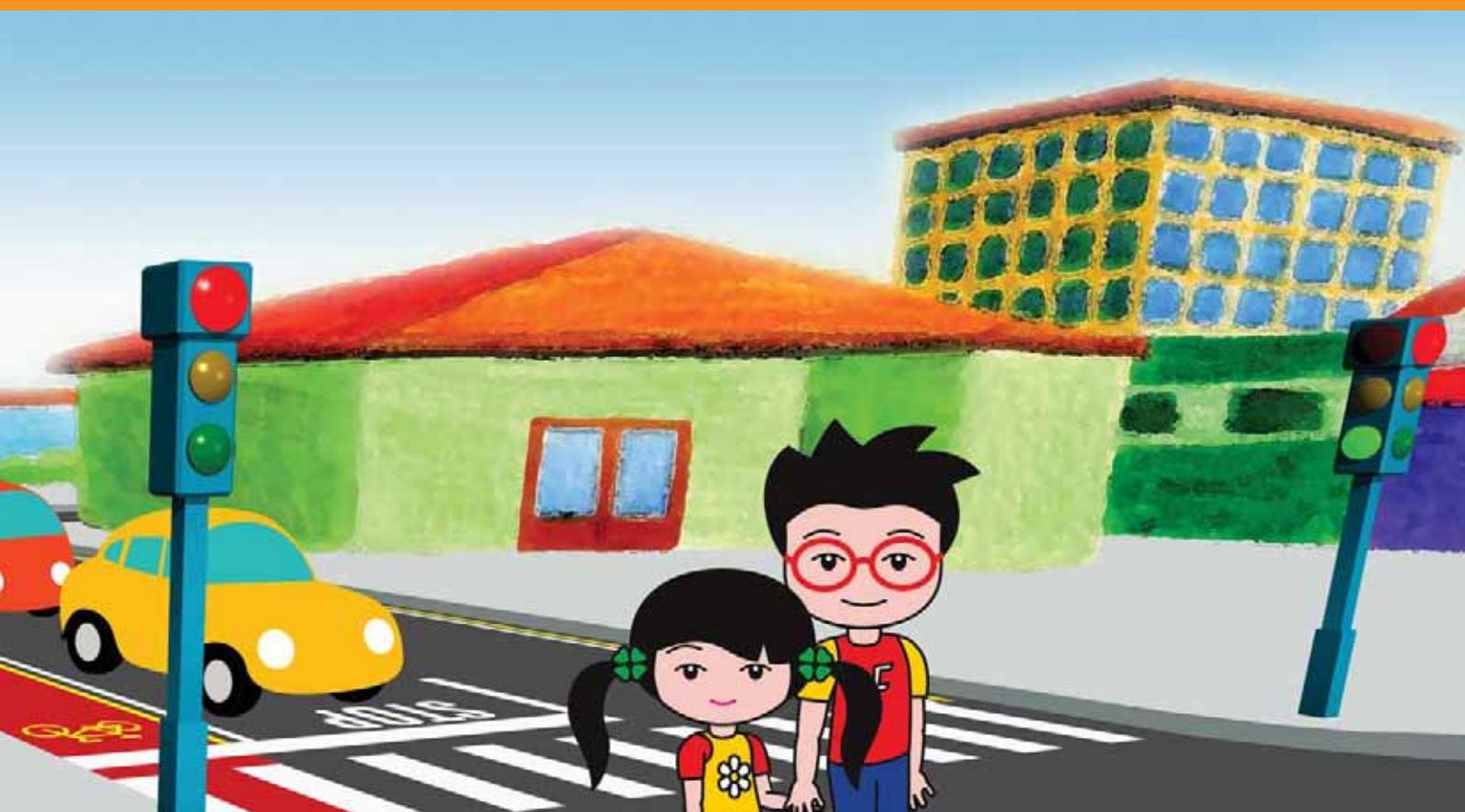


Quaderno per
l'insegnante

La strada della sicurezza

A piedi, in bici, in motorino, in auto: la sicurezza cresce con te.



PERCORSO DIDATTICO PER LE SCUOLE MATERNE



LAZIOSANITÀ - AGENZIA DI SANITÀ PUBBLICA



PIEMONTE
STRADE SICURE

Gli strumenti didattici **“La strada della sicurezza. A piedi, in bici, in motorino, in auto: la sicurezza cresce con te”** intendono fornire uno stimolo concreto per la diffusione della cultura della sicurezza stradale promuovendo, anche nei piccoli, i valori della responsabilità, del rispetto di sé e degli altri, della cittadinanza attiva, della convivenza civile e della tutela dell’ambiente.

I materiali didattici messi a disposizione delle **scuole materne** sono:

- Una serie di brevi **filmati su cd-rom** che introducono i principali temi dell’educazione stradale e forniscono stimoli per la discussione e l’approfondimento in classe. Adatti per bambini di 3-5 anni, utilizzano prevalentemente la tecnica dell’animazione tradizionale per proporre ambienti e situazioni quotidiane.
- Una **dispensa cartacea** destinata agli insegnanti. Include un breve rapporto sul quadro europeo, nazionale e regionale degli incidenti stradali, sulle principali cause dei sinistri, sulle fasce di popolazione maggiormente colpite e sul ruolo preventivo che la scuola può svolgere per ridurre l’impatto economico e sociale dei danni da incidente. La dispensa offre inoltre la possibilità di approfondire i temi introdotti dai filmati attraverso un ricco elenco di attività utili ad accrescere la conoscenza della strada e dei suoi protagonisti, e a stimolare la consapevolezza, nei bambini, dell’importanza di comportamenti improntati alla prudenza e alla sicurezza.

