



Con il Patrocinio della



PROGETTO PER LA SICUREZZA STRADALE

“PEER, DRIVE CLEAN!-2”

2010 – 2011

Scheda Progettuale Sintetica

Indice

1.a. Premessa

2.b. Obiettivi Generali

3.c. Obiettivi Specifici

4.d. Metodologia

5.e. Valutazione

1.a. PREMESSA

L'educazione alla sicurezza stradale avviene, di norma, in tre “luoghi” idealmente deputati a tale scopo:

- in famiglia con la trasmissione diretta (per imitazione) di modelli di comportamento più o meno sicuri, alla guida di un veicolo e sulla strada;
- nella Scuola media inferiore e superiore, entro programmi di educazione civica in generale e dentro i Corsi per l'acquisizione del patentino del ciclomotore in particolare;
- nelle Autoscuole, entro i corsi di istruzione teorica e pratica organizzati ai fini del conseguimento delle patenti di guida.

In questo tipo di situazioni, ci si confronta con diversi stili, atteggiamenti e comportamenti nei confronti delle regole della strada. All'interno dei corsi di istruzione e formazione delle scuole e delle autoscuole, non sempre è possibile analizzare gli atteggiamenti culturali che sottendono i diversi comportamenti di guida degli allievi: il tempo è scarso e le competenze tecniche degli istruttori di guida esulano da tale compito, che attiene alla sfera della psicologia della persona.

Eppure le statistiche sugli incidenti stradali indicano chiaramente che oltre il 95% degli incidenti su strada è imputabile al cosiddetto *errore umano*. Il concetto di errore umano alla guida di un veicolo è ampio e contiene al proprio interno diverse categorie di errori (dall'eccesso di velocità all'assunzione di alcol e sostanze connesso alla guida). Il denominatore comune, entro tale categoria, è la sottovalutazione del rischio da parte del guidatore e la sopravvalutazione delle proprie condizioni psico-fisiche alla guida del mezzo. La domanda potrebbe essere: come influenzare efficacemente e operativamente gli atteggiamenti e i comportamenti di guida delle diverse categorie di automobilisti e motociclisti alle prese con l'uso condiviso della strada? Storicamente si sono tentate varie possibilità e le più efficaci si sono rivelate quelle che, accanto alla restrizione della normativa di riferimento, hanno accostato progetti di educazione alla sicurezza stradale.

Scopo dei progetti di educazione alla sicurezza stradale è tentare di :

- trasmettere in modo efficace il rispetto delle regole del Codice stradale e della normativa di riferimento;
- influenzare gli allievi all'adozione di comportamenti sicuri alla guida di un veicolo e nell'uso condiviso della strada.

Riuscire a garantire tali obiettivi nel modo più efficace e a costi contenuti è complesso ed entusiasmante allo stesso tempo. Complesso perché influire su modelli culturali storicamente radicati è difficile per chi non ha competenze specifiche, che sono prerogativa dei professionisti del comportamento umano. Entusiasmante perché si tratta di contribuire a prevenire incidenti stradali e salvare vite umane.

Per la maggior parte dei giovani, i corsi di scuola guida rappresentano la prima misura educativa che implica un importante e diretto costo finanziario. Nonostante i costi elevati, i giovani tentano di conseguire la patente di guida il prima possibile. Questa alta motivazione al conseguimento della patente può essere utilizzata a fini educativi, nel tentativo di influenzare gli atteggiamenti dei giovani a favore dell'adozione di modelli di uso della strada più sani e sicuri.

In questo contesto, l'efficace metodologia della peer education (educazione tra pari) affiancata a conoscenze e competenze sia tecniche che psicologiche, può utilmente applicarsi al settore della sicurezza stradale. Nelle sessioni di peer education, i giovani avranno la possibilità di confrontarsi sulle diverse strategie di comportamento in strada e sulle regole del codice da rispettare.

