

Progetto

«Cortocircuito»

Un'esperienza metodologica ed operativa nella prevenzione dei comportamenti a rischio alla guida tra gli adolescenti

Alberto Latorre

N

Nel corso dell'a.s. 2007/08, presso l'I.I.S. G. Perlasca di Idro-Vobarno (Bs), nell'ambito delle attività di educazione alla salute, è stato realizzato un corso di formazione alla sicurezza stradale, denominato «Cortocircuito», finalizzato a sviluppare l'assunzione di stili di guida sicuri per sé e per gli altri, a incentivare l'utilizzo dei dispositivi di sicurezza (casco e cintura) e a favorire l'acquisizione del senso di responsabilità delle proprie azioni.

Il progetto ha interessato gli studenti del terzo anno dei diversi indirizzi attivi nell'istituto (ITC, IPSSAR, OSS, Liceo Scientifico nella sede di Idro, e ITIS presso il distaccamento di Vobarno), coin-

volgendo complessivamente 160 alunni (96 ragazzi, 64 ragazze) suddivisi in 8 classi.

Considerate le finalità, si è lavorato con gruppi ristretti di partecipanti e si è prestata molta attenzione alla durata e alla continuità dell'azione formativa, per cui il corso, articolato in 3 incontri di 2 ore ciascuno (per 6 ore complessive) tenutisi nell'arco di 15 giorni, è stato svolto in ogni singolo gruppo-classe.

Il progetto, finanziato dalla L.328/2000 all'interno del Piano di Zona della Valle Sabbia di cui è titolare l'omonima Comunità Montana, è stato realizzato in collaborazione con la cooperativa sociale "Area" di Barghe (Bs), avvalendosi di un formatore-consulente filosofico esperto di dinamiche adolescenziali e di formazione alla sicurezza stradale.

FINALITÀ

La finalità principale è stata quella di stimolare nei ragazzi la riflessione su se stessi e la presa di contatto con il proprio Sé e con la propria

sfera emotiva, per indurre una maggiore consapevolezza dei propri comportamenti rischiosi, in particolare alla guida. Si è voluto perciò agire sulla capacità di ri-pensare, anche criticamente e in maniera metacognitiva, i propri vissuti, le proprie emozioni e convinzioni, i propri agiti e comportamenti, costituendo uno spazio in cui i ragazzi potessero porsi degli interrogativi atti ad avviare una ricerca personale e in cui potessero dialogare tra di loro e con un adulto.

Nella convinzione che solo passando attraverso l'affrancamento dai consigli e dalle raccomandazioni del mondo adulto sia possibile mettere in moto quel meccanismo psicologico che porta, dalla nociva conferma infantile di appartenere ai genitori e al mondo degli adulti, alla piena consapevolezza di appartenere a se stessi e dunque alla responsabilità personale (Carbone 2003), il conduttore ha proposto domande, piuttosto che fornito risposte, ha favorito la discussione, anziché elargito consigli, ha richiesto pareri e spiegazioni, laddove emergevano elementi di contraddizione, e ha indagato con sincera curiosità e interesse la rappresentazione adolescenziale del rischio e della trasgressione.

In ciascun incontro, sono state proposte attività diversificate per mettere in moto processi di riflessione e di ripensamento attorno a tre temi generali:

1. capacità di cogliere dialetticamente i modelli culturali proposti dalla società consumistica e dai mass-media, per riconoscere, nella costruzione della propria dimensione assiologica (Pati 1984) e dei propri modelli comportamentali, la responsabilità della finzione audiovisiva e della sovraesposizione mediatica (Brodie 2000);

2. consapevolezza delle motivazioni psicologiche e dei bisogni evolutivi che inducono ai comportamenti a rischio, nello specifico sulla

strada, per individuare strumenti e strategie utili alla gestione creativa e alla sublimazione del disagio adolescenziale;

3. maturazione dell'ubbidienza terminale, ovvero il rispetto della norma come conseguenza di una riflessione che ha riconosciuto la regola essenziale per il proprio e altrui benessere, in luogo dell'ubbidienza strumentale, ossia il rispetto della norma determinato dal timore di una sanzione.

PRESUPPOSTI TEORICI E METODOLOGICI

Presupposto cardine del progetto è stato quello di porre il ragazzo protagonista e artefice del proprio percorso di ri-pensamento, rendendolo soggetto, e non oggetto, della prevenzione, certi che solo attraverso la partecipazione attiva e l'interazione diretta sia possibile mettere in moto quel processo di conoscenza profonda di sé e di revisione critica delle proprie convinzioni e condotte.

