORI
PUBBLICI
Roberto Maria Radice

IL MINISTRO DELLA
PUBBLICA ISTRUZIONE
Francesco D'Onofrio

**PROGRAMMI
DI EDUCAZIONE
STRADALE NELLE SCUOLE
DI OGNI ORDINE E GRADO**

PREMESSA

Il «Nuovo codice della strada», approvato con decreto legislativo del 30

aprile 1992, prevede all'art. 230 la predisposizione di programmi di educazione stradale, finalizzati all'acquisizione da parte degli allievi di comportamenti corretti e responsabili quali utenti della strada.

Tale compito si colloca nel quadro delle iniziative già affidate alla scuola, allo scopo di rispondere in maniera adeguata alla complessità crescente della società contemporanea, in ambiti quali la dispersione scolastica, la prevenzione delle tossicodipendenze e dell'AIDS, la devianza e la delinquenza giovanili. Tali interventi si collocano in quella vasta area di contenuti, di atteggiamenti e di comportamenti a cui si riferisce anche l'*educazione civica*, introdotta nel mondo scolastico quale disciplina di studio con D.P.R. 13/6/1958 n° 535 e confermata successivamente nei programmi della scuola elementare e della scuola media.

Tali iniziative già in atto forniscono un quadro di riferimento culturale, metodologico ed amministrativo, utile anche per l'educazione stradale.

Il nuovo Codice della strada impone di svolgere appositi programmi, «come attività obbligatoria nelle scuole di ogni ordine e grado, ivi compresi gli istituti di istruzione artistica e le scuole materne, che concernano la conoscenza dei principi della sicurezza stradale, nonché delle norme generali per la condotta dei veicoli, e delle regole di comportamento degli utenti».

L'educazione stradale va vista non solo e non tanto come conoscenza tecnica o addestramento, quanto come attività educativa rivolta al rag-

giungimento di livelli di formazione generale, sulla base delle modalità del rapporto con se stessi e con gli altri, nell'ambito di un sistema di vita organizzata, fino a coinvolgere i significati profondi della vita affettiva, etica, sociale e civile della persona.

In effetti la sicurezza stradale chiama in causa l'intera dimensione della convivenza civile e democratica; essa, pertanto, rientra specificamente nel più vasto compito formativo generale a cui la scuola è chiamata a rispondere.

Tenuto conto delle nuove domande di educazione che la società pone alla scuola, la funzione istituzionale di quest'ultima deve pertanto comprendere, nella accezione più generale del compito di educare, anche le specificità dell'educazione stradale, sia per i contenuti che essa presenta, sia per le finalità formative generali che essa persegue.

Si tratta di tradurre gli obiettivi e le finalità in attività didattiche che tengano conto delle reali capacità e possibilità degli alunni in età scolare, della processualità e continuità degli apprendimenti individuali e di gruppo che si realizzano nella scuola sul piano della formazione dell'uomo e del cittadino.

La fase di vita attraversata nel periodo della scolarità (3-18 anni) si rivela, infatti, come essenziale per la costruzione continua e progressiva della personalità del soggetto, anche sotto il profilo del comportamento sociale.

L'educazione alla sicurezza stradale costituisce, pertanto, uno strumento fondamentale per lo sviluppo del comportamento individuale e di

gruppo nel tempo e nello spazio, e deve mirare all'obiettivo dell'acquisizione progressiva delle conoscenze e delle abilità indispensabili perché l'individuo sia salvaguardato e tutelato per l'intero arco della vita.

Occorre che la scuola provveda opportunamente a valorizzare tutti i riferimenti, gli spunti, gli ambiti di innovazione offerti dal Nuovo Codice della Strada, integrandoli con gli elementi informativi e formativi già esistenti nei programmi vigenti.

Tale impostazione trova la sua collocazione e valorizzazione nell'ambito del progetto di istituto che rappresenta il contesto organico entro cui sintetizzare le diverse scelte culturali, organizzative, operative che caratterizzano l'offerta formativa della scuola.

Scuola Materna

OBIETTIVI GENERALI

La scuola materna costituisce il primo livello del sistema scolastico e si caratterizza come ambiente educativo basato sulle relazioni positive che si sviluppano al suo interno, in vista del raggiungimento di una sicurezza sempre maggiore per le bambine e i bambini.

Nella società contemporanea la strada e quanto in essa accade hanno assunto una complessità ed una articolazione sempre maggiori ed hanno acquisito particolare rilevanza nei confronti della struttura di relazioni dell'esperienza di vita dei bambini. Essi realizzano la propria identità personale attraverso un costante confronto con l'ambiente in cui vivono e con le

profonde trasformazioni in esso presenti, mediante un cammino che li conduce alla conquista dell'autonomia attraverso le prime forme di riorganizzazione dell'esperienza e di ricostruzione interiore della realtà.

La scuola materna, quindi, ha fra i suoi compiti anche quello di avviare i bambini a divenire utenti sempre più sicuri e consapevoli del sistema stradale.

OBIETTIVI SPECIFICI

L'educazione stradale si colloca agevolmente nel quadro dell'impostazione curricolare della scuola materna. Essa, rispetto ai campi di esperienza delineati negli Orientamenti, occupa una posizione trasversale, in quanto li richiama tutti ed implica approfondimenti in ciascuno di essi, in funzione delle esigenze del bambino quale utente della strada. Si tratta di recuperare, nei diversi momenti educativi, quanto di positivo esiste nell'esperienza che il bambino compie nella strada, per aiutarlo a decodificarla e ad interpretarla in maniera sempre più significativa.

Per poter realizzare tale itinerario didattico occorre una specifica e puntuale programmazione che colleghi costantemente il livello della conoscenza (dei principi della sicurezza stradale, delle strade, della relativa segnaletica, delle norme generali per la condotta dei veicoli, delle regole di comportamento degli utenti) con gli altri livelli sovraordinati del capire, dell'intuire e del sentire, mediante un percorso che li comprende tutti in vista della realizzazione del processo educativo.

INDICAZIONI CURRICOLARI

Per ciò che riguarda «*il corpo e il movimento*», l'attività motoria, di cui il gioco rappresenta la forma privilegiata, costituisce l'ambito attraverso cui il bambino riesce a sviluppare un idoneo comportamento sulla strada. Con essa il bambino realizza lo sviluppo delle capacità senso-percettive, il controllo degli schemi posturali di base, la padronanza del proprio comportamento motorio mediante giochi, opportunamente programmati, di coordinazione motoria, di carattere generale, di carattere specifico e di squadra.

«*I discorsi e le parole*» costituiscono il campo di esperienza in cui la strada e quanto in essa accade possono rappresentare un universo comunicativo estremamente complesso e ricco di sollecitazioni per i bambini. Essi sono immersi in tale realtà; ne percepiscono la molteplicità di segnali, basati su una pluralità di relazioni ricche e diversificate che implicano anche un sistema di regole; cercano di decifrarne i messaggi per dargli un significato compiuto e per adeguare un comportamento alle regole ivi presenti. La scuola deve valorizzare tale multiforme esperienza, per consentire alle bambine e ai bambini di rielaborarla e di padroneggiarla adeguatamente. Occorre far raggiungere loro, attraverso questo campo di esperienza, fiducia nelle proprie capacità di comunicazione e di espressione. Si tratta, fra l'altro, di avvicinare i bambini al linguaggio simbolico e convenzionale della segnaletica e di aiutarli ad interpretarlo e a rispettarlo.