Diversamente da quanto non accada in una classica lezione frontale, spesso tenuta da un adulto (insegnanti, poliziotti, istruttori di guida, etc.), nelle lezioni tra pari, i giovani allievi potranno parlare apertamente di problemi delicati come la propria propensione al rischio, l'eventuale uso di alcol e sostanze stupefacenti e altre tematiche tabù. Ma soprattutto potranno confrontarsi con la cultura della convivenza e dell'inter-dipendenza reciproca, attraverso un metodo efficace e innovativo, ancora poco sperimentato nel settore della sicurezza stradale. La vicinanza d'età tra educatori e allievi partecipanti consentirà l'aspettativa di un'alta accettazione/approvazione da parte dei destinatari.

2.b. OBIETTIVI GENERALI DEL PROGETTO “PEER, DRIVE CLEAN!-2”

1. Promuovere la cultura della Sicurezza Stradale, contribuendo concretamente a prevenire i comportamenti a rischio agiti sulla strada dai giovani, causa di incidenti stradali.
2. Rafforzare e potenziare il lavoro di rete nel settore della sicurezza stradale

3.c. OBIETTIVI SPECIFICI DEL PROGETTO “P.D.C.!-2” (Work Packages)

1. Creazione di una rete tra operatori del settore sanitario, operatori della sicurezza, del traffico e della polizia, sviluppando in tal modo un'azione sinergica all'interno delle “regioni modello” prese in considerazione nel progetto;
2. Analisi del comportamento giovanile in relazione all'uso della strada, al fine di sviluppare uno stile di vita sensibile, metodi di prevenzione “culturale” e “situazionale” e prove della loro efficacia;
3. Educazione dei giovani (guidatori, principianti ed utenti della strada in generale) sui pericoli dei comportamenti a rischio agiti sulla strada (alta velocità; guida in condizioni di stanchezza psico-

- fisica, guida sotto l'effetto di alcool e sostanze stupefacenti, uso di dispositivi elettronici [telefonino] durante la guida), attraverso sessioni di discussione/formazione tenute da giovani educatori (Peer Educators);
4. Realizzazione di una rete professionale internazionale per la sensibilizzazione dell'opinione pubblica all'interno delle "regioni modello" prese in considerazione nel progetto;
 5. Redazione di un manuale che riassume la conoscenza acquisita e gli esempi di buone pratiche da adottare.

Descrizione degli Obiettivi Specifici del Progetto o WORK PACKAGE (W.P.)

1. *W.P. 1. Creazione di una rete tra operatori del settore sanitario, operatori della sicurezza, del traffico e della polizia, sviluppando in tal modo un'azione sinergica all'interno delle "regioni modello" prese in considerazione nel progetto.*

Il progetto "Peer, Drive Clean!" (PDC1) nasce nel 2006-2008 grazie ad una competenza scientifico professionale (psicologica ed educativa) e all'esperienza acquisita nel settore della prevenzione dell'uso di sostanze tra i giovani, messe a disposizione degli operatori del settore della sicurezza stradale. Il progetto, nella sua prima edizione, è stato implementato in una ventina di autoscuole nelle province di Venezia, Treviso, Vicenza e Rovigo e ha coinvolto 10 peer educator ed oltre 600 allievi come beneficiari diretti. Il "Peer, Drive Clean!-2" si propone come proseguo di quella esperienza, reso possibile da una continuità di finanziamento da parte dell'Assessorato alla Mobilità e Trasporti della Regione del Veneto.

Il progetto ha una valenza di proposta complementare rispetto a progetti pre-esistenti perché intende costituirsi quale risorsa professionale ed esperienziale *integrativa* rispetto alle diverse e autorevoli proposte educative di soggetti già impegnati nel settore della sicurezza stradale in Veneto. La metodologia proposta può essere infatti facilmente integrata ad interventi di sicurezza stradale e costituire un *input* innovativo e interessante anche per i professionisti del settore.