I materiali didattici contenuti nel kit **“La strada della sicurezza. A piedi, in bici, in motorino, in auto: la sicurezza cresce con te”** sono il risultato del lavoro svolto da un’équipe di esperti, basato su un approccio multi disciplinare e interistituzionale. Il contributo degli insegnanti sarà senz’altro prezioso per raggiungere gli obiettivi dell’iniziativa.

Grazie per il vostro prezioso contributo.

Buon lavoro!

I curatori del progetto

PERCORSO DIDATTICO PER LE SCUOLE MATERNE

PER GLI INSEGNANTI

- 5 Incidenti stradali: il quadro europeo, italiano e regionale
- 7 Per strada da soli, la prima volta alla guida: tra senso di autonomia e responsabilità
- 9 Parlare di rischio, regole e responsabilità con bambini e adolescenti

PER LA CLASSE

- 11 La Strada della Sicurezza: pillole informative e approfondimenti

INCIDENTI STRADALI: IL QUADRO EUROPEO, ITALIANO E REGIONALE

Nel 2001 l'Unione Europea, giudicando inaccettabile il costo che ogni anno ciascun Paese sostiene a causa degli incidenti stradali, in termini di vite umane, nonché sociali, sanitari e economici che ne derivano, si è posta l'obiettivo di dimezzare per l'anno 2010 il numero delle vittime della strada. Per raggiungere questo risultato è possibile ricorrere a misure deterrenti quali l'estensione dei controlli e l'inasprimento di alcune sanzioni, ma bisogna puntare soprattutto sulla diffusione della cultura della sicurezza. È necessario infatti che ciascun utente non sottovaluti i rischi connessi alla strada e ne faccia un uso improntato alla prudenza e alla prevenzione.

→ OBIETTIVI EUROPEI

Dimezzare il numero delle vittime della strada entro il 2010

Secondo il rapporto "Youth and road safety in Europe" dell'Oms Europa, ogni anno 127 mila persone muoiono a causa di incidenti stradali nella Regione europea dell'Oms, mentre 2 milioni sono i casi che hanno richiesto ricovero ospedaliero o assistenza medica. Restringendo l'analisi alla sola Unione europea, **1,3 milioni di incidenti stradali** all'anno provocano **40 mila morti** e **1,7 milioni di feriti**. Il costo totale di queste perdite è stimato in 180 miliardi di euro all'anno (circa il **2% del Prodotto Nazionale Lordo dell'Unione**).

→ GLI INCIDENTI IN EUROPA

incidenti	1,3 milioni
morti	40 mila
feriti	1,7 milioni

Per un costo pari al 2% del Prodotto Nazionale Lordo dell'Unione

La situazione italiana relativa al 2007 appare in linea con il quadro europeo. A livello nazionale si riscontra

→ GLI INCIDENTI IN ITALIA

incidenti	230.871 (-3,0%)
morti	5.131 (-9,5%)
feriti	325.850 (-2,1%)

una **diminuzione** del numero degli incidenti (-3,0%) e dei feriti (-2,1%) e un calo più consistente del numero dei morti (-9,5%) rispetto al 2006. Complessivamente si sono verificati **230.871 incidenti**, che hanno causato **5.131 morti** e **lesioni** di diversa gravità a **325.850** persone.

Il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale ha stimato un costo sociale pari a 1.394.434 Euro per ogni persona deceduta a causa di un incidente sulla strada e pari a 73.631 Euro per ogni ferito.

I dati dell'ISTAT rilevano che nel corso della giornata si registrano **tre picchi di incidentalità** (ore 8 – 12/13 – 18, in corrispondenza dei volumi di traffico più elevati e determinati dagli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro) e che il **week-end** rappresenta un **periodo ad alto rischio** in quanto il venerdì si verifica il più alto numero di incidenti e di feriti e la notte del sabato è il momento in cui la mortalità è più elevata.

Materne

In Italia, in accordo con i dati europei, si registra una **maggiore esposizione al rischio** di incidenti stradali **per il sesso maschile (63% contro il 37% delle donne)** e un alto coinvolgimento di **sogetti al di sotto dei 30 anni**, per i quali l'**incidentalità stradale rappresenta la prima causa di mortalità**.



TRE PICCHI DI INCIDENTALITÀ

ore 8 - 12/13 - 18



GIORNI A PIÙ ALTO RISCHIO

venerdì maggiore incidentalità e maggior numero di feriti
domenica maggiore mortalità

imputabili a malore, ingestione di sostanze stupefacenti o psicotrope e sonno.

Il dato è complesso da rilevare ed è sicuramente sottostimato in quanto non rende conto degli incidenti dovuti ai comportamenti scorretti alla guida a loro volta riconducibili ad alcuni effetti dell'alcol o di altre sostanze psicoattive che possono indurre sonnolenza, affaticamento, rallentamento dei riflessi. Da una recente pubblicazione dell'Istituto Superiore di Sanità si evince come sia ormai accertato che il consumo di alcol rappresenti un importante fattore di rischio associato agli incidenti stradali. Un dato analogo è riscontrabile anche a livello europeo dove risulta che dal 5 al 20% dei conducenti guida dopo aver bevuto alcolici e dall'1 al 4% dopo aver assunto una quantità di alcol superiore ai limiti stabiliti dalle diverse normative nazionali.

il 45% degli incidenti è causato da comportamenti scorretti alla guida e di questi il 3% è dovuto allo stato psicofisico alterato del conducente, a causa di alcol, droghe o farmaci

Sebbene la relativa valutazione sia ancora più incerta, anche la guida sotto l'effetto di droghe coinvolge un vasto numero di persone; secondo le fonti citate dall'Istituto Superiore di Sanità la stima della presenza di droghe in caso di incidente varia dal 10 al 15%.



