



# Sintesi del Progetto ICARUS Inter-Cultural Approaches for Road Users Safety



Sapienza Università di Roma

## Introduzione

L'evoluzione tecnologica e il processo di globalizzazione hanno profondamente trasformato la vita quotidiana nel nostro pianeta. Antichi e nuovi problemi si pongono all'attenzione dei politici e della società civile, alla ricerca di soluzioni che possano migliorare le condizioni di vita e la convivenza tra i popoli. Le principali aree intorno alle quali si gioca il futuro dell'umanità sono: l'ambiente e lo sviluppo sostenibile, l'equità nella distribuzione delle risorse, la cura e la prevenzione della salute nelle sue diverse manifestazioni, la promozione del lavoro e dei lavoratori. Per affrontare temi di questa complessità è necessario un incremento costante della conoscenza, in grado di fornire informazioni essenziali e adeguate, di stimolare e supportare un processo costante di crescita culturale, di rendere le nuove conoscenze concrete e fruibili.

Molte organizzazioni pubbliche e private sono da tempo consapevoli delle nuove domande che provengono dalla società civile ma, in molti casi, l'approccio risulta riduzionistico o settoriale. La natura dei problemi da affrontare richiede, invece, elevati livelli di integrazione tra Istituzioni diverse. La **sicurezza sulle strade** e la **guida responsabile** sono determinate da numerose variabili e i loro esiti riguardano certo la vita e la salute delle persone, ma anche gli stili di convivenza.

Sul tema della sicurezza stradale si è realizzata in Italia una particolare sinergia tra le Istituzioni a ciò deputate e il mondo della ricerca scientifica. Sin dal 2001 è stato avviato, infatti, il **Progetto ICARO**, una campagna di educazione stradale rivolta ai giovani, ideata e promossa dalla Polizia di Stato italiana, affiancata, a partire dal 2007 il Dipartimento di Psicologia, "Sapienza" Università di Roma. Il Progetto è realizzato con il co-

finanziamento della Fondazione ANIA e la collaborazione del Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il MolGe.

L'iniziativa ha avuto l'obiettivo di far comprendere ai giovani l'importanza del rispetto delle regole e la necessità di evitare l'assunzione di comportamenti rischiosi, causa principale degli incidenti stradali.

### **Il Progetto ICARUS**

I risultati raggiunti in questi dieci anni nel progetto ICARUS, sono alla base della proposta del Progetto **ICARUS** (*Inter-Cultural Approaches for Road Users Safety, TREN/SUB/01-2008*), nell'ambito della Direzione Generale Energia e Trasporto della Comunità Europea, coordinato dalla Polizia Stradale italiana e reso possibile grazie al cofinanziamento del Ministero dell'Interno e dell'ANIA. Il Progetto, ora giunto a conclusione, ha coinvolto 14 Paesi dell'Unione Europea per trenta mesi di lavoro.

Le attività di ricerca e di formazione (coordinate dalla Prof. Anna Maria Giannini) sono state messe a punto dai maggiori esperti del campo, attivi presso la Facoltà di Medicina e Psicologia, "Sapienza" Università di Roma.

L'obiettivo di ICARUS è stato quello di costruire in Europa una rete di ricercatori, educatori ed Operatori di Polizia per condurre una ricerca sui comportamenti di guida dei giovani e sui principali fattori che mettono a repentaglio la sicurezza stradale. L'intento è di far corrispondere all'armonizzazione delle regole sulla circolazione stradale una sensibilità crescente dei giovani cittadini europei, che sono stati e sono protagonisti del Progetto in tutte le sue fasi, per ottenere una vicinanza del mondo giovanile all'Europa, come attori del-

la ricerca di un linguaggio comune europeo sulla sicurezza stradale, nonché come destinatari della formazione.

La ricerca, come documenta l'apposito volume ("*Research Report. Risk profiles of young driver*", a cura di A.M. Giannini, F. Ferlazzo e R. Sgalla; scaricabile dal sito del progetto: [www.webicarus.eu](http://www.webicarus.eu)), ha coinvolto giovani che vivono nei Paesi partner (Austria, Bulgaria, Cipro, Estonia, Francia, Germania, Irlanda, Italia, Lettonia, Lituania, Malta, Polonia, Slovacchia e Slovenia) e ha consentito di individuare specifici **profili di guidatori** di auto e di moto.