Il Progetto PDC1 (2006-2008) aveva reso possibile instaurare importanti collaborazioni istituzionali e professionali con gli operatori del settore della sicurezza stradale: tali collaborazioni saranno rinsaldate nel corso della presente edizione del progetto. Il progetto inoltre si propone di aprire e stabilire nuovi canali di reciproca conoscenza e collaborazione anche con altre agenzie del settore allo scopo di costituire una rete professionale per lo scambio inter disciplinare e inter professionale in questo ambito, che massimizzi l'obiettivo della riduzione degli incidenti stradali dovuti ai comportamenti a rischio agiti sulla strada, e nel contempo riduca i costi dovuti alla mancanza di coordinamento tra diversi soggetti operanti nel medesimo settore.

2. *W.P. 2. Analisi del comportamento giovanile in relazione all'uso della strada, al fine di sviluppare uno stile di vita sensibile, metodi di prevenzione "culturale" e "situazionale" e prove della loro efficacia.*

La metodologia della peer education consente di conoscere un contesto culturale e sociale e di intervenire direttamente in fasi complementari: conoscenza e intervento procedono infatti di pari passo integrandosi reciprocamente. La conoscenza, attuata mediante la tecnica dell'ascolto attivo, scevro da giudizi di valore, consente di cogliere le peculiarità delle culture giovanili e delle sottoculture a rischio che si avvicinano all'uso della strada.

Tale conoscenza, che si acquisisce con le sessioni di peer education, non è fine a sé stessa ma si coniuga all'intervento vero e proprio, cioè al tentativo di influenzare positivamente gli atteggiamenti e i comportamenti dei giovani al fine di elevare gli standard di sicurezza e diminuire i rischi, nell'uso condiviso della strada.

La peer education (p.e.) consente di attuare tale obiettivo durante la fase del coinvolgimento diretto dei giovani nella autonoma definizione di strategie attive di prevenzione dei comportamenti a rischio connessi all'uso della strada, cioè durante le sessioni di p.e.

Le prove dell'efficacia del progetto e, in particolare, della metodologia della p.e. affiancata da competenze psicologiche ed educative applicate al settore della sicurezza stradale, saranno raccolte nella fase di valutazione dei risultati raggiunti. Il progetto si propone infatti una attenta valutazione e verifica del raggiungimento degli obiettivi prefissati. In questo senso, la valutazione dell'efficacia del progetto e la valutazione della soddisfazione del cliente (in questo caso, il gradimento dei moduli di peer education proposti agli allievi delle autoscuole) è parte integrante della metodologia e rappresenta un importante processo di verifica. Per ulteriori dettagli si veda il capitolo della Valutazione.

3. *W.P. 3. Reclutamento e Formazione dei Peer educators. Sessioni di peer units: Educazione dei giovani guidatori e principianti sui pericoli dei comportamenti a rischio agiti sulla strada (ad es. alta velocità, guida in condizioni di stanchezza psico-fisica, guida sotto l'effetto di alcool e droghe, mancato uso dei dispositivi di sicurezza) attraverso sessioni di discussione e formazione tenute da giovani educatori (Peer Educators).*

L'innovatività metodologica del progetto consiste nel coinvolgere gli stessi giovani neopatentati e adeguatamente formati dal punto di vista tecnico e metodologico, a sensibilizzare altri giovani, studenti delle scuole e/o frequentanti i corsi teorici delle Autoscuole per l'acquisizione della patente di guida, ad assumere comportamenti più sicuri durante la guida, a non esporsi al rischio e a non guidare sotto effetto di alcol e sostanze. Per far questo si utilizza la metodologia della peer education, descritta nel dettaglio più avanti (v. Metodologia).

La metodologia della Peer Education prevede uno stretto rapporto tra i giovani peer educator e gli adulti esperti (psicologi e tecnici della guida) che trasmettono loro conoscenze teoriche, tecniche e metodologiche, in una stretta relazione di collaborazione e fiducia reciproca.

La peer education nasce come strumento privilegiato per parlare alle nuove generazioni e i peer educators rappresentano il *trait d'union* che consente la comunicazione tra due mondi quello degli adulti e quello dei giovani e degli adolescenti, che nelle società contemporanee stanno diventando sempre più distinti e lontani.