«*Lo spazio, l'ordine e la misura*» si collocano in un ambito in cui il bambino realizza la sicurezza e la stima di sé, mediante la capacità di orientarsi e di compiere scelte autonome. La strada offre una molteplicità di occasioni per sviluppare le capacità matematiche e geometriche e quelle di localizzazione e di raggruppamento. La scuola utilizzerà il ricco materiale che tale ambito offre per aiutare il bambino ad orientarsi nello spazio e a muoversi con sempre maggiore sicurezza. Particolarmente significative sono le attività di vita vissuta quotidiana, quali il percorso casa-scuola. I locali scolastici offrono, inoltre, molteplici occasioni di simulazione di comportamenti sulla strada.

La strada, per ciò che concerne «*le cose, il tempo e la natura*» offre alla scuola una serie di occasioni di riflessione e di rielaborazione sul piano storico, naturalistico e scientifico. Particolare attenzione sarà rivolta ad una metodologia della ricerca che aiuti il bambino a percepire il senso delle trasformazioni e dei mutamenti avvenuti (caratteristiche della strada nelle diverse stagioni; colori, rumori, percorribilità, larghezza e fondo stradale; modifica delle abitazioni; cambiamenti nei mezzi di trasporto). Saranno utili visite nei diversi ambienti dove svolgono la loro attività operatori del settore.

L'educazione stradale si completa e si arricchisce mediante le attività manipolativo-visive, sonoro-musicali, drammatico-teatrali e massmediali, attività queste che si collocano nel campo di esperienza «*Messaggi, forme*

e *media*». Con esse il bambino sviluppa la capacità di comprendere e produrre messaggi, traducendoli e rielaborandoli su codici diversi.

«*Il sé e l'altro*» permette infine di collegare l'educazione stradale agli aspetti di carattere sociale e morale che conducono allo sviluppo di una coscienza etica rispettosa degli altri. La scoperta della necessità di norme valide per tutti offre ai bambini l'occasione per costruire regole di comportamento e di rispettarle in quanto frutto di elaborazione comune in un quadro di valori condivisi. La vita scolastica offre molteplici occasioni per riflettere su tali aspetti della vita sociale e, mediante la realizzazione al suo interno di una calda atmosfera di reciproco rispetto e di coerente comportamento degli adulti, orienterà i bambini verso analoghi comportamenti anche fuori della scuola, con l'indispensabile coinvolgimento delle famiglie.

Scuola Elementare

OBIETTIVI GENERALI

Nella premessa generale ai Programmi didattici per la scuola primaria, tra i caratteri ed i fini della scuola elementare, viene individuato come obiettivo precipuo – su cui si fonda l'intera impostazione dei programmi stessi – l'educazione del fanciullo alla convivenza democratica nella sua accezione più vasta, comprensiva anche della sensibilizzazione ai «problemi della salute, del rispetto dell'ambiente naturale, del corretto atteggiamento verso gli esseri viventi, della conservazione

di strutture e servizi di pubblica utilità, del comportamento stradale».

L'educazione stradale, pertanto, rientra opportunamente nelle finalità generali che la scuola primaria si prefigge, assumendo caratteri di trasversalità rispetto ai vari ambiti disciplinari in cui si sviluppa il progetto culturale ed educativo proprio della scuola primaria, e costituisce un'utile occasione per realizzare tali obiettivi, in quanto i contenuti specifici offrono l'opportunità di un immediato riscontro con l'esperienza quotidiana del fanciullo e rappresentano validi spunti che concorrono a far divenire l'alunno responsabile delle sue azioni, a sollecitarne l'inserimento attivo nell'ambito della dimensione sociale e a favorirne la partecipazione al «bene comune».

OBIETTIVI SPECIFICI

Alla luce di tali istanze formative i programmi didattici costituiscono il quadro di riferimento generale e specifico circa gli obiettivi generali dell'educazione stradale.

Con adeguati strumenti didattici (iniziative, attività, momenti di studio e ricerca, esercitazioni, ecc.) nel corso dei cinque anni del curriculum, tenuti presenti i principi della gradualità e della processualità, la scuola e i docenti dovranno conseguire i seguenti obiettivi:

- a. conoscenza della organizzazione sociale che appartiene al contesto di vita del fanciullo;
- b. conoscenza delle regole e delle norme della vita associata, riferite alla strada;

- c. acquisizione di strumenti per la comprensione del sistema di circolazione stradale in vigore.

Un livello ottimale di conoscenze, per gli alunni di quest'ordine di scuola, sarà costituito da informazioni tecniche sui principali argomenti connessi alla circolazione stradale, da relative esperienze dirette su problemi desunti dalla vita quotidiana, da contatti con adulti, esperti, referenti esterni, per l'acquisizione di elementi di comportamento e di modelli di riferimento.

INDICAZIONI CURRICOLARI

Nella prospettiva della formazione generale del soggetto, cui concorrono tutte le discipline, lo studio degli ambienti sociali e dei rispettivi comportamenti rientra particolarmente nell'ambito degli studi sociali. Questa disciplina, compresa nel più vasto settore degli studi storici e geografici, è, infatti, idonea a riassumere, approfondire, costruire moduli di comportamento individuali e di gruppo, riferibili alle diverse situazioni di vita con le quali i bambini sono chiamati a confrontarsi dentro e fuori la scuola.

Tuttavia anche altre discipline del curriculum offrono spunti, stimoli, riferimenti, atti a promuovere la fondazione di corretti comportamenti in materia di educazione stradale.

Educazione motoria: attività di esercizi propri della disciplina, miranti alla conquista di «capacità senso-percettiva», «capacità coordinative deputate alla scelta del movimento, alla sua direzione, al suo controllo», «padronanza dello schema corporeo», «organizza-

zione spazio temporale e coordinazione dinamica generale», attività di orientamento risultano particolarmente idonee a favorire la padronanza del sé corporeo e l'assunzione di atteggiamenti e comportamenti di rispetto della cosa pubblica e delle regole di vita associata, in relazione ai comportamenti stradali.

Matematica: l'attività di risoluzione di problemi, applicata ad esperienze pratiche e reali del bambino; lo studio delle esperienze spaziali, la realizzazione di modelli e disegni, le rappresentazioni schematiche degli aspetti della realtà fisica, i procedimenti di misura; le attività di potenzialità logica (schematizzazioni, classificazioni, successioni), sono direttamente trasferibili alle esperienze richieste della educazione ai comportamenti stradali

Storia-Geografia-Scienze: la ricostruzione intellettuale dei fatti storici; l'acquisizione delle coordinate spazio-temporali degli avvenimenti, l'osservazione dell'ambiente e dei suoi cambiamenti storici; il variare dei rapporti tra l'ambiente e le società umane, e i problemi dell'interazione; la localizzazione dei fenomeni; l'approfondimento dei rapporti tra società moderna e territorio; l'ecologia dei comportamenti umani verso il mondo naturale e i sistemi della produzione, costituiscono altrettante occasioni di formazione di corretti comportamenti del cittadino, uomo della strada.