DATI LAZIALI DEL 2007

incidenti	29.761 (-5,1%)
morti	527 (-8,3%)
feriti	41.431 (-4,9%)

Anche a **livello regionale** si confermano le tendenze nazionali ed europee: nel **2007**, rispetto ai precedenti dati del 2006, si è registrata una **riduzione del numero di incidenti (-5,1%), di morti (-8,3%) e di feriti (-4,9%)**. Il dato disaggregato a livello provinciale segnala che la più alta incidenza di incidenti stradali si è avuta nella Provincia di Roma e che le più basse si sono registrate nelle province di Frosinone e di Viterbo.

In ambito regionale è confermata la **tendenza notturna a una diminuzione quantitativa degli incidenti** cui corrisponde **però un incremento della gravità**.

Inoltre nel Lazio è attiva una sorveglianza degli incidenti stradali basata sull'integrazione dei dati delle strutture dell'emergenza con i ricoveri ospedalieri, che permette di valutare le conseguenze sanitarie degli incidenti. Nel **2007, 158.546 soggetti** sono ricorsi al **Pronto Soccorso** in seguito ad un incidente stradale e di questi circa il **7% (10.778 soggetti)** è stato **ricoverato**.

PER STRADA DA SOLI, LA PRIMA VOLTA ALLA GUIDA: TRA AUTONOMIA E RESPONSABILITA'

Se il conseguimento della patente di guida costituisce sicuramente un passo fondamentale verso l'età adulta e la conquista dell'indipendenza, bisogna riconoscere che ogni tappa verso l'autonomia in ambito stradale rappresenta un momento importante per la crescita psicologica del bambino e dell'adolescente.

Chi non ricorda infatti l'emozione e il senso di gratificazione provati durante i primi tragitti compiuti, senza l'accompagnamento degli adulti, a piedi o in autobus verso la scuola?

E chi ha dimenticato il giorno in cui imparò a guidare la bici?

Ognuno di questi momenti rimane bene impresso nella mente di ciascuno. È importante che le iniziative per la promozione e la diffusione della sicurezza stradale contribuiscano a valorizzare, di questi passi significativi, non solo il senso di autonomia e di libertà ma soprattutto la maturazione personale che comportano, intesa come capacità di rapportarsi con gli altri utenti della strada in una situazione di potenziale pericolo ed essendo consapevoli che un agire non responsabile può generare gravi conseguenze sulla salute propria e degli altri. È infatti risaputo che i giovani tendono per natura a considerare soprattutto i vantaggi della responsabilità piuttosto che gli oneri.

Nonostante tutti riconoscano la piaga rappresentata dall'incidentalità stradale, l'**importanza dell'educazione alla sicurezza stradale** viene ancora sottostimata. Si consideri, infatti, che i giovani possono arrivare completamente ignoranti su questo tema fino al momento del rilascio della patente, in quanto corsi di educazione alla sicurezza stradale non sono previsti dai programmi scolastici e il loro inserimento è affidato esclusivamente alla sensibilità degli insegnanti.

In questa situazione, un'azione migliorativa è rappresentata sicuramente dall'introduzione, a partire dal **1° luglio del 2004**, del certificato di idoneità per i minorenni alla guida di ciclomotori, più noto come "**patentino**", mediante il quale l'Italia si è allineata a molte altre Nazioni che da anni hanno adottato questo strumento per diffondere la cultura della sicurezza stradale e ridurre il numero degli incidenti.

Per conseguire il patentino è possibile frequentare i corsi gratuiti organizzati presso alcune scuole pubbliche o i centri di formazione professionale oppure i corsi a pagamento delle autoscuole. In tutti i casi è prevista una prova finale, da svolgersi di fronte a un funzionario esaminatore del Dipartimento dei Trasporti Terrestri. Il corso in autoscuola prevede 12 ore, mentre negli istituti scolastici è di 20 ore perché comprende 8 ore aggiuntive dedicate all'**educazione alla legalità e alla convivenza civile**.

L'elevato numero di vittime che si registra nella popolazione tra i 15 e i 29 anni fa sì che gli incidenti stradali rappresentino la prima causa di mortalità per i giovani e questo dimostra che il conseguimento della patente non è sufficiente per infondere nei giovani, nei confronti della strada e della guida, l'indispensabile atteggiamento di responsabilità e prudenza. Per mirare a questo obiettivo è necessario un percorso di educazione alla sicurezza stradale che cominci nell'infanzia e accompagni i giovani lungo tutto il loro percorso di formazione. Solo investendo sui guidatori di domani è possibile **diffondere e radicare la cultura della sicurezza**.

L'alto tasso di mortalità che caratterizza i cosiddetti utenti deboli della strada, a cui appartengono pedoni, ciclisti e motociclisti, rivela inoltre che l'educazione alla sicurezza stradale non è utile solo in vista del conseguimento della patente di guida, ma anche per muoversi per la strada, a piedi e in bici, in modo consapevole e sicuro.