Nello specifico, la metodologia della peer education applicata a progetti di educazione stradale ha l'obiettivo di far pervenire i giovani beneficiari dell'intervento ad una propria definizione di strategie di prevenzione dei comportamenti a rischio agiti sulla strada, e di farli sentire protagonisti di un cambiamento culturale a favore di atteggiamenti e comportamenti sociali più sicuri!

Aspetto fondamentale che contraddistingue la peer education è – come già detto – l'approccio diretto, “alla pari”, con il gruppo di giovani, che permette la libera espressione del pensiero e il racconto non condizionato delle proprie esperienze come preludio per la realizzazione di una discussione formativa aperta e ricca di stimoli e riflessioni per i giovani partecipanti.

4. W.P. 4. *Realizzazione di una rete professionale internazionale per la sensibilizzazione dell'opinione pubblica all'interno delle "regioni modello" prese in considerazione nel progetto*

Il network europeo di istituzioni e organizzazioni che hanno implementato il progetto nei 10 paesi dell'Unione Europea, durante la prima edizione del progetto, cioè nel triennio 2006-2008, è numericamente cresciuto nel corso degli anni fino a coinvolgere 10 partner pienamente operativi e 9 partner potenzialmente interessati da 17 diversi paesi europei. I paesi europei complessivamente coinvolti sono i seguenti: Austria, Belgio, Bulgaria, Estonia, Francia, Germania, Grecia, Italia, Norvegia, Spagna, Olanda, Polonia, Portogallo, Regno Unito, Romania, Slovenia ed Ungheria.

Tale network europeo ha consentito la creazione di una rete di professionisti, operatori della salute ed esperti di sicurezza stradale che ha favorito lo scambio di informazioni e conoscenza sulle buone pratiche già esistenti in questo settore a livello europeo. La sostenibilità del progetto, cioè il fatto che in alcuni paesi è stato possibile continuare il lavoro sia nella progettazione che nella realizzazione di interventi educativi innovativi per i giovani grazie al sostegno economico ricevuto a livello locale, aprirà nuovi orizzonti e nuove prassi per il funzionamento operativo di tale network, anche in funzione di nuovi obiettivi progettuali.

5. W.P. 5. *Redazione di un manuale che riassume la conoscenza acquisita e gli esempi di buone pratiche da adottare.*

Nella seconda fase del progetto, si avvierà la fase di stesura delle Linee Guida e manuale di buone pratiche, adottabili nel settore dell'educazione alla sicurezza stradale. Il background scientifico e il modello di realizzazione del presente progetto possono costituire un utile strumento per tutti gli operatori del settore della sicurezza stradale.

4.d. METODOLOGIA

La Metodologia della Peer Education negli interventi educativi per la Sicurezza Stradale

Le teorie più innovative ed accreditate in materia di educazione e formazione mettono al centro dell'intervento il soggetto beneficiario, il quale diventa protagonista del percorso educativo e formativo in un contesto di stretta integrazione tra processi cognitivi ed emotivi. Secondo queste teorie, il vero apprendimento si verifica quando le persone coinvolte in un processo formativo si mettono concretamente in gioco, con le proprie emozioni e la propria intelligenza cognitiva, personalizzando e interiorizzando i contenuti proposti con l'intervento di formazione e dialogando attivamente con il "docente" e i colleghi. Il contesto ideale in cui implementare interventi di formazione ed educazione è quello del piccolo gruppo guidato da uno o più educatori. Questo setting consente infatti ad ogni beneficiario di poter stabilire una relazione significativa, sia con il docente / educatore sia con i suoi pari, i colleghi beneficiari dell'intervento. Tale duplice relazione diventa il perno su cui ruota la sollecitazione della "motivazione ad apprendere" e la stessa trasmissione di conoscenze tra addetti ai lavori (esperti) e discenti.

