

Studiare sicurezza

In che modo le *Indicazioni nazionali per i Piani di studio personalizzati relative alla scuola primaria e a quella secondaria di primo grado* possono aiutare a formulare percorsi di Educazione alla convivenza civile e, al suo interno, di Educazione stradale

DI ANTONELLA MANCANIELLO

I principi affermati nelle *Indicazioni*

Lo sviluppo nei giovani dell'autonomia capacità di giudizio e l'esercizio della responsabilità personale e sociale sono tra le principali finalità della riforma della scuola. Finalità che si perseguono ponendo, al centro di un processo di educazione alle scelte, il soggetto in una posizione attiva con l'obiettivo di renderlo capace di individuare da sé, in modo consapevole, le modalità di interazione con il contesto sociale, ambientale, culturale e lavorativo". Così si è espresso il Ministro Letizia Moratti nella presentazione dei dati del II Rapporto di monitoraggio CENSIS.

Pertanto l'Educazione stradale va intesa non solo e non tanto come conoscenza di nozioni tecniche o addestramento, quanto come attività educativa rivolta al raggiungimento 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 gli aspetti affettivi, etici, sociali e civili della persona. La finalità è di contribuire alla formazione della "Cultura della sicurezza"; di costruire, quindi, un percorso formativo che coinvolga studenti e adulti, mirato alla conoscenza di sé, della strada, dell'ambiente e delle inter-

relazioni esistenti e al riconoscimento dell'ambiente e della strada come bene e valore di tutti, alla consapevolezza del rispetto per sé, per gli altri e per le cose come valore essenziale per la convivenza civile.

All'interno della riforma, l'Educazione stradale è compresa tra le sei educazioni finalizzate alla promozione della Convivenza civile, che i docenti dovranno utilizzare come risorsa per raggiungere le mete del Profilo educativo, culturale e professionale dello studente al termine del primo e del secondo ciclo.

Per la scuola primaria le Indicazioni nazionali precisano:

"L'orario annuale obbligatorio delle lezioni, comprensivo della quota riservata alle Regioni, alle istituzioni scolastiche e all'insegnamento della Religione cattolica, è di 891 ore per l'intero corso.

L'orario obbligatorio indicato è, dunque, complessivo ma si riferisce al tempo necessario per svolgere tutte le 11 discipline e le 6 educazioni (alimentare, ambientale, stradale, alla salute, all'affettività, alla cittadinanza) senza possibilità di rinunciare ad alcuna delle discipline ed educazioni indicate il cui svolgimento rappresenta un obbligo per ciascuna istituzione".

Infatti, le Indicazioni nazionali fanno premettere all'elenco degli Obiettivi specifici di apprendimento di ciascun anno o biennio la seguente formula:

"Al termine della classe prima, come al termine di ciascun anno o biennio successivo, la scuola ha organizzato per lo studente attività educative e didattiche unitarie che hanno avuto lo scopo di aiutarlo a trasformare in competenze personali le seguenti conoscenze e abilità disciplinari [...]". Seguono gli Obiettivi specifici di apprendimento disciplinari, fra cui quelli relativi alla Convivenza civile.

Per la scuola secondaria di primo grado, invece, vengono indicati, con apposita tabella, i monte ore disciplinari, sempre all'interno delle 891 ore obbligatorie:

"Il monte ore annuale obbligatorio per trasformare in competenze personali degli allievi gli obiettivi generali del processo formativo e gli obiettivi specifici di apprendimento delle singole discipline, comprensivo delle attività di educazione alla Convivenza civile e all'informatica che coinvolgono tutti gli insegnamenti, è stabilito dettagliatamente. Infine, a questa quota obbligatoria è possibile aggiungere, su richiesta delle famiglie, un'offerta opzionale facoltativa aggiuntiva fino ad un massimo di 99 ore annue per la primaria e di 198 per la secondaria di I grado. Tali ore sono scelte dalle famiglie all'atto dell'iscrizione – l'orario annuale non comprende il tempo eventualmente dedicato alla mensa –; tale quota è sì opzionale per le famiglie, ma rappresenta un'offerta aggiuntiva rispetto al monte ore obbligatorio che viene comunque assicurato per tutte le undici discipline fra cui l'Educazione alla Convivenza civile, con le sue sei educazioni".