Tali attività, a carattere eminentemente pratico oltre che teorico, dovranno trovare adeguato spazio sia nella programmazione educativa di circolo e di plesso, per l'opportunità di inizia-

tive, contatti, consulenze, che favoriscano l'intervento dell'extrascuola (esperti, collaboratori, operatori), sia nella programmazione didattica, nella quale dovranno sistematicamente essere previste e svolte, *con periodicità almeno mensile*. Il progetto di Istituto, che nasce da specifiche esigenze locali ed è centrato su problematiche vicine agli interessi degli alunni, può costituire occasione mirata per l'esame di tutte le situazioni di comportamento stradale che coinvolgono l'alunno di questa fascia di età, sia quale pedone, sia come utente di mezzi di trasporto pubblici e privati.

In tal senso il riferimento alla trattazione interdisciplinare delle attività programmate potrà agevolare la ricerca di spunti, motivazioni, esperienze, per una serie di attività pratiche, variamente organizzate, di giochi finalizzati all'assunzione di comportamenti stradali, di simulazione di situazioni di traffico con l'ausilio di parchi-scuola.

Scuola Secondaria di Primo Grado

OBIETTIVI GENERALI

L'educazione stradale quale insegnamento obbligatorio prescritto dall'art. 230 del Nuovo Codice della Strada rientra nell'azione formativa primaria della Scuola Media finalizzata alla formazione integrale dell'uomo e del cittadino, che deve essere anche utente consapevole e responsabile della strada. La Scuola Media, infatti, anche grazie all'educazione stradale, tende ad «elevare il livello di educazione e di istru-

zione personale di ciascun cittadino e ne potenzia la capacità di partecipazione ai valori della convivenza sociale e di contributo al loro sviluppo» (Premessa ai Programmi del '79).

L'educazione stradale non costituisce materia autonoma, ma rientra in «quel grande campo di raccordo culturale, interdisciplinare» che è l'educazione civica ed è ricompresa in quel quadro di iniziative già in atto, quali ad esempio quelle relative all'educazione alla salute, all'educazione interculturale, ecc., che offrono un quadro di riferimento culturale e metodologico valido anche per l'educazione stradale.

Essa deve, pertanto, sostanziarsi di una trama interdisciplinare di conoscenze e di attività integrate nel progetto didattico-educativo generale.

Tutti i docenti, come richiesto appunto per l'educazione civica, devono sinergicamente agire per far conseguire ai discenti gli obiettivi formativi comuni, avvalendosi ciascuno dei contenuti, degli strumenti e delle attività propri della disciplina insegnata.

Uno di tali obiettivi sovradisciplinari da perseguire è lo sviluppo nei preadolescenti della capacità di mettere in atto comportamenti corretti e responsabili in materia di sicurezza in generale, di cui quella stradale rappresenta solo una parte, ancorché molto rilevante, nell'ambito della dinamica e complessa vita associata dell'era tecnologica avanzata.

Gli obiettivi educativi generali da perseguire sono, pertanto, i seguenti:

a. presa di coscienza della necessità e importanza delle norme volte a re-

golare la vita associata con particolare riferimento a quelle riferite alla strada;

- b. sviluppo della capacità di comprendere, condividere consapevolmente, rispettare ed inverare nei propri atteggiamenti e comportamenti i valori etico-civili insiti nelle norme;
- c. sviluppo dell'autonomia personale e del correlato senso di responsabilità;
- d. sviluppo di un crescente rispetto per la vita degli altri, di una disponibilità sempre maggiore a soddisfare i doveri e gli impegni richiesti dai vincoli di solidarietà umana e sociale.

OBIETTIVI SPECIFICI

Alla fine del ciclo formativo del preadolescente gli alunni devono:

1. Dimostrare di avere assimilato gli elementi essenziali della formazione giuridica di base per l'interiorizzazione delle norme di condotta che rendono possibile la convivenza civile e democratica.
2. Dimostrare di avere acquisito comportamenti corretti e responsabili quali utenti della strada sia come pedoni sia come utenti di mezzi meccanici (bicicletta, ciclomotore).
3. Saper individuare ed applicare le norme principali del Nuovo Codice, in riferimento a situazioni concretamente considerate (reali o simulate) tra quelle più frequenti e rilevanti.
4. Saper riconoscere i valori della segnaletica stradale 'in situazione'.
5. Dimostrare di conoscere le norme di conduzione e il funzionamento

del mezzo meccanico (ciclomotore) ai fini della massima sicurezza nel suo uso.

6. Saper mettere in atto interventi opportuni in caso d'incidenti (pronto soccorso).
7. Saper valutare le varie situazioni di traffico e saper muoversi in esso senza rischi per se stessi e per gli altri, conoscendo a pieno i pericoli che si possono incontrare per propria o altrui responsabilità.
8. Dimostrare consapevolezza degli atteggiamenti negativi di natura psicologica nel rapporto uomo-macchina (narcisismo, istinto di potenza, mitizzazione del mezzo meccanico).
9. Dimostrare consapevolezza dei fattori patologici che possono causare pericoli e danni alla circolazione stradale (mancata igiene alimentare, farmaci che agiscono sui riflessi, droga, alcoolismo, ecc.).
10. Dimostrare consapevolezza circa rischi e danni derivanti alla salute dell'uomo dal traffico assordante ed inquinante che può provocare anche stress e decadimento fisico soprattutto in caso di eccesso nell'uso esclusivo dei mezzi motorizzati per i propri spostamenti.

INDICAZIONI CURRICOLARI, METODOLOGICHE E OPERATIVE

Al Collegio dei docenti spetta dettare, in conformità alle suddette mete educative, le indicazioni generali di programmazione dell'educazione stradale nel quadro delle altre dimensioni trasversali della formazione dei preadoles-

centi che devono essere contenute e armonizzate nel progetto educativo di istituto (PEI); allo stesso organo collegiale spetta la determinazione delle quote-orario da destinare alle attività di educazione stradale nonché la individuazione delle competenze, del personale, delle risorse e condizioni organizzative necessarie per la loro realizzazione.

I singoli Consigli di classe, recependo le suddette indicazioni generali del Collegio dei docenti, in sede di programmazione curricolare delineano un proprio progetto di educazione stradale. Essi debbono riferirsi ai contenuti programmatici impliciti negli obiettivi formativi che sono stati sopra elencati con un primo grado di adattamento, necessariamente generico, al livello di scolarità (età 11-14 anni).

Tali contenuti sono desunti direttamente dalle precise indicazioni dell'art. 230 del Nuovo Codice sul programma obbligatorio di educazione stradale: principi della sicurezza stradale; tipologia delle strade; segnaletica stradale; tipologia dei veicoli; norme generali per la condotta dei veicoli; norme di comportamento degli utenti.

Spetta ai Consigli di classe stessi l'ulteriore definizione degli obiettivi specifici e la conseguente consona scelta ed organizzazione dei contenuti, nel rispetto dei principi della continuità formativa, sulla base di una graduata articolazione nella proiezione triennale del ciclo della scuola media, iniziando nel primo anno con una attenta verifica delle acquisizioni raggiunte nel ciclo elementare.

I Consigli di classe nella loro autonomia programmatica indicano di volta in volta i contributi tematici che le singole discipline del curriculum possono offrire all'elaborazione e attuazione del progetto formativo.