Il ruolo del docente-conduttore è consistito, dunque, nel sostenere il gruppo nella sua capacità di interrogarsi, stimolando la discussione e conducendola senza pregiudizi e restrizioni morali di sorta, e nell'offrire, al contempo, a tutti la possibilità di esprimersi in un clima di rispetto reciproco e di grande sincerità e schiettezza. Il docente ha inoltre svolto la duplice funzione di rispecchiamento dei vissuti e degli agiti del gruppo e di contenitore emotivo delle frustrazioni e dei conflitti intragruppali, in modo da garantire l'incolumità emotiva dei partecipanti e di consentire loro di riemergere al termine dei singoli incontri e del percorso.

L'assunto teorico alla base dell'attività è il processo maieutico (integrato da elementi di psicoanalisi adolescenziale, di psicologia dinamica e dei gruppi) sviluppato dalla consulenza filosofica, che consiste nel far nascere in ciascuno la conoscenza di sé tramite una pro-

fonda interrogazione sulla realtà circostante, «non tanto per accrescere il [...] sapere, quanto piuttosto per metterlo in ordine» (Galimberti 2009, p. 11). Attraverso il confronto diretto tra i partecipanti, la sollecitazione di domande, il dialogo instaurato con il conduttore e la proposta di differenti chiavi interpretative si è voluta dare la possibilità di vagliare criticamente le proprie idee, i personali convincimenti, le singole rappresentazioni della realtà, i miti e gli idoli costruiti e custoditi da ciascun individuo, per metterli in discussione e verificarne validità e funzionalità rispetto alla propria esistenza e alla propria progettualità evolutiva.

Dal punto di vista operativo, si è adottato il *modus operandi* della peer education, ossia il lavoro e il confronto all'interno del gruppo dei pari, in quanto ciò, non solamente consente ai singoli partecipanti di cogliersi dialetticamente nelle differenze e di esprimere se stessi senza esporsi direttamente – impiegando, tramite l'identificazione con il compagno, l'esperienza e la prospettiva altrui –, ma, anche e soprattutto, facilita il cambiamento degli atteggiamenti tra i componenti del gruppo, secondo un'ottica in cui si è educati educando e in cui il messaggio educativo proviene da un soggetto percepito come paritario (Giori 1998).

Per vincere le diffidenze e le resistenze iniziali e favorire la discussione e il confronto, sono stati proposti giochi di auto-presentazione, di ruolo e di relazione a progressivi livelli di interazione, i cui vissuti sono stati successivamente verbalizzati e analizzati in gruppo. Inoltre, la discussione, le attività a carattere pratico-operativo e i lavori nei sottogruppi sono stati stimolati o seguiti – a seconda della specifica finalità – dalla visione di filmati dell'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza, da sequenze tratte da film, da documenti della Federazione Europea Vittime della Stra-

da e dell'Associazione Italiana Familiari e Vittime Della Strada, e dai dati ISTAT e del Ministero della Salute sul numero di incidenti e vittime in Italia.

ANDAMENTO DEL PROGETTO

Nel complesso, il lavoro svolto all'interno del gruppo-classe ha permesso ai ragazzi di rielaborare cognitivamente i propri vissuti e la propria emotività e ha consentito loro di cogliere, grazie soprattutto al confronto con i pari, gli aspetti positivi della loro persona e della loro vita, talvolta ritenuti marginali o scontati.

Molti ragazzi hanno manifestato, tramite disparate forme di resistenza, evidenti difficoltà nel prendere contatto con la propria emotività, di cui, in più di una circostanza, si sono detti spaventati. In simili occasioni il conduttore ha evitato pericolose e improduttive forzature, lasciando e garantendo a tutti la massima libertà di intervenire e partecipare, oppure di astenersi e semplicemente di ascoltare. Alcuni alunni hanno cercato di sottrarsi ai temi affrontati e di evadere dalla riflessione attraverso comportamenti disturbanti e dimostrando, almeno inizialmente, una certa superficialità, a causa del timore che tali questioni potessero suscitare un profondo ripensamento personale, ma anche per mettere alla prova il docente-conduttore. Questo atteggiamento, sebbene talvolta abbia intralciato lo svolgersi corretto della discussione, è stato quanto mai positivo, in quanto ha testimoniato come anche i ragazzi più problematici siano stati toccati da questa esperienza. Infatti, in molti casi, una volta superata la diffidenza e la resistenza iniziale, proprio i ragazzi più difficili sono stati tra quelli maggiormente interessati e partecipi. Si deve altresì segnalare come le attività a carattere pratico e il confronto nel piccolo gruppo abbiano ottenuto un ottimo riscontro, soprattutto da parte di coloro apparentemente meno inte-

ressati e partecipi alla discussione nel gruppo-classe, probabilmente a motivo della maggiore protezione assicurata da un gruppo numericamente ristretto e in virtù di un approccio operativo alla tematica. Conferme, rispetto alle motivazioni di tali atteggiamenti di chiusura e di resistenza, sono giunte al termine dell'ultimo incontro, durante il quale molti di questi alunni hanno confermato con disarmante sincerità la loro difficoltà ad affrontare argomenti a carattere personale e ad esporsi di fronte agli altri.