I dati raccolti sono stati utilizzati per costruire le linee guida per la **formazione alla sicurezza stradale e alla guida responsabile**, in base alle quali è stato predisposto un Manuale ("*Handbook of training guidelines on road safety awareness and education for young drivers*", a cura di F. Avallone, A.M. Giannini, R. Sgalla; disponibile in: [www.webicarus.eu](http://www.webicarus.eu)) che illustra alcune proposte formative da utilizzare con i giovani dai 17 ai 21 anni. Si tratta di una "cassetta per gli attrezzi" cui attingere per percorsi pratici in cui coinvolgere i giovani. Il **kit formativo** contiene i materiali didattici che potranno essere un utile, duttile e flessibile ausilio agli insegnanti e agli Operatori di Polizia che assumeranno il ruolo di *trainer* negli eventi formativi da realizzare nel prossimo futuro.

Il percorso formativo attribuisce un ruolo centrale agli individui in rapporto al loro ambiente. Aiuta i partecipanti a comprendere i contesti in cui si muovono, facilitandoli nell'identificazione di strategie di intervento adeguate ed efficaci attraverso l'incremento della conoscenza di sé, la comprensione dei propri limiti e potenzialità ed il riconoscimento delle proprie capacità in relazione alla guida ed alla sicurezza stradale.

Il Progetto ha anche previsto la realizzazione di un **film** ad uso didattico, intitolato *Young Europe* (preparato da *Showbiz Inc.*), un ulteriore strumento di ausilio da utilizzare nei programmi educativi proposti. Il film, costruito sulla base dei profili di rischio dei giovani guidatori, è ambientato in Francia, Italia, Irlanda e Slovenia e racconta le storie di ragazzi europei, unendo ritmo narrativo e linguaggio visivo tipici delle giovani generazioni.



### I profili dei giovani guidatori

La ricerca condotta nei Paesi Europei partner, mediante somministrazione di oltre 14.000 questionari volti a valutare l'atteggiamento dei giovani verso la sicurezza stradale, le caratteristiche personali, le opinioni, le abitudini e le abilità dei giovani guidatori, ha consentito di identificare specifici profili dei conducenti di automobili e motocicli.

Sono stati identificati un gruppo di "**Guidatori prudenti**" e un gruppo di "**Guidatori a rischio**"; inoltre, specifici gruppi di guidatori caratterizzati da profili di rischio specifici, come: gli "**Aggressivi**", gli "**Ipersicuri**", i "**Disattenti**" e gli "**Ansiosi/Arrabbiati**".



### Guidatore prudente

- ≈ E' altruista e ha un atteggiamento positivo verso il rispetto di regole e norme morali.
- ≈ Non prova emozioni di rabbia verso gli altri guidatori, né di fronte agli ostacoli.
- ≈ Ritiene che gli incidenti stradali siano causati da fattori che si possono controllare e che un guidatore coscienzioso sia nelle condizioni di poterli evitare.
- ≈ Rispetta il Codice della Strada e ritiene che esso sia un'utile guida.
- ≈ Comprende che l'alcol e le sostanze stupefacenti hanno un effetto negativo sul comportamento di guida.



### Guidatore a rischio

- ≈ Mostra atteggiamenti e comportamenti egocentrici, ricerca sensazioni forti e giustifica le sue condotte trasgressive.
- ≈ Prova emozioni di rabbia verso gli altri guidatori o di fronte agli ostacoli.
- ≈ Ritiene che gli incidenti stradali siano causati da fattori che non sono sotto il suo controllo, ma dovuti al caso.
- ≈ Ha un atteggiamento negativo verso il Codice della Strada e ritiene che sia un impedimento per la guida.
- ≈ Ritiene che l'alcol abbia un effetto positivo sul comportamento, in generale, e sul comportamento di guida, nello specifico o, al limite, nessun effetto significativo.



## Guidatore aggressivo

- ≈ Mostra atteggiamenti e comportamenti egocentrici, ricerca sensazioni forti e giustifica le sue condotte trasgressive.
- ≈ Prova emozioni di rabbia verso gli altri guidatori o quando incontra ostacoli. Guida in modo aggressivo ed è tollerante verso l'alta velocità.
- ≈ Ha un atteggiamento negativo verso il Codice della Strada e ritiene che sia un ostacolo per la guida.
- ≈ Comprende che l'alcol ha un effetto negativo sul comportamento di guida.