Solo a titolo esemplificativo qui ci si limita ad alcune indicazioni di tali contributi: rappresentazione orale e scritta di esperienze di vita e di abitudini nel contesto della vita moderna nella «strada»; linguaggi convenzionali e segnaletica stradale; comparazione con i contesti di vita urbana delle nazioni di cui è studiata la lingua (ambito dell'educazione linguistica); concetto di scala, cartografia, viabilità e sistemazione urbanistica, dinamica uomo-ambiente e problemi ecologici (geografia); funzionamento del mezzo meccanico e sua utilizzazione razionale, rapporto della tecnica con l'uomo e con l'ambiente, ecc. (ambito dell'educazione tecnica).

Data la dimensione squisitamente etico-sociale dell'educazione stradale, ricompresa nell'ampio campo interdisciplinare dell'educazione civica, dal punto di vista metodologico va evitata un'impostazione teorico-formale dell'attività di insegnamento-apprendimento; devono essere invece privilegiate esperienze di apprendimento socializzanti e strettamente connesse all'ambiente vitale dei preadolescenti in modo che ne risulti concretamente investita la loro vita affettiva ed etico-sociale; metodi congruenti ed efficaci sono quelli della ricerca e del lavoro di gruppo e di squadra con modalità interattive che sollecitino la partecipazione attiva ed il coinvolgimento ope-

rativo motivante dei preadolescenti, in aderenza alle caratteristiche psicologiche di una fase evolutiva nella quale si sviluppa la capacità sociale di reciproca relazione e collaborazione e una crescente affermazione dell'autonomia e del senso di responsabilità.

Solo a titolo esemplificativo si pongono all'attenzione dei Consigli di classe alcuni tipi di attività congruenti con l'esigenza psico-pedagogica rappresentata:

- giochi e gare di regolarità su esempio di circolazione stradale;
- assunzione da parte degli allievi di vari ruoli (pedone, vigile urbano, ecc.) nella conduzione del gioco;
- esercizi vari di simulazione;
- rilevamento e verbalizzazione delle infrazioni delle norme del Codice stradale in situazioni reali e simulate;
- esercitazioni all'aperto sia in spazio protetto sia in situazione reale con l'ausilio della polizia municipale;
- esercitazioni e prove per la padronanza nell'uso sicuro del mezzo meccanico (bicicletta e ciclomotore);
- attività sportive su strada (maratona, ecc.);
- esercizi per misurare ed intensificare il grado di attenzione e la capacità di reazione degli alunni in situazioni di traffico;
- esercizi volti a sviluppare la motricità cosciente e la capacità di dominare le emozioni, ecc.;
- attività supportate dalle tecnologie educative (come proiezioni e discussione di film, ecc.) soprattutto quelle della cosiddetta multime-

dialità interattiva che rendono più efficace il processo formativo con la simulazione spettacolare di eventi reali che si prestano anche a esigenze di individualizzazione dell'insegnamento;

- rappresentazione e/o analisi con vari linguaggi (letterari, figurativi, foto-filmici, ecc.) del mondo della «strada» e delle multiformi esperienze di vita di relazione che vi si svolgono (con elaborazioni effettuate sia individualmente sia in équipe);
- manifestazioni dedicate all'educazione stradale con giochi, gare e premi.

La realizzazione delle iniziative di carattere pratico-operativo nonché l'attività di coordinamento per i contributi formativi di altre agenzie chiamate a cooperare con la partecipazione di propri operatori competenti possono essere affidate al docente di educazione fisica.

Scuola Secondaria Superiore

OBIETTIVI

Negli istituti di istruzione secondaria superiore gli obiettivi che l'educazione stradale come attività obbligatoria si prefigge si collegano con quelli individuati ed evidenziati per la scuola media, rafforzandoli e completandoli nella dimensione di una continuità progressiva.

Finalità fondamentale resta l'acquisizione sempre più consapevole da parte dei giovani di una «coscienza civile», da raggiungersi mediante cono-

scenze e consequenziali comportamenti responsabili, atti a garantire il rispetto di ogni norma di vita di relazione nell'interesse del singolo e della collettività.

A tali finalità di formazione globale della personalità si affianca, in questa fascia di età in cui sempre più generalizzato diviene l'uso del mezzo di trasporto privato non più limitato al solo ciclomotore, la necessità che i giovani acquisiscano conoscenze precise su tutto quanto attiene l'uso appropriato e sicuro del mezzo meccanico. Fermo restando che l'istituzione scolastica non debba fungere da «scuola guida», appare però indispensabile l'acquisizione da parte dei giovani di conoscenze approfondite sulle norme contenute dal Codice della Strada, sulle sanzioni derivanti dalla loro inosservanza, sul funzionamento della macchina e sui rischi che comporta l'uso non appropriato che di essa può essere fatto.

INDICAZIONI CURRICOLARI

L'articolazione della scuola secondaria superiore in vari indirizzi crea una situazione diversificata nella individuazione delle linee di collegamento tra le discipline esistenti nei differenti curricula e gli elementi di educazione stradale, al fine di predisporre adeguati percorsi formativi.

Elemento comune per tutti gli ordini scolastici resta, comunque, la necessità di considerare l'educazione stradale in maniera trasversale rispetto alle finalità educative di questo grado di istruzione e agli obiettivi specifici individuabili nei vari contenuti disciplinari.

Nel delineare le linee programmatiche entro cui le singole istituzioni scolastiche struttureranno un loro progetto di istituto, commisurato, pur nella sua esplicita trasversalità ed interdisciplinarietà alle istanze maggiormente avvertite nelle specifiche realtà territoriali, si evidenziano, qui di seguito, gli ambiti disciplinari ritenuti più idonei a creare collegamenti con l'educazione stradale.

Negli istituti appartenenti all'area classica, scientifica e magistrale i contenuti teorici del Codice della Strada possono essere opportunamente ricondotti nell'ambito dell'educazione civica, valorizzando in tal modo la dimensione «civica» dell'educazione stradale, mentre la storia potrà essere l'ambito mediante il quale rivolgere l'attenzione nei confronti della realtà tecnico-economica del settore trasporti.

Anche negli istituti tecnici l'area disciplinare privilegiata può essere considerata l'educazione civica, a cui si aggiungono anche il diritto e l'economia, con la possibilità offerta da tali discipline per la comprensione della realtà sociale attraverso la conoscenza delle norme che regolano la vita di relazione in una prospettiva di rispetto, responsabilità e solidarietà. I contenuti delle materie tecnologiche possono, dal canto loro, concorrere opportunamente all'educazione stradale, attraverso l'approfondimento di temi quale il corretto utilizzo dei mezzi di trasporto; mentre l'ambito delle materie artistiche si presta allo sviluppo di atteggiamenti consapevoli nei confronti di ogni forma di informazione-comunica-

zione visiva. Si ricorda, infine, che nell'area linguistica si sviluppano attività di apprendimento dei linguaggi verbali e non verbali tra i quali si colloca quello della articolata segnaletica stradale.

Negli istituti professionali gli obiettivi dell'educazione stradale sono raggiungibili attraverso l'elaborazione di moduli didattici inseriti nella programmazione generale, ma sviluppati anche qui, in maniera elettiva, nell'area delle discipline giuridico-economiche, per la valenza che tali discipline assommano di educazione civile, civica e socio politica.

Va considerato, inoltre, che in tutti gli istituti di istruzione secondaria superiore l'educazione fisica è la disciplina in cui sono riscontrabili connessioni con l'educazione stradale sia negli obiettivi sia nei contenuti. Essa può, quindi, costituire una comune pista di lavoro. Al docente responsabile di tale disciplina potrebbe essere affidata la funzione di coordinamento di attività pratiche, a cui destinare almeno dieci ore nel corso dell'anno scolastico, da programarsi secondo le esigenze individuate nelle singole istituzioni scolastiche e da realizzarsi con l'eventuale supporto di agenzie esterne all'ambito scolastico.