Le cause degli incidenti confermano la necessità di investire sull'educazione stradale per modificare i comportamenti scorretti dei conducenti, che rappresentano la principale causa dei sinistri. Bisogna investire su azioni preventive di media e lunga durata che racchiudano in sé una dimensione cognitiva (si cambia un comportamento quando se ne conoscono gli aspetti pericolosi), un elemento di affettività (perché un comportamento cambi in maniera stabile bisogna che si modifichino le abitudini e che si colgano i vantaggi di questo cambiamento) e una dimensione sociale (perché un comportamento si modifichi è necessario che il cambiamento sia approvato dall'ambiente sociale di riferimento e non sia invece in contrasto). È fondamentale quindi che anche le scuole diano priorità e continuità operativa a iniziative in questo ambito.

Formare le giovani generazioni significa investire sul futuro, ma affinché gli interventi educativi abbiano notevoli ricadute anche sul presente è necessario rendere i ragazzi ben consapevoli del ruolo di educatori alla cultura della sicurezza stradale che essi possono rivestire in famiglia (tanto verso gli adulti quanto verso i propri coetanei) e all'interno del gruppo dei pari.

L'educazione stradale è inoltre un argomento che si presta a un approccio interdisciplinare per i suoi evidenti collegamenti con i temi dell'inquinamento, la promozione di una nuova cultura della mobilità che sia sostenibile dal punto di vista ambientale, l'incentivazione allo spostarsi a piedi o in bici per ragioni ecologiche ma anche per combattere la sedentarietà e incoraggiare stili di vita attivi e salutari.

PARLARE DI RISCHIO, REGOLE E RESPONSABILITA' CON BAMBINI E ADOLESCENTI

Quando si realizzano iniziative per la promozione della cultura della sicurezza stradale è fondamentale tenere in considerazione la particolare connotazione che i bambini e gli adolescenti attribuiscono a concetti quale rischio, regole e responsabilità.

Una larga parte della popolazione giovanile, e non solo, associa al rischio un'accezione positiva. Nell'età adolescenziale, infatti, al termine rischio, e ancora di più al binomio rischio/guida, viene attribuito un significato tutto particolare, che richiama i complessi meccanismi del riconoscimento di sé, della formazione dell'identità individuale e dell'affermazione dell'autonomia dai contesti di riferimento. Si rischia per mettersi alla prova, farsi riconoscere all'interno del gruppo, ricercare emozioni forti, raggiungere il successo, trasgredire infrangendo le regole stabilite dal mondo adulto. Il senso di invulnerabilità che accompagna quest'età contribuisce ad avvalorare tale interpretazione del rischio.

Per quanto riguarda il senso di responsabilità, si tratta di un dovere che le giovani generazioni cercano di rifuggire, delegandolo oltre misura alle famiglie. Lo stesso approccio schivo riservano alle regole, delle quali tendono a considerare soprattutto il lato costrittivo e non i vantaggi che ne derivano.

Per progettare e pianificare iniziative di prevenzione bisogna partire da questi significati e dai valori che i giovani utenti della strada attribuiscono alle situazioni di rischio. È necessario porre l'attenzione sul contenuto dei messaggi, l'adeguatezza dello stile e l'efficacia dei canali di diffusione: la sola trasmissione delle informazioni infatti non è assolutamente sufficiente.

Più che fornire nozioni relative al Codice della Strada, allora, è importante indurre i bambini e i ragazzi a riflettere sulla propria, spesso inadeguata, percezione del rischio, sull'impatto dei loro comportamenti alla guida, sul significato protettivo e le funzioni positive delle regole. Per contrastare l'innato senso di invulnerabilità che caratterizza queste fasce di età, ad esempio, più che il ricorso a discorsi moralistici o catastrofici risultano efficaci le testimonianze di ragazzi che hanno subito incidenti e che possono facilitare nei coetanei un processo di identificazione.

Recenti ricerche hanno dimostrato che la **famiglia** da un lato e il **gruppo dei pari** dall'altro rappresentano indubbiamente i motori dell'esposizione al rischio, ma possono anche essere, in un'ottica di medio e lungo periodo, efficaci fattori di protezione. In altri termini, è vero che si rischia per allontanarsi dalla famiglia ed essere accettati dai pari, ma è anche vero che il modello familiare, in particolare quello paterno, nello stile di guida viene comunque inconsapevolmente assimilato e, dopo la fase del rifiuto adolescenziale, può diventare un fattore di protezione. Allo stesso modo, all'interno del gruppo dei pari esiste indubbiamente la tendenza a rischiare per essere accettati, ma è stato anche dimostrato che gli amici rappresentano un potenziale fattore di protezione: il comportamento del "migliore amico" sembra avere forte valenza predittiva soprattutto per quanto riguarda l'uso del casco e delle cinture. Il lavoro tra pari che può essere svolto a scuola deve dunque mirare a favorire un confronto tra ragazzi, da cui possono emergere esperienze e valori che costituiscano fattori protettivi per i giovani.

LA STRADA DELLA SICUREZZA: PILLOLE INFORMATIVE E APPROFONDIMENTI

Le attività che proponiamo di seguito hanno l'obiettivo di presentare e approfondire i contenuti forniti tramite le pillole informative presenti nel filmato "La Strada della Sicurezza".

Per ogni argomento, sono suggerite domande e attività che l'insegnante può usare come spunto per stimolare la riflessione e la discussione tra i bambini, sia sul tema proposto che su altri aspetti correlati.