## Guidatore iper-sicuro

- ≈ E' altruista e ha un atteggiamento positivo verso il rispetto di regole e norme morali.
- ≈ Non prova emozioni di rabbia verso gli altri guidatori, né di fronte agli ostacoli, ma è tollerante sull'alta velocità.
- ≈ Si fida molto delle sue capacità di guida e ritiene di poter gestire in modo ottimale ciascuna situazione.
- ≈ Ritiene che gli incidenti stradali siano causati da fattori che si possono controllare e che un guidatore cosciente sia nelle condizioni di poterli evitare.
- ≈ Ha un atteggiamento negativo verso il Codice della Strada e non ritiene che sia un utile guida.
- ≈ Comprende che l'alcol ha un effetto negativo sul comportamento di guida.



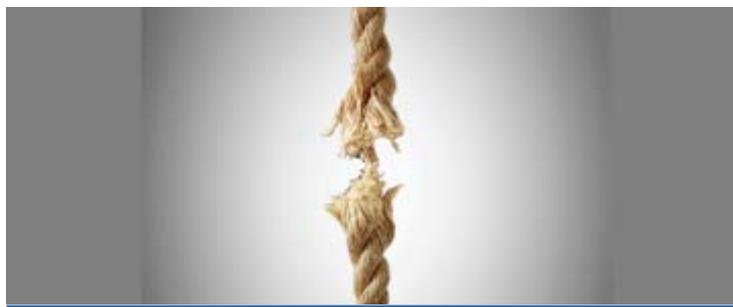
## Guidatore disattento

- ≈ Ha un atteggiamento **positivo** verso il **rispetto di regole e norme morali**.
- ≈ Prova **ansia** ma è **tollerante verso l'alta velocità**.
- ≈ E' **disattento, distratto** e **smemorato** mentre guida.
- ≈ Ritiene che non sia **difficoltoso poter svolgere più compiti contemporaneamente mentre guida**, per esempio utilizzando il telefono portatile in modo scorretto o compiendo in parallelo attività incompatibili.
- ≈ Comprende che **l'alcol** ha un **effetto negativo** sul comportamento di guida.



## Guidatore ansioso-arrabbiato

- ≈ E' **altruista** e ha un **atteggiamento positivo verso il rispetto di regole e norme morali**.
- ≈ Prova **emozioni di rabbia** verso gli altri guidatori o quando incontra ostacoli.
- ≈ **Prova ansia**, ma guida in modo aggressivo ed è **tollerante verso l'alta velocità**.
- ≈ Ritiene che gli **incidenti stradali** siano causati da fattori che **si possono controllare** e che un guidatore cosciente sia nelle condizioni di poterli evitare.
- ≈ Rispetta il **Codice della Strada** e ritiene che sia una **guida utile e necessaria**.
- ≈ Comprende che **l'alcol** ha un **effetto negativo** sul comportamento di guida.



Una volta delineati i profili dei guidatori, è stato possibile prendere in esame i **comportamenti errati di guida**, ossia azioni che espongono a situazioni di rischio, sia il conducente sia altri utenti della strada.

**Errori:** includono errori di valutazione, di giudizio, di pianificazione e di definizione degli obiettivi durante la guida. Ad esempio, un guidatore che, mentre cerca di superare un'altra vettura, si rende conto di aver calcolato male il tempo a disposizione per rientrare nella sua corsia di marcia. Pur non avendo violato le regole o le norme, il guidatore ha messo se stesso e gli altri in una situazione di elevato rischio. Sebbene gli errori siano meno frequenti, rispetto ad altri comportamenti errati di guida, hanno comunque la potenzialità di causare gravi conseguenze.

**Disattenzioni/distrazioni:** possono essere un segnale di allarme indicativo di uno stato di alterazione psicofisica e possono fungere da stimolo per commettere violazioni del Codice della Strada, nel tentativo di porre rimedio agli effetti della disattenzione. Per esempio, se un conducente che percorre una strada ad alto scorrimento è distratto e non imbocca l'uscita corretta, aumenta la probabilità che effettui una inversione di marcia non consentita.