Il valore dell'educazione all'interno della Riforma si evince chiaramente dal testo di legge n. 53/03 che recita: "La scuola primaria promuove, nel rispetto delle diversità individuali, lo sviluppo della personalità, ed ha il fine di far acquisire e sviluppare le conoscenze e le abilità di base fino alle prime sistemazioni logico-critiche, di fare apprendere i mezzi espressivi, ivi inclusa l'alfabetizzazione in almeno una lingua

dell'Unione europea oltre alla lingua italiana, di porre le basi per l'utilizzazione di metodologie scientifiche nello studio del mondo naturale, dei suoi fenomeni e delle sue leggi, di valorizzare le capacità relazionali e di orientamento nello spazio e nel tempo, di educare ai principi fondamentali della convivenza civile".

Va inoltre sottolineato che l'educazione alla sicurezza stradale rappresenta una delle più pressanti domande formative che la società contemporanea pone alla scuola. Pur essendo l'obiettivo di pertinenza dell'intera comunità sociale, e non della sola istituzione scolastica, non c'è dubbio che un ruolo di primo piano quest'ultima è chiamata a svolgerlo, non tanto in termini di insegnamento di norme tecniche e comportamentali limitate al fenomeno della circolazione sulle strade, quanto in termini di formazione di una coscienza civile e democratica a cui i contenuti e, più ancora, le finalità della educazione stradale concorrono. Sempre nell'ottica della riforma, che si basa essenzialmente sull'unicità del soggetto in tutte le sue componenti secondo una visione olistica della vita, il percorso di formazione per l'educazione stradale può attuarsi attraverso strategie differenziate, che si riferiscono alle tre dimensioni della formazione:

A conclusione del processo formativo adolescenziale i giovani dovranno avere acquisito la capacità di mettersi in relazione con soggetti "diversi" da sé e dimostrarsi disponibili all'ascolto delle ragioni altrui

■ **etica**, nel senso che l'educazione stradale può contribuire a potenziare il processo di autoconsapevolezza di sé;

■ **tecnica**, in quanto l'acquisizione delle conoscenze specifiche determina i comportamenti sulla strada;

■ **didattico/metodologica**, in particolare attraverso il metodo della ricerca/azione, con il fine di attivare un rapporto continuo tra la ricerca e l'azione per un "conoscere riflessivo e condizionale sulla propria e l'altrui esperienza".

Nel Profilo educativo, culturale e professionale dello studente alla fine del Primo Ciclo di istruzione (6-14 anni) nel paragrafo *Convivenza civile: coesistere, condividere, essere corresponsabili*, si precisa che, a conclusione del processo formativo adolescenziale, i giovani dovranno avere acquisito le capacità di "mettersi in relazione con soggetti 'diversi' da sé e dimostrarsi disponibili all'ascolto delle ragioni altrui, al rispetto, alla tolleranza, alla cooperazione e

alla solidarietà, anche con sforzo e disciplina interiore quando servono".

Obiettivo dell'educazione è quindi quello di rendere gli studenti "consapevoli dei rischi connessi a comportamenti disordinati riferiti all'uso di sostanze 'aggiuntive' alla normale alimentazione, all'uso/abuso di alcool, fumo, droghe, oppure ad alterazioni fisiologiche dei ritmi sonno-veglia e, soprattutto," di renderli capaci di "agire di conseguenza".

Ogni occasione, a scuola e fuori, può insomma rappresentare un momento formativo; infatti sempre nel Profilo si legge: "a scuola (viaggi di istruzione compresi), per strada, negli spazi pubblici, sui mezzi di trasporto ecc. comportarsi in modo da rispettare sempre gli altri; quindi, di riflesso, rispettare Codici e Regolamenti stabiliti, comprendere e fare proprie le ragioni dei diritti, dei divieti e delle autorizzazioni che essi contengono. Rispettare l'ambiente, curarlo, conservarlo e migliorarlo, ricordando che è a disposizione di tutti, non solo di sé o di qualcuno. Riflettere sui propri diritti/doveri di cittadini, trasformando la realtà prossima nel banco di prova quotidiano su cui esercitare le proprie modalità di rappresentanza, di delega, di rispetto degli impegni assunti all'interno di un gruppo di persone (la classe, i gruppi, l'istituto, il quartiere, il paese, la città...) che condividono le regole comuni del vivere insieme. Adottare 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".

È necessario, dunque, che la scuola valorizzi tutti i riferimenti e gli ambiti innovativi previsti dal Nuovo Codice della



Strada, li integri con le indicazioni nazionali dei Piani di Studio Individualizzati per collocarli nel POF, che rappresenta il contesto in cui si sintetizzano le scelte educative e culturali della scuola.