Infine ambiti privilegiati per la realizzazione di una efficace azione di educazione stradale sono il Progetto Salute, a cui può essere ricondotta l'educazione alla sicurezza, ed il Progetto Giovani, nel cui ambito sono riconducibili temi di discussione connessi alla «strada» intesa come «ambiente di vita».

CERTIFICATO DI IDONEITÀ ALLA GUIDA DEI CICLOMOTORI

Linee guida*

LA NORMATIVA

- Decreto legislativo n. 9 del 15 gennaio 2002 art. 6 e 15 «modifiche al codice della strada»; contiene, tra le altre innovazioni, **l'introduzione dell'obbligo del certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori.**
- Decreto Legge n. 151 del 27 giugno 2003 «modifiche ed integrazioni al Codice della Strada»; fissa l'entrata in vigore dell'obbligo del **certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori** al 1 luglio 2004; per i minorenni che non siano in possesso della patente di guida A o della patente di guida sotto categoria A1.
- Legge n. 214 del 1 agosto 2003 «conversione in Legge, con modificazioni, del Decreto Legge 27 giugno 2003 n. 151, recante modifiche ed integrazioni al Codice della Strada».
- Decreto legislativo n. 285/92 e successive modificazioni – Codice della Strada.
- Decreto MIT del 30 giugno 2003 «programma dei corsi e procedure d'esame per il conseguimento del certificato di idoneità per la guida dei ciclomotori».

I CORSI

La legge, conferendo ai destinatari la facoltà o di seguire un corso, gratuito presso le scuole o a pagamento presso le autoscuole, contestualmente **obbliga le istituzioni scolastiche** e le autoscuole ad organizzare i corsi.

I giovani che frequentano le scuole medie e superiori, statali e non statali, possono partecipare ai corsi organizzati **gratuitamente** all'interno della scuola, nell'ambito dell'autonomia scolastica.

Ai corsi si accede mediante domanda indirizzata al Dirigente Scolastico, nei termini di tempo stabiliti dalla singola Istituzione Scolastica.

Si consiglia di utilizzare l'unito modello di domanda ufficiale allegato al D.M. MIT n. 151/03, valido come richiesta di ammissione agli esami, da sostenere al termine della frequenza obbligatoria ai corsi, anche come richiesta di accesso ai corsi. La domanda deve essere **firmata dal genitore del minore, o da chi ne fa le veci, acquisita agli atti della scuola durante lo svolgimento del corso**, e inviata per l'ammissione all'esame **all'Ufficio Provinciale del Dipartimento dei trasporti terrestri, dal Di-**

* Allegate alla Circolare MIUR del 31 ottobre 2003 prot. n. 4355.

rigente dell'Istituzione scolastica, dopo le verifiche di legge.

Ai fini di una migliore organizzazione e di un coordinamento efficace a livello territoriale, le scuole potranno fissare un termine di presentazione delle domande di iscrizione.

Chi deve istituirli

Le Istituzioni Scolastiche, pubbliche e private, organizzano, su richiesta delle famiglie a norma dell'art. 6 del D. L.vo 9/02, corsi per il conseguimento del certificato di idoneità alla guida del ciclomotore.

Docenti

Le scuole, nell'ambito della propria autonomia, individuano i docenti che terranno i corsi, tra coloro che possiedono le competenze specifiche, nel rispetto della normativa vigente (D. L.vo 9/02 e art. 230 del Codice della Strada):

- insegnanti di autoscuole;
- forze di polizia e personale del MIT abilitato all'espletamento del servizio di polizia stradale;
- carabinieri;
- vigili urbani;
- guardia di finanza;
- docenti in possesso delle competenze derivanti dall'aver organizzato e realizzato specifiche attività formative di educazione stradale, per almeno un triennio, certificate dal Dirigente Scolastico;
- personale designato dalle associazioni e dagli enti, pubblici e privati, impegnati in attività colle-

gate alla circolazione stradale e riconosciuti dal MIT, con competenze derivanti dall'aver svolto specifiche attività formative di educazione stradale da almeno 3 anni, documentate attraverso dichiarazioni del Dirigente Scolastico della scuola in cui hanno operato.

Utenti

Partecipano agli esami le **studentesse** e gli **studenti**, che abbiano compiuto i **14 anni** e siano minori di **18 anni** (art. 6 del D. L.vo 9/02), che abbiano presentato domanda di ammissione e abbiano frequentato regolarmente il corso.

Fermo restando le condizioni sopra richiamate, è possibile consentire la partecipazione ai corsi anche ai tredicenni che compiano i 14 anni nell'arco dell'anno scolastico (art. 18 del D. L.vo 9/02).

Durata

La durata dei corsi effettuati nelle scuole è di **20 ore**, così ripartite:

- a. 4 ore – Norme di comportamento, modulo A;
- b. 6 ore – Segnaletica, modulo B;
- c. 2 ore – Educazione al Rispetto della legge, modulo C.

Con oltre 3 ore di assenza alle lezioni dei moduli a, b, c, non si è ammessi a sostenere l'esame.

La scuola, per completare il percorso educativo deve svolgere:

- d. 8 ore di Educazione alla Convivenza Civile.

In considerazione del nuovo quadro giuridico di riferimento a partire dal D.P.R. 275/99 che introduce l'autonomia negli istituti scolastici e della circolare MIUR n. 62/03, sembra ragionevole proporre di attivare le 8 ore di Educazione alla Convivenza Civile previste dal decreto del MIT 30/6/ 2003, una volta inserite nel POF all'interno del curriculum – come approccio pluridisciplinare, in orario **curricolare e rivolte all'intero gruppo classe**, a prescindere dalla finalità del corso per il conseguimento del certificato di idoneità alla guida del ciclomotore.

I moduli a, b, c, previsti dal POF, si attivano in orario extracurricolare.

Esami

«La prova finale dei corsi, organizzati in ambito scolastico è espletata da un **funzionario** del Dipartimento per i Trasporti terrestri» del Ministero delle Infrastrutture insieme all'**operatore responsabile della gestione dei corsi** (art 6 del D. L.vo 9/02).

Al termine del corso, ed entro l'arco di tempo di validità – un anno – e comunque prima di sostenere l'esame, dovrà essere regolarizzata la domanda di ammissione per sostenere l'esame, mediante i **versamenti di legge** (art. 3 Decreto MIT 30/6/2003). Gli interessati si avvalgono a tale scopo del modello allegato al Decreto Ministeriale MIT, 30 giugno 2003.

I candidati, che non hanno regolarizzato la domanda di ammissione con i versamenti di legge previsti, non possono accedere all'esame finale.

I candidati che hanno terminato il corso da più di un anno o che non hanno superato l'esame, **devono** ripetere il corso prima di essere nuovamente ammessi agli esami (Decreto MIT 30/6/2003).

Operatore responsabile del corso

«L'**operatore responsabile della gestione dei corsi**» organizzati in ambito scolastico (art 6 del D. L.vo 9/02) provvede che siano espletati i seguenti adempimenti:

- preparazione e organizzazione dei corsi;
- gestione amministrativo contabile delle attività connesse alla realizzazione dei corsi;
- verifica del registro delle presenze, documento ufficiale per la presentazione dei candidati all'esame;
- identificazione dei candidati prima dell'esame;
- lettura delle istruzioni per la compilazione delle schede d'esame;
- co-presenza alla prova finale.