**Violazioni:** i comportamenti di guida con le ripercussioni più gravi in termini di sicurezza stradale. Sono tipica-

mente di natura volontaria e influenzata dalle caratteristiche individuali del conducente.

Le violazioni di traffico più frequentemente commesse sono anche quelle che hanno la più alta probabilità di essere considerate come dei "comportamenti normali", a causa dei meccanismi cognitivi che portano gli individui ad etichettare come *normali* i comportamenti che agiscono con regolarità. Vi è uno specifico tipo di violazione, le così dette violazioni "aggressive", ossia azioni che ricevono impulso dall'attivazione della rabbia e possono influenzare anche uno stile di guida prudente.



### **Il paradosso del giovane guidatore**

In generale, e in particolare per i giovani guidatori, più è frequente l'adozione di un comportamento azzardato alla guida, meno si percepirà come rischioso e/o pericoloso. La frequente adozione di un comportamento, infatti, distorce, minimizza o finanche nega, la percezione del rischio e la valutazione dei potenziali esiti sfavorevoli. Ovviamente, questa percezione è rafforzata dalla mancata verifica delle conseguenze negative che possono derivare dai comportamenti a rischio. Il paradosso del giovane guidatore sottolinea che, quanto più spesso un comportamento a rischio viene adottato senza incorrere in conseguenze negative, più è probabile che si rafforzi la convinzione che il comportamento a rischio non comporti esiti dannosi per il guidatore.



### **Il kit formativo proposto**

Sulla base dei dati della ricerca, si è realizzato un **programma di formazione** rivolto ai giovani di età compresa tra 17 e 21 anni, che si basa sui fattori di rischio comuni a livello europeo e specifici a livello nazionale.

La metodologia adottata è coerente con le prospettive di apprendimento attraverso l'esperienza. Le sessioni di formazione non sono indirizzate alla mera trasmissione di informazioni, ma sono progettate per consentire il viaggio lungo un **percorso di conoscenza sulla sicurezza stradale**.

Ci si attende che i partecipanti svolgano un ruolo attivo nell'esplorazione delle cause dei fenomeni, nella scoperta degli automatismi individuali e di gruppo, al fine di individuare azioni concrete di sensibilizzazione tra pari sulla sicurezza stradale e sulla guida responsabile.

A tal fine, è stato realizzato un *kit* formativo contenente i materiali per realizzare un corso e una serie di fogli di lavoro con gli esercizi necessari a supportare il formatore nella preparazione e nella gestione delle attività.



A tal fine, sono state realizzate **7 unità formative**. A scopo informativo si presentano alcuni esempi delle unità e delle modalità che le compongono.

### Unità 1: Accoglienza e presentazione

Questa unità è dedicata alla predisposizione dell'ambiente di formazione, all'accoglienza dei partecipanti, alla costituzione del gruppo, alla creazione di un buon clima e di un buon livello motivazionale. Si propongono attività volte a favorire un processo di socializzazione alla formazione e la creazione di un terreno comune e di uno spazio di confronto.

### Modalità 2. "Se fossi"

Il trainer fornisce ai partecipanti 15 immagini di mezzi di locomozione molto diversi tra loro e riferibili a diverse epoche storiche, a diversi concetti di movimento e di velocità, ecc. Ciascun partecipante è invitato a scegliere il mezzo di locomozione che ritiene lo rappresenti meglio, con l'indicazione:

*"Se fossi un mezzo di locomozione sarei..."*



Ciascun partecipante dovrà definire il mezzo scelto ed esplicitare brevemente i motivi della sua scelta e le caratteristiche del mezzo che richiamano aspetti di sé.

Al termine, il trainer farà delle considerazioni generali su quanto emerso, evidenziando gli **aspetti di diversità e di somiglianza tra i partecipanti**, valorizzando quelli utili ai fini formativi. In particolare saranno sottolineate le connessioni tra le caratteristiche e le preferenze personali e il mezzo scelto da ciascuno.

## Unità 2: Esplorazione del fenomeno - le cause di incidente e i profili dei giovani guidatori.

Questa unità è dedicata alla creazione di una conoscenza condivisa tra i partecipanti sul tema della sicurezza stradale, attraverso attività di confronto e di approfondimento in gruppo e con il trainer.