L'educazione stradale ha come obiettivo il promuovere l'assunzione di conoscenze al fine di responsabilizzare i soggetti verso scelte comportamentali corrette. Il suo fine ultimo non è solo quello "di fare in modo che si sappia di più", ma di fare in modo che si diffondano – tra gli utenti, così come tra i soggetti responsabili della sicurezza stradale – comportamenti orientati alla sicurezza, nell'interesse della difesa della salute propria ed altrui.

Qualsiasi competenza riguarda non solo e non tanto il sapere e il saper fare, ma, anche e soprattutto, l'essere della persona. Infatti, il percorso formativo di ogni singolo allievo deve favorire la trasformazione delle conoscenze acquisite e delle abilità conseguite in "competenze" strutturate che, in quanto tali, costituiscono un'occasione naturale per far crescere nella persona consapevolezza, comportamenti e responsabilità che conducono ad un approfondimento della qualità complessiva della Convivenza civile.

Educare alla prevenzione e alla sicurezza

I principali risultati dell'indagine CENSIS-Le Monnier, giunta alla seconda annualità, hanno evidenziato che "un terzo dei giovani è stato coinvolto in almeno un sinistro stradale. In particolare, quasi il 20% dei ragazzi che si spostano nel traffico con ciclomotori e scooter è rimasto vittima di un incidente, e sette volte su dieci gli infortuni in motorino hanno avuto come conseguenza il ferimento della persona (in particolare, hanno provocato lesioni gravi e invalidanti nel 6,7% dei casi)".

Il progetto nasce dalla consapevolezza che, per predisporre un adeguato programma di formazione, è necessario

Il percorso formativo di ogni singolo allievo deve favorire la trasformazione delle conoscenze acquisite e delle abilità conseguite in "competenze" strutturate

conoscere i comportamenti giovanili in termini di sicurezza. I risultati evidenziano in maniera prepotente "lo scarso supporto da parte dell'ambiente sociale, la scuola innanzitutto: a parte pochi casi, la scuola non fornisce ai giovani tra i 13 e i 19 anni modelli di comportamento adeguati e riferimenti certi in tema di sicurezza stradale. Solo il 18,6% degli studenti manifesta piena soddisfazione per l'insegnamento dell'educazione stradale impartito nel proprio istituto scolastico, a fronte di una quota più piccola, pari all'11,9%, formata da ragazzi che lamentano l'inadeguatezza del corso di formazione frequentato. La grande maggioranza del campione (il 69,5%), tuttavia, dichiara che nella propria scuola non è stata ancora programmata nessuna lezione di educazione alla sicurezza stradale".

Un cambiamento, comunque, c'è stato. Infatti, coloro che lamentano la totale

assenza dell'insegnamento dell'educazione stradale tra le proprie materie scolastiche sono passati dall'83,5% (anno 2002) al 69,5% (anno 2003), mentre sono raddoppiati i ragazzi soddisfatti del corso frequentato dal 9,6% al 18,6%; si è quindi verificato uno spostamento che incoraggia la scuola ad accettare la sfida con il contributo, anche, della nuova normativa in tema di sicurezza stradale.

Perché, se la scuola non lavora abbastanza in questa direzione o ciò che fa non raggiunge l'obiettivo e necessita quindi di correttivi a livello metodologico e forse anche contenutistico, il nuovo quadro di riforma sia della scuola sia del Codice della strada potrà fornire strumenti e indicazioni che rispondono a tali necessità.

I dati della ricerca elaborati dal CENSIS hanno confermato: l'alto grado di motorizzazione precoce, prevalente-



La protezione e il rispetto della propria persona sono l'esito di un lavoro formativo complesso, di una maturazione educativa inconfondibile

mente "a due ruote", l'elevata esposizione al rischio a causa di comportamenti inadeguati nell'ambiente stradale, le distorsioni nella percezione del rischio e la scarsa capacità di interpretare in maniera appropriata le situazioni critiche per l'eccessiva fiducia in se stessi, la trasgressione delle norme del Codice, la bassa sensibilità agli standard di sicurezza. L'educazione stradale per gli utenti più giovani costituisce pertanto una priorità di assoluto rilievo sociale e la "domanda" di sicurezza coinvolge le amministrazioni pubbliche a tutti i livelli.

Le sistematiche "morti del sabato sera", infatti, non sono legate a semplici, occasionali incidenti: sono avvenimenti che si preparano lentamente nel tempo, come risultato di un lungo disinteresse per la propria incolumità, per la propria salute, per la propria esistenza.