È stato ridefinito il senso e il significato del gruppo dei pari e del suo appartenervi, facendo sperimentare concretamente ai partecipanti, a partire dal gruppo-classe nel quale erano inseriti, modalità di appartenenza, rispetto a quelle ricercate attraverso l'assunzione di rischi, più sicure, creative e appaganti, e permettendo loro di individuarne altre più confacenti alla propria personalità. Ciascun partecipante ha infatti vissuto positivamente l'esperienza nel gruppo durante le attività proposte, cogliendo in tal modo una prima reale conferma alla possibilità di stare in gruppo in maniera diversa, "anche semplicemente parlando di se stessi" e senza dover necessariamente rischiare la propria vita o salute.

Per favorire il processo di individuazione, si sono stimolati l'integrazione del proprio corpo e l'accettazione del suo cambiamento, il superamento delle insicurezze personali legate alle proprie capacità, la messa in discussione delle false convinzioni, spesso auto-indotte, che pregiudicano la piena espressione delle potenzialità individuali e la trasgressione degli stereotipi imposti dalla società consumistica e del desiderabile sociale (mode, abbigliamento, stili di vita, percezione del Sé), dall'omologazione mediatica (ideali, valori, comportamenti) e dai condizionamenti negativi e limitanti ricevuti durante la crescita e il processo educa-

tivo. A questo proposito si è fatto individuare a ciascun partecipante il condizionamento personale che viene percepito come maggiormente limitante le proprie potenzialità e la propria realizzazione. Da ciò si è partiti per ri-contestualizzare il concetto di legge e il tema della trasgressione di cui è stata trattato l'aspetto positivo e creativo. Trasgredire le leggi, ossia rompere i condizionamenti negativi familiari, scolastici e sociali (paura di non essere all'altezza, di non essere amato, di fallire, di non piacere, di non essere adatto, di non essere adeguato, di dover apparire sicuro, bello, vincente, ecc.), che inibiscono la realizzazione di sé, in luogo della trasgressione delle leggi – a partire dal codice della strada – e dei comportamenti responsabili, che viceversa salvaguardano il proprio e altrui benessere.

Strettamente correlato a questo è stato il ragionamento sviluppato attorno al concetto di rischio, stimolando l'interrogazione personale sul suo senso e significato e facendo rilevare al gruppo il valore evolutivo del rischio costruttivo in un'ottica di progettualità per l'avvenire.

In questo modo il gruppo ha potuto valutare un'altra prospettiva circa la rappresentazione del rischio, non più vissuto come sfida da vincere oggi per affermarsi ed emergere nell'immediato, ma come possibilità di mettere in gioco se stessi e le proprie capacità in un quadro più ampio di sviluppo e di realizzazione di sé. Per prendere consapevolezza di questa possibilità intrinseca nel concetto di rischio – possibilità costruttiva ed evolutiva – è stato chiesto di verbalizzare e, successivamente analizzato, il vissuto di ciascuno di fronte alle attività proposte. Queste rappresentavano a tutti gli effetti un rischio in quanto richiedevano di mettersi in gioco, sebbene a gradualità di livelli di difficoltà, di fronte agli altri. Questa diversa modalità e possibilità di rischio, rappresentata dal

mettersi in gioco dinnanzi agli altri, ha “eccitato” i ragazzi, facendo percepire come, da un lato, “ci si possa sentire vivi e pieni di adrenalina anche senza rischiare la vita”, dall’altro come sia possibile affrontare e superare la paura del giudizio altrui e del sentirsi esclusi o rifiutati dal gruppo.

Punto estremamente delicato e controverso è stato quello rappresentato dall’idea che i ragazzi avevano dell’incidente stradale. Molti ritenevano l’incidente stradale conseguenza di “sfiga; destino; sfortuna; fatalità”, per cui vi era una profonda discrepanza tra comportamenti, responsabilità e conseguenze delle proprie azioni. Su questa falsa convinzione si è discusso a lungo, così come su altre relative alla presunta inutilità dei sistemi di sicurezza (casco e cinture), con esiti molto soddisfacenti e confortanti relativamente all’assunzione di responsabilità delle proprie azioni. Uno degli obiettivi prioritari del progetto consisteva proprio nel facilitare l’assunzione critica di responsabilità, liberando l’incidente stradale dall’aurea di destino, caso, sfortuna e fatalità di cui gode tra i giovani.