L'obiettivo è di attivare i partecipanti intorno al tema della sicurezza stradale, attraverso l'esplorazione delle loro conoscenze e convinzioni sulle principali variabili in gioco negli incidenti stradali, come anche attraverso la descrizione dei principali profili dei giovani guidatori.

### *Modalità 1. "La blacklist"*

È una modalità semplice, che attiva i partecipanti attraverso il confronto tra pari in sottogruppo e poi attraverso un processo di scoperta e di conoscenza nell'ambito dell'intero gruppo, che ha la finalità di **esplorare le conoscenze o le convinzioni sulle principali cause di incidenti**. Si consegna a ciascun partecipante la lista con un elenco di 8 cause di incidenti stradali.

Si chiede di stendere individualmente una graduatoria, assegnando la prima posizione in graduatoria alla causa che ritengono più frequente, la seconda posizione alla causa che ritengono più frequente dopo la prima e così via. Il trainer, dopo i confronti dei partecipanti in piccoli sotto-gruppi, guiderà una discussione centrata sul fatto che alcune cause saranno state con buona probabilità sopravvalutate, mentre altre sottovalutate: ad esempio, è probabile che il passaggio con il rosso venga indicato come una delle cause principali, mentre il mancato rispetto della precedenza è nella realtà ben 15 volte più probabile.

il trainer commenterà il gioco valorizzando le riflessioni fatte dai partecipanti e focalizzerà la loro attenzione sul fatto che le convinzioni condizionano gli atteggiamenti personali verso la sicurezza stradale ed i relativi comportamenti di guida.

### Unità 3: Le determinanti individuali del comportamento di guida.

Questa unità è dedicata all'esplorazione dei **meccanismi percettivi, cognitivi ed emotivi che orientano i comportamenti individuali** e che hanno un impatto sulla guida ed in generale nei confronti delle **situazioni a rischio**. L'obiettivo principale è quello di favorire nei partecipanti l'acquisizione di alcuni meccanismi individuali e di aspetti di sé che possono esporre o tutelare ogni individuo nelle situazioni potenzialmente a rischio.

#### *Modalità 1. Focus Percezione del rischio e attribuzione di responsabilità: "Il percorso"*

Il trainer individua un volontario per un semplice gioco. Si chiede di compiere un percorso rispettando le indicazioni dei diversi segnali stradali il più velocemente possibile. Verrà pertanto annotato il tempo e il numero di errori e violazioni commessi dal "guidatore".

Dopo, si invita a fare la stessa cosa, ma aggiungendo una variabile: si chiede infatti ad un altro partecipante di fare delle domande al "guidatore" riguardanti la sua vita; il "guidatore" dovrà rispondere a voce alta mentre segue il percorso con la penna. Anche in questo caso il trainer prenderà il tempo e segnerà errori e violazioni. Il secondo partecipante, distratto dalle domande, incontrerà maggiori difficoltà del primo: potrà commettere errori e impiegherà più tempo.

Terminate le "prove di guida" il trainer propone una discussione, ricordando che la seconda prova è molto simile alle situazioni di guida reale, poiché durante la guida si fanno alcune cose che hanno un impatto sulle nostre abilità. Su questa base, solleciterà i partecipanti ad individuare le azioni che compiono mentre guidano, invitandoli ad assegnare a queste azioni un fattore di rischio (e.g.: sintonizzare la radio, cercare un cd di musica, accendere una sigaretta, conversare con gli altri passeggeri, ecc.).

### **Modalità 3. Focus Emozioni alla guida e rispetto delle regole: "Emozioni in situazioni"**

È una modalità centrata sull'individuazione delle dinamiche emotive e sulle strategie di fronteggiamento che è possibile mettere in atto in determinate situazioni. Obiettivo principale è quello di stimolare l'individuazione delle **emozioni** più frequentemente **associate a situazioni di guida ordinarie** e le relative **strategie di fronteggiamento** da attuare per gestire le emozioni stesse che, in alcuni casi, possono rivelarsi disfunzionali alla messa in atto di corretti comportamenti di guida.

Il *trainer* introduce ai partecipanti l'attività spiegando che si utilizzerà una modalità in cui chiederà loro di immedesimarsi come guidatori in alcune situazioni comuni, ad esempio: *"Hai fretta, la macchina davanti alla tua va piano e non hai la possibilità di superarla"*.