1. MARIOLINA VA IN CITTA'



Mariolina è una bambina
che non abita in città.

In campagna, fra uccelletti,
prati, alberi e ruscelli
Mariolina ha la sua casa.

Per trovare Federico,
suo cugino di città,
oggi in viaggio con la mamma
Mariolina se ne va.

Con affianco Federico
ora è uscita Mariolina
per la strada di città
quando esclama con sorpresa:

“Oh che traffico c'è qua:
moto, auto e rumori,
luci, clacson ed incroci.
Ho bisogno di capire
come muovermi sicura
in un traffico così”.

Del tuo aiuto ha bisogno
Mariolina qui in città.
Forza digli quel che sai
sul traffico e la strada
ed aiutala a capire
come andare
in giro sicura.

GIOCHI E ATTIVITA'



Colora il disegno dell'incrocio.



GIOCHI E ATTIVITA'

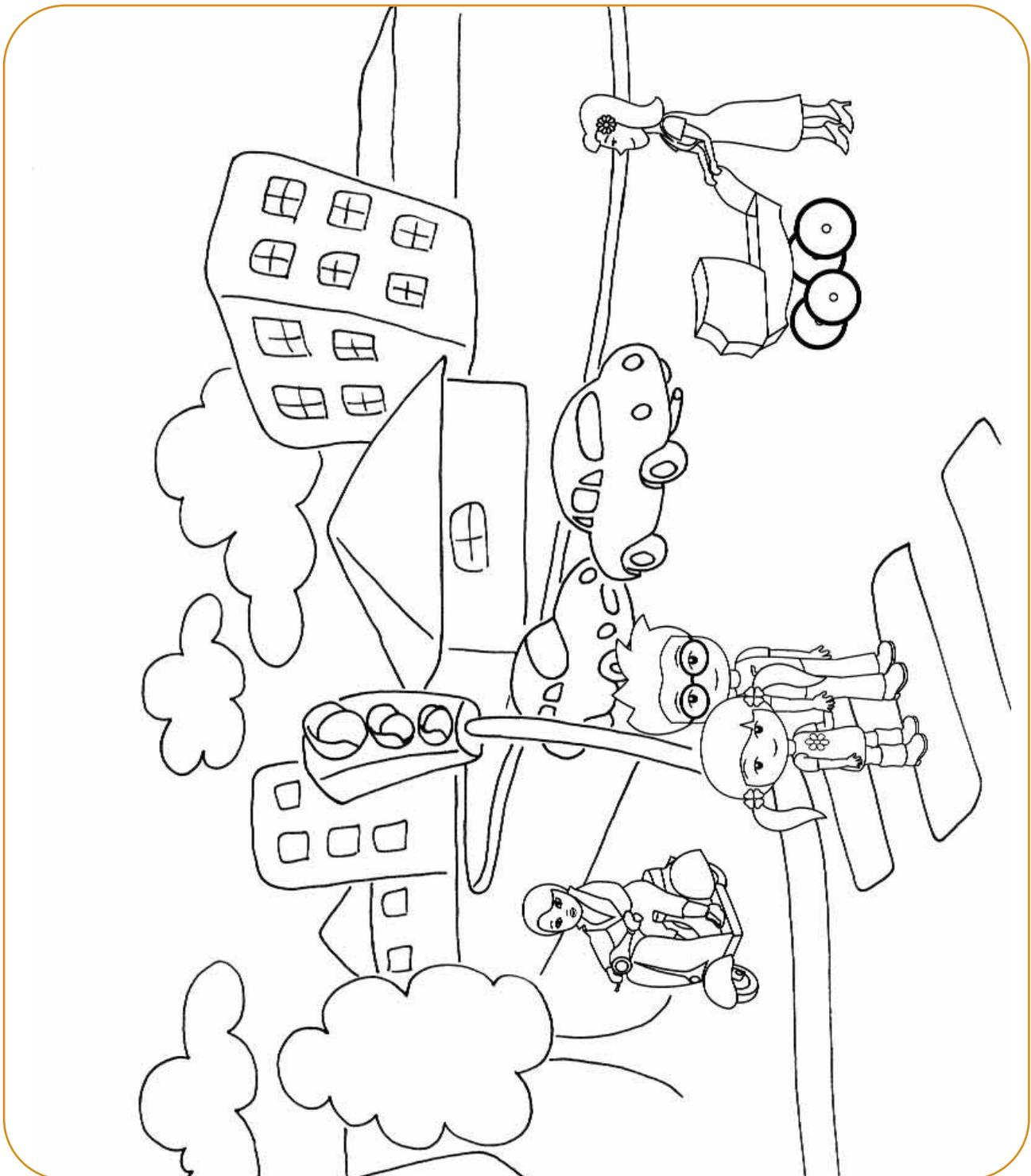


Colora il disegno dell'incrocio.