Il Dirigente Scolastico può assumere la funzione di operatore responsabile della gestione dei corsi o delegarla ad un suo fiduciario.

Questionari d'esame

L'esame si espleta su un questionario, predisposto dal MIT – Dipartimento per i trasporti terrestri, contenente **10 domande** con 3 risposte che possono essere:

- tutte e 3 false;
- tutte e 3 vere;

- 2 vere e 1 falsa;
- 1 vera e 2 false.

Sono ammessi al **massimo 4 errori** per ritenere superato l'esame (Decreto MIT 30/6/2003).

Il certificato di idoneità

Il certificato di idoneità, che non è un documento di identità, viene rilasciato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è necessario per la guida del ciclomotore e deve essere accompagnato dal documento di riconoscimento (art. 3 Legge n. 214/03).

L'ORGANIZZAZIONE

Gli accordi, i protocolli, le intese

Le Scuole, secondo i poteri riconosciuti dall'art. 9 del D.P.R. 275/99, potranno avvalersi della collaborazione degli Enti Locali, delle Autoscuole, delle Istituzioni e Associazioni pubbliche e private, impegnate in attività collegate alla circolazione stradale, in base al Decreto Legislativo 9/02, previa stipula di opportune intese formali: «[omissis] apposite convenzioni a titolo gratuito con comuni, autoscuole, istituzioni ed associazioni pubbliche e private impegnate in attività collegate alla circolazione stradale».

Si ricorda, inoltre, che ai sensi dell'art. 32 della Legge 144/99, Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, Comuni, Province, e Regioni sono incaricati di «definire e attuare gli interventi per il miglioramento

della sicurezza stradale», indirizzati al «rafforzamento e miglioramento dell'efficacia dell'azione di informazione e delle campagne di sensibilizzazione ai valori della sicurezza stradale». Nell'ambito di tali competenze possono essere stipulati accordi, convenzioni tra dette Istituzioni, le scuole e le strutture organizzative periferiche del MIUR.

Infine, atteso che i Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Interno e della Salute sono direttamente coinvolti nella «Consulta per la sicurezza stradale», organismo che opera sia a livello nazionale che periferico, consegue che anche gli Uffici Periferici di dette amministrazioni – Prefetture, ASL – possono partecipare alla realizzazione dei corsi per il certificato di idoneità alla guida del ciclomotore.

Nell'ambito delle intese, oltre ai partners istituzionali, i singoli CSA possono prevedere accordi per contributi e supporti alle attività – nel rispetto delle garanzie di tutela dei minori – con soggetti privati, Enti di promozione o altro.

I finanziamenti

L'art. 15 del D. L.vo 9/02 destina il 7,5% del totale annuo dei proventi di cui al comma 1 dell'art. 208 del Codice della Strada (decreto legislativo n. 285/92) al MIUR – Dipartimento per i servizi per il territorio, «al fine di **favorire** l'impegno della scuola pubblica e privata nell'insegnamento dell'educazione stradale e per l'organizzazione dei corsi per il conseguimento

del certificato di idoneità alla conduzione dei ciclomotori».

Corsi in reti di scuole

Ai sensi del D.P.R. 8 marzo 1999, n. 275, «regolamento recante norme in materia di autonomia didattica e organizzativa delle Istituzioni scolastiche», le singole Istituzioni possono organizzare i corsi con accordi di rete sia in verticale – Scuola media (3^a media), Istituti Superiori – sia in orizzontale – scuole e istituti pari grado.

ISTITUZIONI DI RIFERIMENTO

USR

Gli Uffici Scolastici Regionali, tramite l'azione di implementazione del coordinamento regionale, si organizzeranno al proprio interno per creare i necessari collegamenti con i Centri Servizi Amministrativi e per garantire il costante monitoraggio dei corsi attivati.

Il CSA, in collaborazione con il competente Ufficio Provinciale del MIT, svolgerà il ruolo di consulenza, di monitoraggio, di collegamento e coordinamento con le singole Istituzioni scolastiche. Inoltre, il CSA, promotore di accordi a livello provinciale, stipulerà l'intesa locale, al fine di facilitare successivi raccordi tra le istituzioni scolastiche, gli EE.LL., le isti-

tuzioni, le associazioni e gli enti di settore, per realizzare i corsi e per organizzare gli esami.

I Ministeri

Le attività organizzative degli Uffici Scolastici Regionali vengono concordate e coordinate con la Direzione Generale per lo status dello studente del Dipartimento dei servizi nel territorio – MIUR.

Le attività organizzative degli Uffici Periferici del MIT, sono concordate e coordinate dalla Direzione Generale della Motorizzazione e della sicurezza del trasporto terrestre del Dipartimento dei trasporti terrestri e per i sistemi informativi e statistici – MIT.

Le strategie programmatiche nazionali sono definite dalle due Direzioni Generali nell'ambito delle attività del gruppo di lavoro costituito con decreto interministeriale sottoscritto in data 6 marzo 2003, dal Ministro Letizia Moratti e dal Ministro Pietro Lunardi.

I MONITORAGGI

Per garantire una più puntuale distribuzione di fondi e conoscere i bisogni del territorio, è necessaria una azione di monitoraggio costante dei corsi attivati, pertanto le singole Istituzioni scolastiche sono invitate a rispondere alle schede di raccolta dati inviate periodicamente.

EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE

Linee di indirizzo

MINISTERO DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE

Il Ministro

Prot. n. 1437/A6

Roma, 15 marzo 2007

VISTA la Costituzione della Repubblica Italiana;

VISTO il D.P.R. n. 585 del 1958, che introduce l'insegnamento dell'educazione stradale all'interno dei programmi di educazione civica;

VISTO il D. L.vo n. 285 del 30 aprile 1992, ed in particolare l'art. 230, così come modificato dall'art. 10, comma 4, della Legge n. 366 del 19 ottobre 1998, che prevede la predisposizione di interventi didattici di educazione stradale da svolgere come attività obbligatoria nelle scuole di ogni ordine e grado;

VISTO l'art. 21 della Legge n. 59 del 15 Marzo 1997 che riconosce personalità giuridica a tutte le istituzioni scolastiche e ne stabilisce l'autonomia;

VISTO il D.P.R. n. 275 dell'8 marzo 1999, che regola l'autonomia didattica, organizzativa e di ricerca, sperimentazione e sviluppo delle istituzioni scolastiche;

VISTO il D. L.vo n. 9 del 15 Gennaio 2002, contenente «Disposizioni integrative e correttive del Nuovo Codice della Strada», che intro-

duce l'obbligo del conseguimento del Certificato d'idoneità alla guida del ciclomotore per i minori che abbiano compiuto i 14 anni;

VISTO il Decreto 30 giugno 2003 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che definisce il programma dei corsi e le procedure d'esame per il conseguimento del certificato di idoneità per la guida dei ciclomotori;

VISTA la Legge n. 214 del 10 agosto 2003, di conversione del D.L. n. 151 del 27 giugno 2003, recante modifiche ed integrazioni al Codice della strada;