La protezione e il rispetto della propria persona sono atteggiamenti esistenzia-

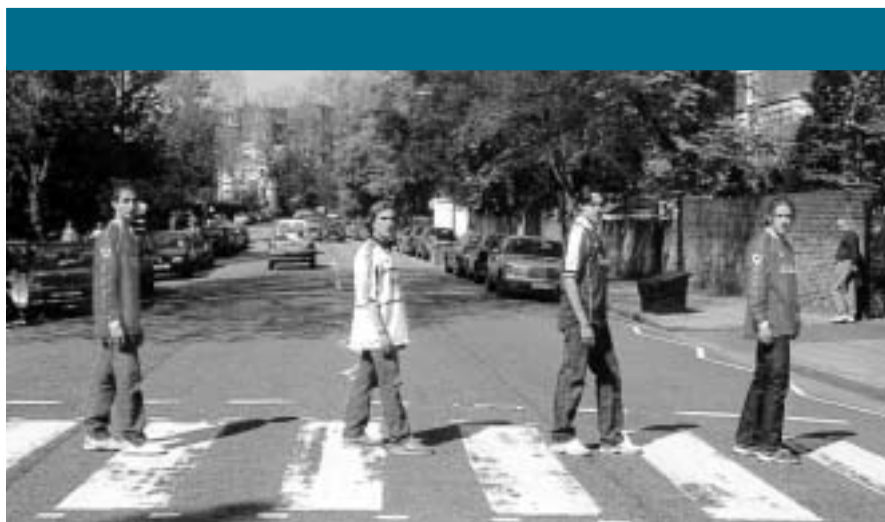
li profondi: sono l'esito di un lavoro formativo complesso, di una maturazione educativa inconfondibile. L'analisi di questi comportamenti sociali negativi che tendono a interessare un gruppo sempre più numeroso di soggetti, mette in luce un fenomeno singolare: la vita, la propria salute fisica sta diventando la "posta di un gioco, il pegno di una scommessa" che ha bisogno di essere vissuta con forti emozioni per acquistare senso e valore. Queste considerazioni comportano la constatazione amara: la sottovalutazione del rischio deriva dal non ritenere se stessi come soggetti potenzialmente a rischio di incidente stradale.

Purtroppo, le statistiche ci informano che sotto i 40 anni di età gli incidenti stradali costituiscono la prima causa di morte. Il problema interessa particolarmente i più giovani, come drammaticamente evidenziato dal fatto che negli ultimi 30 anni sono morte per incidente

stradale oltre 300.000 persone, più di un quarto delle quali aveva età compresa tra i 15 e i 29 anni.

I docenti devono tener conto della sensazione di onnipotenza tipicamente giovanile per veicolare messaggi di autotutela e di prevenzione del rischio. A titolo esemplificativo possiamo ricordare come l'uso dei dispositivi di sicurezza rappresenta l'azione più efficace, a basso costo e a immediata ricaduta tra quelle possibili nell'ambito della prevenzione. Si ricordi come il passaggio dell'uso del casco dal 25% al 90% degli interessati con l'entrata in vigore della legge abbia influito sugli effetti socio-sanitari: l'aumento di ogni punto percentuale dell'uso del casco corrisponde a una diminuzione di due morti all'anno, quattro invalidi gravi in meno all'anno e soprattutto 100 ricoveri in meno per trauma cranico, equivalente a un notevole risparmio di costi umani e socio-sanitari diretti e indiretti.

Nell'ambito del POF vengono programmati interventi collegiali e le più opportune modalità di progettazione didattica affinché l'educazione stradale contribuisca alla formazione della consapevolezza della norma come valore etico-civile, alla costruzione dell'autonomia e



Riferimenti bibliografici e normativi

MIUR
Indicazioni Nazionali per i Piani di Studio personalizzati nella scuola primaria

MIUR
Indicazioni Nazionali per i Piani di Studio personalizzati nella scuola secondaria di primo grado

Legge 53/2003

Decreto legislativo 23 gennaio 2004

Decreto legislativo 9/2002

Legge 214/2003

del senso di responsabilità, al rispetto e solidarietà come stile di vita.

La cultura della sicurezza si persegue solo attraverso interventi formativi che coinvolgono l'alunno non solo a livello cognitivo, ma soprattutto a livello emotivo-affettivo: sono le esperienze di regolazione nei rapporti interpersonali e di ruolo tra giovani generazioni e adulti che costituiscono la base per la nascita e lo sviluppo di un atteggiamento positivo

nei confronti delle regole e delle norme. Educare alla prevenzione e alla sicurezza ha come finalità la promozione di una cultura della sicurezza personale e sociale, che passa attraverso l'educazione al rispetto di sé e delle regole, senza poter prescindere dal rispetto e conoscenza dell'ambiente, e che trova le proprie fondamenta nell'educazione alla salute per il rispetto e lo sviluppo della qualità della vita.