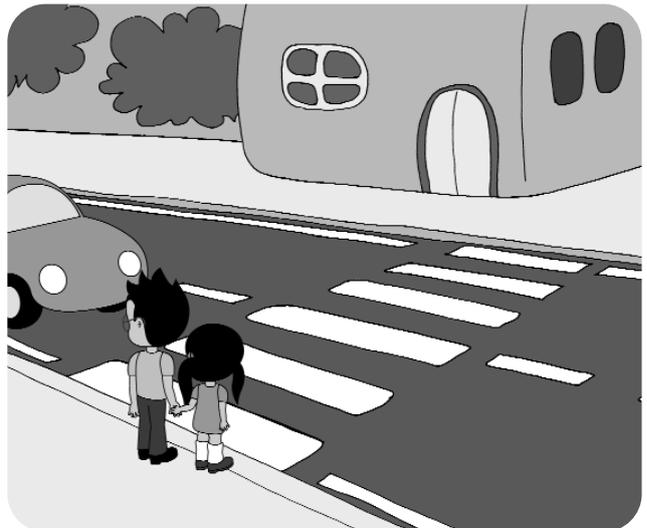
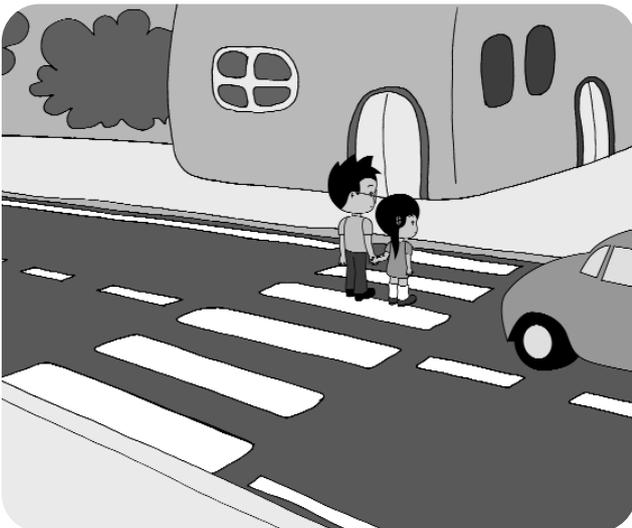
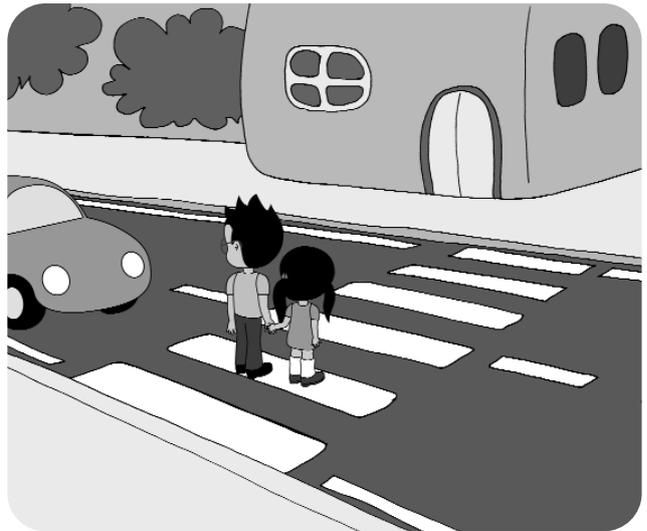
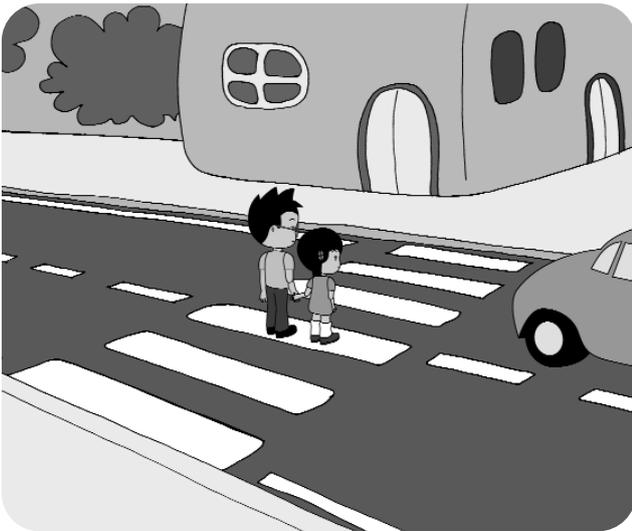
Cerchia con una matita rossa le situazioni in cui non vengono rispettate le regole della sicurezza.