VISTO il Programma di azione europeo per la sicurezza stradale 2003/2010, che richiede l'impegno di tutti i gruppi sociali per far sì che ciascuno possa contribuire, dal proprio livello, all'aumento della sicurezza stradale in Europa;

VISTA la Direttiva del Ministro della Pubblica Istruzione del 16 ottobre 2006 contenente le linee di indirizzo sulla cittadinanza democratica e sulla legalità;

TENUTO CONTO della forte richiesta della società italiana ed europea di azioni concrete ed efficaci per diffondere la Cultura della sicurezza stradale;

RITENUTO che l'educazione alla sicurezza stradale va vista non solo e non tanto quanto conoscenza tecnica o addestramento, ma come attività educativa;

CONSIDERATA la necessità di attuare strategie di organizzazione e di cooperazione con tutti i soggetti coinvolti, interni ed esterni alla scuola, ivi comprese le famiglie, per attuare un percorso formativo integrato che sviluppi nei giovani positive modifiche comportamentali e valoriali;

CONSIDERATA l'esigenza di conoscere i problemi e le difficoltà che i giovani vivono quotidianamente nell'ambiente della mobilità;

RITENUTO che l'educazione alla sicurezza stradale, inserita in un più ampio contesto di salute pubblica, riferita soprattutto alle percentuali di incidentalità stradale giovanile, richiede una chiara consapevolezza delle regole della strada, intesa non solo come luogo di circolazione di veicoli ma come luogo di incontro e comunicazione nel rispetto di sé e degli altri;

EMANA

il presente atto di indirizzo recante le linee guida e gli orientamenti per l'attuazione di interventi ed iniziative di educazione alla sicurezza stradale.

1. FINALITÀ

La finalità prioritaria è fornire una cornice di riferimento, all'interno della quale definire percorsi in cui tale educazione venga valorizzata nelle sue potenzialità educative e formative e concorra così allo sviluppo di conoscenze, abilità e attitudini in relazione:

- al potenziamento di un'autonoma capacità di giudizio e della responsabilità personale e sociale;

- allo sviluppo della conoscenza e del rispetto delle norme di legge, di comportamenti corretti sulla strada e di comportamenti ispirati alla cultura della legalità;
- all'acquisizione della consapevolezza del rapporto tra stile di vita e stile di guida.

Finalità che confluiscono nell'acquisizione della capacità di affrontare e risolvere situazioni problematiche attraverso l'esercizio del pensiero critico e del pensiero creativo.

A partire dal patrimonio di esperienze realizzate dalle scuole, le linee strategiche rappresentano un ulteriore contributo alla realizzazione di iniziative connesse con le finalità indicate.

Nella scuola dell'autonomia sono molteplici gli spazi che permettono di realizzare percorsi formativi trasversali per la costruzione di una nuova «Cultura della sicurezza stradale».

È proprio in regime di autonomia che è possibile organizzare un curriculum che favorisca il potenziamento di attività funzionali alle finalità esplicitate, i cui destinatari sono gli alunni delle scuole di ogni ordine e grado.

2. OBIETTIVI

- Fornire indicazioni che rappresentino un quadro di riferimento per le singole Istituzioni scolastiche.
- Identificare e formare i referenti dei percorsi formativi ai vari livelli.
- Organizzare percorsi formativi di educazione alla sicurezza stradale tenendo conto delle specifiche realtà socio-culturali.

- Realizzare interventi innovativi efficaci valorizzando l'esistente.
- Costruire una rete di collaborazioni per un efficace sostegno reciproco.
- Strutturare un quadro di azioni integrate di tipo metodologico/didattico e finanziario.

3. INDICAZIONI OPERATIVE¹

Le linee strategiche riportate di seguito sono quelle emerse dagli esiti delle azioni di monitoraggio delle iniziative più significative di educazione alla sicurezza stradale realizzate dalle scuole di ogni ordine e grado sul territorio nazionale.

Da tale monitoraggio i punti di forza che caratterizzano un «progetto» di qualità in relazione allo specifico dell'educazione alla sicurezza stradale risultano essere:

- risorse professionali;
- flessibilità organizzativa e didattica dei percorsi;
- motivazione all'apprendimento;
- continuità;
- collaborazioni tra reti di scuole, con il territorio e con le famiglie.

3.1 Risorse professionali

Visti i possibili collegamenti realizzabili con i vari ambiti disciplinari, le Istituzioni scolastiche possono avvalersi dei docenti in organico, per costruire «percorsi formativi trasversali» sui temi della sicurezza stradale.

Possono, inoltre, essere coinvolti esperti esterni, con competenze specifiche, reperiti all'interno della rete di collaborazioni attivate dalle singole Istituzioni scolastiche.

Gli esperti opereranno in sinergia con i docenti e secondo le modalità definite dal Piano dell'Offerta Formativa.

3.2 Flessibilità organizzativa e didattica dei percorsi

Come previsto dal D.P.R. 275/99, in sede di programmazione ed organizzazione del percorso formativo è possibile utilizzare tutti gli strumenti di flessibilità previsti in funzione del raggiungimento degli obiettivi propri dell'intervento.

Le istituzioni scolastiche, nel definire percorsi formativi, possono organizzare l'attività didattica in maniera modulare e flessibile, adottando modelli organizzativi riferiti ad un gruppo classe o classi aperte (orizzontali o verticali).

Le attività di educazione alla sicurezza stradale possono essere svolte in orario curricolare, grazie ai collegamenti realizzabili con i vari ambiti disciplinari, e/o extracurricolare, all'interno di progetti dedicati.

Potrà, inoltre, essere riutilizzata la quota del monte ore annuale (20%) per organizzare percorsi trasversali opportunamente curvati sui temi dell'educazione alla sicurezza stradale.

1. Restituzione degli esiti del monitoraggio *Esperienze significative di educazione alla sicurezza stradale nelle scuole di ogni ordine e grado attuate nell'anno scolastico 2005/06*, realizzato nel giugno del 2006.

3.3 Motivazione all'apprendimento

Adottare strategie che promuovono la partecipazione attiva e rendono attraente l'apprendimento può favorire l'acquisizione di una mentalità critica e creativa.

Vivere esperienze che partono dal gioco, soprattutto nella scuola dell'infanzia e primaria, può rivelarsi un metodo efficace e stimolante per apprendere il rispetto degli altri e delle regole della civile convivenza.

Proporre attività laboratoriali o di apprendimento cooperativo e prevedere momenti di sensibilizzazione sui temi della sicurezza stradale facilita l'assunzione da parte degli alunni di comportamenti consapevoli e responsabili.

Creare situazioni di stimolo alla risoluzione di problemi ed allo sviluppo di abilità logiche (problem solving), anche attraverso percorsi trasversali di educazione alla sicurezza stradale, può stimolare reti cognitive flessibili.

Sulla base delle modalità della ricerca-azione, osservare l'impatto degli interventi ed analizzarne gli esiti permette di correggere e curvare, in modo efficace, le tappe successive del percorso formativo.

3.4 Continuità

È possibile definire percorsi formativi trasversali – organizzati in moduli curriculari e/o extracurriculari e/o con il riutilizzo della quota locale – che rico-

prono l'intero arco dell'anno scolastico e che si sviluppano in continuità nei vari ordini di scuola. Ciò può consentire di rendere l'intervento formativo ancor più efficace.

3.5 Collaborazioni tra reti di scuole, con il territorio e con le famiglie

Nella scuola dell'autonomia l'utilizzo di figure di coordinamento (docenti referenti) facilita l'integrazione scuola/territorio.