Il *trainer* chiede: a) *Quali emozioni proverebbero?* b) *Cosa farebbero se si trovassero in quella situazione?*

Dopo aver letto le situazioni scelte ed aver riportato su una tabella le emozioni e le azioni espresse dai partecipanti, il *trainer* apre una discussione facendo riferimento alle emozioni più frequentemente provate, alle strategie individuate e alle possibili strategie alternative di gestione delle situazioni e delle emozioni che evocano. Il *trainer* si concentrerà soprattutto sulle emozioni disfunzionali alla guida quali *rabbia, euforia, ostilità, panico, terrore, indifferenza* ecc.

Rispetto alle emozioni più significative per il loro impatto sui comportamenti di guida, il *trainer* attiva una riflessione con i partecipanti sulle possibili conseguenze di queste emozioni: a) *Che relazione c'è tra le emozioni provate e le strategie individuate?* b) *Sono coerenti?* c) *Quali sono gli effetti di questa/e emozione/i sulle azioni?* d) *Che peso hanno queste emozioni sulle azioni che si agiscono in risposta alle situazioni di difficile gestione?*

In un secondo tempo, il *trainer* può prendere in riferi-

mento le situazioni stimolo ed attivare una discussione sulla percezione che i partecipanti hanno della modificabilità della situazione. Lo scopo è di provare ad **individuare strategie preventive di gestione del problema attraverso una riflessione sulle cause.**

Potrà chiedere: a) *" Quanto è possibile agire/non agire su questa situazione?"* b) *" In che modo è possibile agire prima che si presenti la situazione?"* c) *" In che modo, nel momento in cui si presenta?"*

Il trainer evidenzierà l'importanza di saper riconoscere le emozioni che alcune situazioni evocano, per individuare strategie di gestione capaci di indirizzare il comportamento verso azioni di maggiore tutela personale, nonché per aumentare l'efficacia personale in alcune specifiche situazioni.

#### **Unità 5: le determinanti di gruppo sul comportamento di guida.**

Questa unità è dedicata all'esplorazione di alcuni meccanismi che regolano le relazioni all'interno del gruppo dei pari e che possono essere particolarmente significativi nell'orientare/influenzare i comportamenti di guida messi in atto in situazioni di gruppo.



Obiettivo principale di questa unità è quello di facilitare nei partecipanti la consapevolezza delle modalità relazionali attraverso le quali i membri di un gruppo interagiscono tra loro e di come tali modalità possono

avere un impatto sulle decisioni riguardanti la messa in atto di comportamenti di guida più o meno rischiosi (ad es.: decidere di guidare superando i limiti di velocità perché sollecitati dai passeggeri, decidere di guidare dopo aver bevuto, ecc.).



### Modalità 2. "Gli amici"

Questa modalità è incentrata sul tema dell'**influenzamento sociale** e delle **strategie per la sua gestione**. L'obiettivo è di focalizzare l'attenzione dei partecipanti su una situazione di influenzamento sociale tipica dei giovani alla guida, sollecitando una riflessione su quali possono essere le strategie per gestire le pressioni esercitate dal gruppo dei pari. Il trainer invita un gruppo di volontari a partecipare ad un gioco di ruolo. Il gioco consiste nel rappresentare una scena in cui, dopo una serata trascorsa insieme, gli amici sono in macchina e, mentre il guidatore è al volante, gli altri provano a convincerlo a correre di più e ad azzardare qualche sorpasso. Il compito del guidatore è quello di riuscire a resistere alle pressioni dei compagni, tenendo ferma la sua posizione, senza farsi convincere a fare quello che loro gli dicono, dimostrando così di riuscire a decidere autonomamente. Terminato il gioco, il trainer condurrà la discussione concentrandosi sulle modalità di influenzamento e sulle strategie per poter far fronte alle pressioni degli altri. In particolare, il trainer potrà fare domande del tipo: a) *"Il guidatore è riuscito a resistere alle pressioni esercitate dagli amici?"* b) *"Secondo voi, quali strategie ha messo in atto?"* c) *"Quali suggerimenti daresti ad un compagno che si trova nella stessa situazione?"* d) *"Vi è mai capitata una situazione simile?"*

Il trainer chiude la discussione sottolineando l'importanza di riuscire a mantenersi autonomi dal gruppo nello scegliere la condotta del proprio comportamento, soprattutto quando si è responsabili della propria ed altrui incolumità, così come avviene nelle situazioni di guida.