In generale, l'obiettivo generale di un *focus group* organizzato in seno ad un progetto di intervento sociale educativo è raccogliere le opinioni più diffuse su un argomento, mettere criticamente in discussione i falsi miti e i luoghi comuni, e diffondere – in modo competente – informazioni corrette sulla tematica oggetto di studio e formazione.

Un importante corollario di tale concezione teorica e metodologica è che le persone, e i giovani in particolare, esprimono più liberamente il proprio pensiero quando si sentono protetti all'interno di un

contesto che li agevola nel loro processo di conoscenza e di comprensione di un fenomeno, senza “giudicarli”. Questo processo funziona se a condurre il gruppo di discussione è un pari, cioè una persona con cui il beneficiario dell’intervento riesce a identificarsi e che sente vicino per cultura e per età.

Se a promuovere il dibattito e a condurre la discussione entro un gruppo di giovani è un giovane, che è al contempo esperto e competente dal punto di vista tecnico sulla tematica affrontata e dal punto di vista metodologico sulla conduzione dei gruppi di discussione, le probabilità di successo dell’intervento crescono, così come i risultati di alcuni processi di valutazione della metodologia della peer education consentono di affermare (Beccaria, Amici, Bonello Maggiorotti, Tomaciello, 2003)¹, (Heckmann & Cristoph, 2006)².

5.e. VALUTAZIONE

La valutazione dei risultati rappresenta una prova importante dell’efficacia di un progetto, un presupposto per l’arricchimento del proprio strumentario metodologico e un eventuale *input* al cambiamento. Il processo di valutazione consente di condurre un’analisi attenta sulle metodologie messe in campo e sui risultati raggiunti. Come precedentemente accennato, la valutazione sarà condotta in itinere, sul fronte del processo in atto e alla fine del progetto, sul fronte dell’efficacia operativa delle sessioni di peer education. In particolare si terrà conto:

- dell’auto-valutazione effettuata dai peer educator al termine di ogni sessione moderata (autonoma compilazione di una griglia di auto valutazione);
- dell’etero-valutazione effettuata con l’assistenza e la collaborazione attiva del Supervisore, una psicologa esperta, con esperienza decennale nel settore della peer education, che condurrà gli incontri di supervisione con gli operatori (i peer educator) allo scopo di riflettere sull’esperienza fatta nelle sessioni di peer education con gli allievi delle Scuole e Autoscuole (punti di forza e di debolezza);
- dell’indice di gradimento degli allievi partecipanti alle sessioni di p.e. organizzate nel quadro del progetto, attraverso questionari di valutazione e gradimento somministrati in modo anonimo a tutti gli studenti coinvolti;
- dell’efficacia operativa del progetto nell’influenzare positivamente atteggiamenti e comportamenti concreti agiti sulla strada da parte dei giovani. In questo caso si condurrà una ricerca pilota sul territorio veneziano, grazie alla collaborazione del Centro di Elaborazione Dati presso la Direzione Generale Trasporti del Nord Est. In particolare, la ricerca sarà condotta attraverso la comparazione tra due indicatori operativi:
 - o le infrazioni al codice della strada commesse dai giovani partecipanti al progetto nell’arco di un anno dal loro coinvolgimento attivo nelle sessioni di p.e.
 - o le infrazioni al codice della strada commesse da giovani non partecipanti al progetto (il cosiddetto gruppo di controllo della ricerca).

Eventuali discordanze tra questi due indici considerati potranno deporre a favore o a sfavore dell’efficacia operativa del progetto.

¹ Beccaria F. & Amici S. & Bonello M. & Maggiorotti P. & Tomaciello M.G. (2003), “Listen to me, I have something to tell you. Young people, alcohol and drugs: Peer education?”. In *Nordic Studies on Alcohol and Drugs*, Vol. 20, 2003 (English Supplement). Disponibile su: <http://nat.stakes.fi/NR/rdonlyres/829B79E6-7B31-4577-8A35-A7F7A971EF2B/0/supplement2003.pdf>

² Heckmann W. & Cristoph M. (2006), *Peer-Education in driving schools to combat alcohol-and drug use*, MISTEL Institute, Magdeburg