Le possibili collaborazioni attive con uno o più partner (EE.LL., Enti e Associazioni di settore, Forze dell'Ordine, ASL, Università) danno concretezza ad una serie di azioni sinergiche che convergono in un'offerta formativa integrata.

Il coinvolgimento delle famiglie, anche attraverso le Associazioni che le rappresentano, rende coerenti e condivise le iniziative in un continuum di scuola e quotidiano.

4. CORSI PER IL CONSEGUIMENTO DEL CERTIFICATO D'IDONEITÀ ALLA GUIDA DEL CICLOMOTORE²

La durata dei corsi effettuati nelle scuole è pari a 20 ore intese come pacchetto unico di attività integrate e coordinate.

Per ottimizzare l'efficacia del percorso formativo e per una ricaduta

2. Modifiche ed integrazioni alle Linee guide per il conseguimento del Certificato d'idoneità alla guida del ciclomotore – Ministero Pubblica Istruzione – 2003.

positiva sugli stili comportamentali degli alunni, si ritiene fondamentale realizzare l'intero monte ore in orario extracurricolare.

4.1 12 ore a carattere tecnico

N. 3 moduli formativi tenuti dai docenti individuati ai sensi delle Linee guida MPI del 2003, nel rispetto della normativa vigente.

Modulo A – Norme di comportamento – area psicologica e fisiologica (4 ore).

Gli argomenti da trattare possono essere:

- l'educazione alla circolazione,
- l'accettazione della norma,
- l'apprendimento dei comportamenti stradali,
- il rapporto tra sviluppo evolutivo, gruppo dei pari ed attività di educazione alla sicurezza stradale,
- i pericoli e l'incidentalità.

Modulo B – Segnaletica – area conseguimento del patentino (6 ore).

Gli argomenti da trattare possono essere:

- il ciclomotore:
 1. quadro normativo,
 2. classificazione del mezzo,
 3. documentazione ed uso del ciclomotore;
- la segnaletica: dall'origine delle fonti giuridiche alla normativa vigente.

Modulo C – Educazione al rispetto della legge – area giuridico/sanzionatoria (2 ore).

Gli argomenti da trattare possono essere:

- il rispetto della norma: aspetti giuridici e sanzionatori,
- comportamento in caso di incidente,
- procedure per l'organizzazione degli esami.

4.2 8 ore a carattere educativo

N. 3 moduli formativi all'interno di aree di interesse che coinvolgono lo studente attraverso momenti/interventi cognitivo-relazionali e emotivo-affettivi, tenuti dai docenti in organico.

Modulo A – area di interesse: educazione stradale ed educazione ambientale.

Gli argomenti da trattare possono essere:

- sicurezza stradale,
- aspetti fisiologici/psicologici della guida,
- rispetto ambientale.

Modulo B – area di interesse: educazione alla salute ed educazione alimentare.

Gli argomenti da trattare possono essere:

- alimentazione,
- alcool/farmaci/droghe,
- primo soccorso/emergenza/urgenza.

Modulo C – area di interesse: educazione alla cittadinanza ed educazione all'affettività.

Gli argomenti da trattare possono essere:

- legalità,

- valore della norma e dei comportamenti stradali.

5. AZIONI A LIVELLO NAZIONALE

Il Ministero della Pubblica Istruzione, al fine di perseguire le finalità e gli obiettivi indicati, promuove le seguenti azioni:

- **Supporto e sostegno** alle scuole autonome nella realizzazione degli interventi e delle iniziative di educazione alla sicurezza stradale e dei corsi per il conseguimento del CIG, d'intesa ed in collaborazione con la rete dei referenti regionali e provinciali.
- **Continuo confronto e fattiva e sinergica collaborazione** con la rete dei referenti regionali e provinciali per l'educazione alla sicurezza stradale.
- **Formazione dei formatori** (referenti regionali, provinciali e delle singole istituzioni scolastiche) attraverso l'attivazione di una piattaforma e-learning interattiva, dedicata alle tematiche connesse all'educazione alla sicurezza stradale, e la realizzazione di momenti di approfondimento in presenza a livello provinciale, regionale, per aree geografiche e nazionali.
- **Formazione dei peer educator** con il coinvolgimento dei rappresentanti delle Consulte provinciali degli studenti, attraverso l'attuazione di una serie di seminari interregionali e nazionali.
- **Realizzazione di azioni congiunte e coordinate** d'intesa con

il Ministero dell'Interno, il Ministero dei Trasporti, il Ministero della Giustizia e il Ministero della Salute.

- **Attuazione di accordi e intese** con gli Enti locali e territoriali e con gli Enti e le Associazioni di settore.
- **Studio e realizzazione** di interventi formativi/informativi realizzati attraverso canali radio-televisivi.
- **Supporto e sostegno** alla piena attuazione dei Progetti nazionali realizzati insieme con partner istituzionali.
- **Definizione di criteri condivisi**, quantitativi e qualitativi, di attribuzione dei fondi provenienti dal capitolo 1450.
- **Attivazione corsi** per il conseguimento del certificato di idoneità alla guida del ciclomotore anche con l'utilizzo di un ambiente dedicato all'interno della piattaforma e-learning interattiva fruibile attraverso il web.
- **Ampliamento della sperimentazione** della prova pratica di guida del ciclomotore.

Le azioni promosse a livello centrale saranno diffuse attraverso note circolari e pubblicate sul sito istituzionale.

6. AZIONI A LIVELLO REGIONALE E PROVINCIALE

Gli USR e gli USP, nel rispetto dell'autonomia e nell'ambito delle proprie competenze promuoveranno le seguenti azioni:

- **Programmazione, diffusione e coordinamento** delle azioni promosse, sia a livello regionale che provinciale anche tramite l'indizione di apposite conferenze di servizio.
- **Attuazione di intese e collaborazioni** con gli Enti locali e territoriali, con gli Enti e le Associazioni di settore e con le famiglie.
- **Supporto e sostegno** alle scuole autonome nella realizzazione degli interventi di educazione alla sicurezza stradale e dei corsi per il conseguimento del CIG.
- **Definizione e attivazione**, a livello provinciale, di Laboratori pilota di educazione alla sicurezza stradale intesi come centri di sperimentazione e innovazione metodologico-didattica, capofila di reti di scuole e volano di iniziative e attività, d'intesa ed in collaborazione con il territorio.

7. MONITORAGGIO E VALUTAZIONE DEGLI INTERVENTI

L'iniziativa prevede un'azione di monitoraggio dell'intera attività al fine di verificare gli andamenti e gli esiti degli interventi, evidenziando gli elementi di criticità ed i punti di forza con il duplice intento di completare la diffusione delle esperienze più significative ed elevare a sistema le iniziative sperimentali (ad es. laboratori pilota e prove pratiche di guida del ciclomotore).

Livelli di indagine:

- a. Scuola (Valutazione e autovalutazione);
- b. USP (dati quantitativi – dati qualitativi: comparazione tra istituzioni scolastiche, confronti tra gruppi di diversa composizione [osservazioni sul campo, interviste; focus group]);
- c. USR (quadro delle azioni realizzate – analisi e valutazione);
- d. MPI (QUADRO NAZIONALE – CONFRONTO UE).

IL MINISTRO
On.le Giuseppe Fioroni