Materne



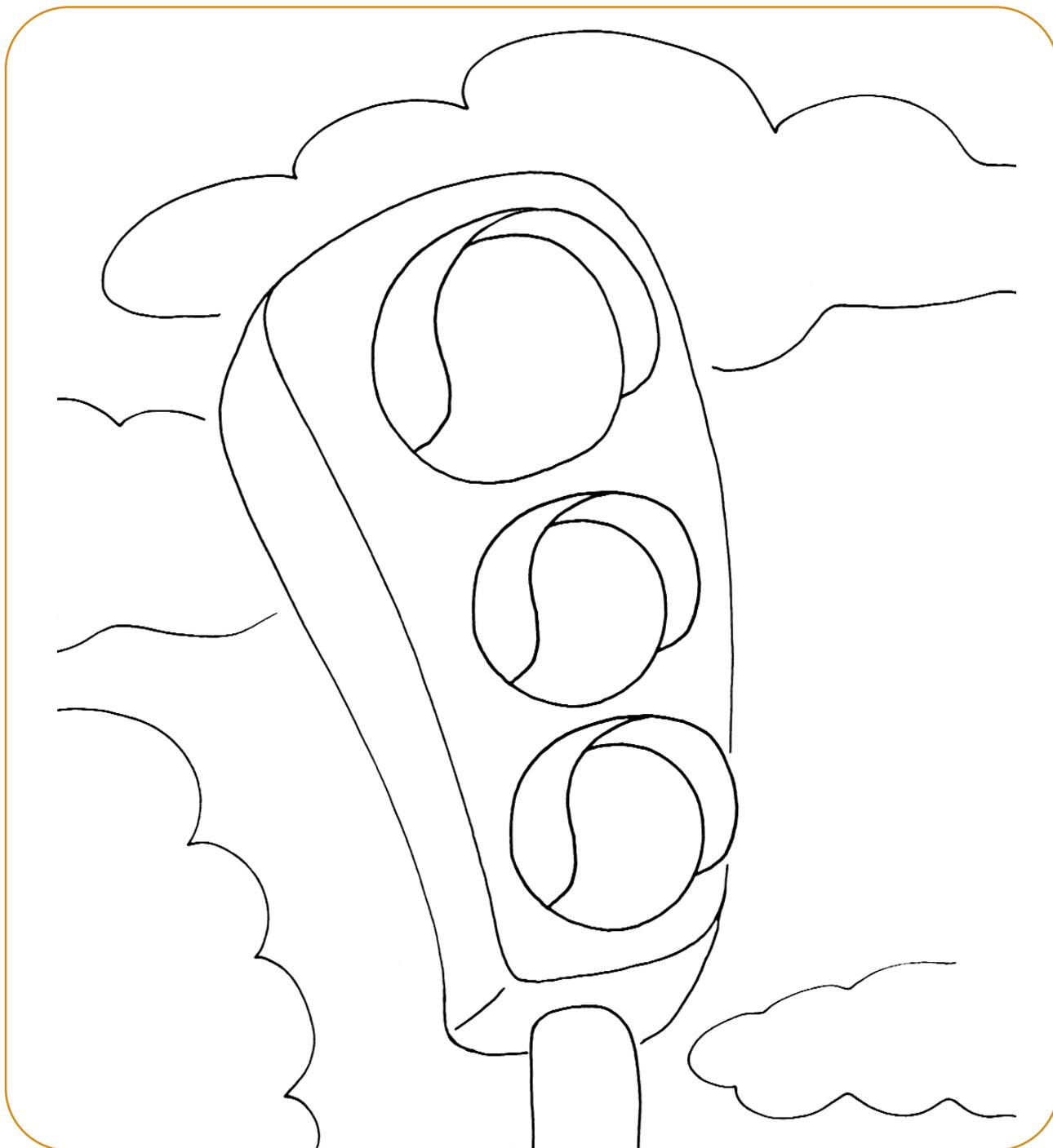
Guarda le quattro vignette che mostrano Mariolina mentre attraversa la strada. Le vignette non sono nell'ordine giusto, di tu quale è la sequenza corretta.



GIOCHI E ATTIVITA'



Colora le luci del semaforo nell'ordine giusto.



4. LA SICUREZZA IN AUTO



Viaggiare in auto a volte è divertente, a volte un po' noioso, ma è importante pensare sempre alla sicurezza.

In quale dei due casi Mariolina viaggia più sicura?

Disegno 1: Mariolina viaggia sul sedile anteriore senza cintura.

Disegno 2: Mariolina viaggia sul seggiolino appoggiato sul sedile posteriore con la cintura di sicurezza allacciata.

Che si vada vicino o lontano, prima di iniziare il viaggio, tutti i passeggeri dell'auto devono agganciare la cintura di sicurezza e i bambini inoltre si devono sedere nei loro seggiolini. Se qualcuno dimentica di agganciare la cintura, mi raccomando, ricordaglielo tu. Si tratta di un gesto semplice ma molto importante, che protegge la nostra testa e il nostro corpo in caso di incidente.

5. LA SICUREZZA IN AUTO



Il guidatore di un'auto ha molte responsabilità: deve portare tutti i passeggeri sani e salvi a destinazione. Ma è anche importante che le altre persone presenti in auto non disturbino chi guida.

Secondo voi, in quale auto si viaggia più sicuri?

Disegno 1: il papà di Federico alla guida mentre parla al cellulare. Federico e Mariolina non hanno la cintura allacciata e si lanciano un pallone.

Disegno 2: Federico viaggia sul sedile posteriore con la cintura di sicurezza allacciata, il papà telefona usando il viva voce oppure l'auricolare.

Sì, per viaggiare in sicurezza è necessario che chi guida lo faccia con prudenza, concentrandosi sulla strada ed evitando di telefonare o fare altro mentre è al volante.

Ma la sicurezza dipende anche da voi piccoli: quando siete in auto, sedetevi sul seggiolino, allacciate la cintura di sicurezza ed evitate di urlare a squarciagola!

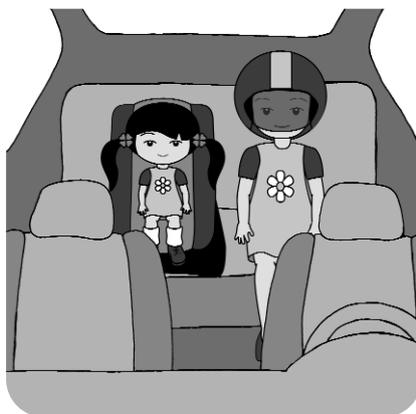
GIOCHI E ATTIVITA'



In quale modo Mariolina viaggia più sicura in auto? Cerchia il disegno corretto.



E la mamma di Mariolina in quale situazione viaggia più sicura? Cerchia il disegno corretto.