## Unità 6: promuovere la cultura della sicurezza stradale

Questa unità è dedicata al **coinvolgimento diretto dei partecipanti** sulle tematiche della sicurezza stradale, attraverso un'azione di comunicazione/sensibilizzazione di cui i ragazzi saranno autori e realizzatori.

Con la guida di modalità definite, i partecipanti dovranno realizzare un "prodotto comunicativo" tra quelli descritti, volto a sensibilizzare i propri pari sul tema della sicurezza stradale.

Il trainer potrà dare maggiore forza a questa specifica azione (e quindi in generale al programma), prendendo accordi con alcuni partner locali istituzionali, formali o informali (Scuola, Università, Amministrazione Comunale, gruppi sportivi e di aggregazione sociale, ecc.), che possano facilitare la visibilità dei prodotti realizzati dai ragazzi, attraverso una diffusione a livello locale.

Obiettivo principale è quello di rinforzare l'apprendimento dei partecipanti attraverso il coinvolgimento diretto e attivo sulle tematiche della sicurezza stradale.

Inoltre, sostenere l'eventuale disseminazione di una cultura della sicurezza stradale all'interno dei gruppi e dei contesti di riferimento dei ragazzi (ad es.: scuola, gruppo di pari, social network, ecc.).

### *Modalità 1. "La locandina"*

Questa modalità consiste nella realizzazione di una locandina. Una locandina è un poster le cui dimensioni ridotte (A3) ne consentono un'agevole affissione in bacheche (ad es.: Scuola o Università), in contesti pubblici in generale (ad es.: vetrine dei locali pubblici come i bar, all'esterno delle discoteche, ecc.), oltre che nei posti abitualmente frequentati dai ragazzi.

L'obiettivo principale è quello di realizzare un materiale che consenta la promozione, anche nei coetanei, di alcuni comportamenti di guida sicura.



Il trainer spiega anche che la locandina dovrà essere capace di comunicare efficacemente i contenuti ai coetanei, mediante l'uso di linguaggi e codici che siano riconoscibili, anche attraverso le immagini ed uno slogan.

Il trainer assegna il tempo a disposizione e lascia che i gruppi lavorino in autonomia; non segue direttamente il lavoro nei piccoli gruppi, ma ne

supervisiona l'andamento a distanza garantendo la sua assistenza in caso di richiesta. Terminato il lavoro i gruppi presentano le loro realizzazioni spiegando le scelte creative e comunicative fatte.

Il trainer valorizzerà il lavoro svolto apprezzando, se del caso, la forma e la gradevolezza espressiva. Si soffermerà sul contenuto del messaggio veicolato dalla locandina arricchendolo da sue personali note di commento. Il trainer, anche in relazione alla qualità del lavoro svolto, potrebbe chiedere alla Scuola/Università di realizzare al suo interno delle fotocopie a colori A3 della locandina, affinché possa essere affissa dai ragazzi nei luoghi di frequentazione giovanile.

Quelli qui proposti sono solo una selezione di una più **ampia gamma di esercizi** appositamente realizzati nell'ambito del Progetto ICARUS, allo scopo di utilizzare una metodologia formativa condivisa, non solo in ambito nazionale, ma anche a livello europeo all'interno delle Istituzioni impegnate nella promozione della sicurezza stradale.



**Polizia di Stato**



*"Sapienza" Università di Roma*



Showbiz Inc.



[www.webicarus.eu](http://www.webicarus.eu)  
[info@webicarus.eu](mailto:info@webicarus.eu)

---

**Contatti:**

**Roberto Sgalla**  
*Responsabile del Progetto*  
*Direttore del Servizio Polizia Stradale*  
*Ministero dell'Interno*  
*roberto.sgalla@interno.it*

**Anna Maria Giannini**  
*Responsabile Scientifico del Progetto*  
*Dipartimento di Psicologia*  
*"Sapienza" Università di Roma*  
*annamaria.giannini@uniroma1.it*

---