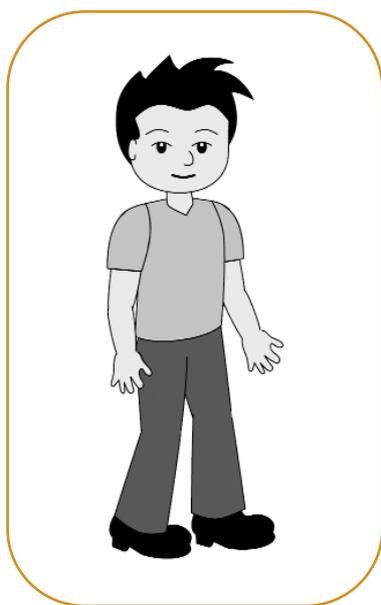
In quale di queste situazioni chi guida lo fa in sicurezza? Cerchia il disegno corretto.



GIOCHI E ATTIVITA'

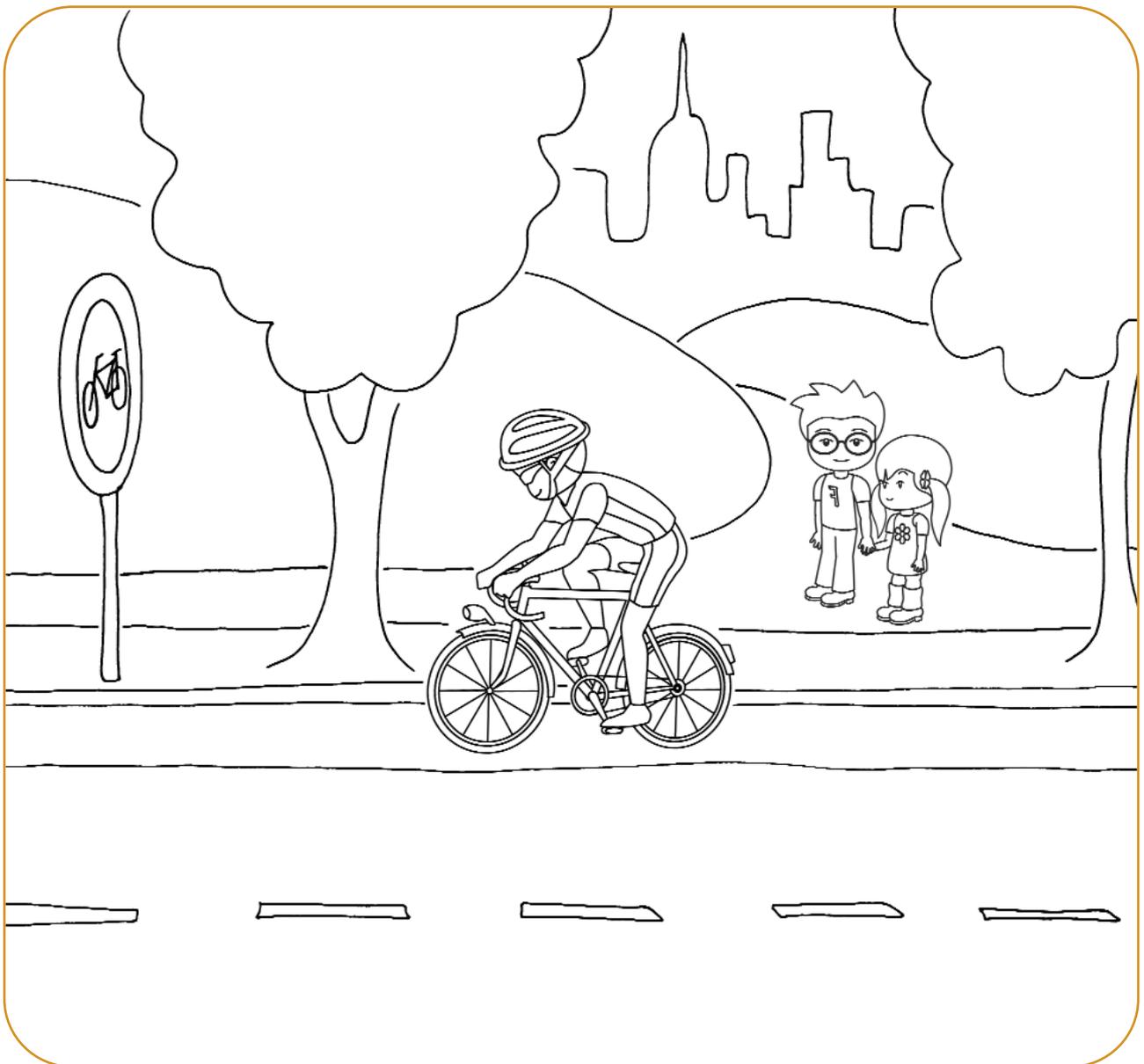


Guarda i disegni e cerchia con il colore nero chi si sposta con un mezzo che inquina l'aria e con il colore verde chi si sposta senza causare inquinamento.





Colora il disegno del ciclista.





LA STRADA DELLA SICUREZZA

A piedi, in bici, in motorino, in auto: la sicurezza cresce con te.

A cura di

Regione Piemonte
Settore Pianificazione dei Trasporti
Settore Comunicazione Istituzionale

In collaborazione con

Regione Piemonte
Settore Istruzione
Settore Polizia Locale
Ministero dell'Istruzione dell'Università e della Ricerca
Ufficio Scolastico Regionale

Revisionato da

Laziosanità – Agenzia di Sanità Pubblica della Regione Lazio

Progetto Editoriale

Eclectica - Torino
www.eclectica.it

Realizzazione

Ars Media - Torino
www.ars-media.it