Ampio spazio è stato dedicato alla rabbia – emozione dinnanzi alla quale i ragazzi non sanno come comportarsi e si sono dimostrati spesso impauriti e impotenti –, e ai suoi agiti. Si sono pertanto fornite, unitamente a conoscenze inerenti l’intelligenza emotiva (Goleman 1996), tecniche per la gestione dell’emotività e della sua sublimazione, la cui sperimentazione e applicazione nel gruppo ha sortito effetti molto apprezzati dagli stessi ragazzi. Essi necessitavano infatti, non solo della possibilità di verbalizzare la propria rabbia, ma anche e soprattutto di entrare in possesso di conoscenze teoriche e strumenti pratici che ne consentissero un’espressione contenitiva e una prima forma di rielaborazione cognitiva.

In alcune classi, per intrinseche caratteristiche del gruppo (capacità introspettive, vissuti tra-

matici, disponibilità all’ascolto), si è potuto lavorare tramite lunghe pause di silenzio, che si sono rivelate essenziali sia per la fase introspettiva che per l’emersione di bisogni e ferite emotive. Gli studenti si sono così potuti aprire su questioni personali e familiari molto dolorose, da cui è affiorato un vissuto di frustrazione e di rabbia (la cui gestione consiste prevalentemente nella soppressione), apportatore di numerosi sensi di colpa, i quali, a loro volta, bloccano le potenzialità dei ragazzi, salvo poi riversarsi in comportamenti liberatori in cui il motore è l’elemento esorcizzante.

In particolare, in una classe in cui era presente la più alta concentrazione di ragazzi pluriincidentati, è stato sorprendente constatare il progressivo mutamento di opinioni circa le cause e le responsabilità degli incidenti stradali, per cui si è assistito a una vera e propria evoluzione della convinzione della classe, passata da quella di fatalità a quella di responsabilità. Tra questi alunni infatti, nonostante le molteplici esperienze dirette e forse proprio a salvaguardia di un profondo ripensamento personale di se stessi e dei propri comportamenti, era particolarmente radicata la convinzione che l’incidente fosse determinato da fattori incontrollabili (“sfortuna; sfiga; caso; destino”), e non direttamente riconducibili a comportamenti irresponsabili assunti individualmente. A conferma della fatalizzazione dell’incidente stradale sviluppata dagli alunni di questa classe quale forma di difesa dinnanzi ai propri comportamenti, si deve osservare come, mentre nelle altre classi il semplice incidente stradale in sé era ritenuto un’eventualità remota, che riguardava solo gli altri, in questa classe (proprio perché l’incidente stradale era stato ampiamente sperimentato), a riguardare gli altri, non era più e solamente il semplice incidente stradale, bensì l’incidente stradale mortale. Tradotto in termini dinamici, si potrebbe affermare che l’in-

conscio collettivo della classe, per difendersi dai propri agiti, avesse integrato la dimensione di rischio e di incidente stradale nel concetto individuale del Sé, ritenendoli parte costitutiva della propria identità, e avesse esorcizzato la percezione di pericolo spostando il confine tra fatalità e responsabilità verso un ulteriore livello di de-responsabilizzazione.

RAPPRESENTAZIONI IMMAGINIFICHE DI RISCHIO E TRASGRESSIONE

Partendo dalle testimonianze di alcuni ragazzi, vittime di incidenti stradali più o meno gravi o, semplicemente, dai racconti e dalle interpretazioni fornite dal gruppo per spiegare i motivi di determinati comportamenti a rischio alla guida, è possibile disegnare una mappa dei significati sottesi al concetto di rischio e di trasgressione in adolescenza, e pertanto individuare oltre che analizzare, in chiave psico-dinamica, le componenti psico-sociali, evolutive ed emotive che determinano l'assunzione di tali comportamenti tra gli adolescenti.

Durante gli incontri si è, infatti, provveduto a raccogliere fedelmente le dirette testimonianze dei ragazzi scaturite dalle attività proposte. Le esperienze, di cui si rende conto, consentono di individuare alcuni nodi cruciali relativi alla rappresentazione adolescenziale del rischio e alle motivazioni profonde che determinano condotte pericolose alla guida di moto- e autoveicoli. Dal loro esame, emerge uno spaccato del mondo adolescenziale estremamente attendibile ed eloquente, in grado inoltre di tratteggiare alcune linee guida per la progettazione di interventi di prevenzione. Molto spesso, infatti, queste azioni sono pensate e progettate risentendo di un certo vizio metodologico, in quanto nascono e si sviluppano tramite i costrutti psicologici che il mondo adulto nutre nei confronti del mondo adolescenziale. Secondo siffatta prospettiva, i comportamenti gio-

vanili vengono spiegati in base alle interpretazioni elaborate dagli adulti, che tuttavia rischiano di risentire delle personali convinzioni, delle pregresse esperienze adolescenziali, nonché dei bisogni che il mondo adulto proietta inconsapevolmente, come forma di difesa, sul mondo adolescenziale.

In chiave eziologica e in ottica teorico-metodologica, viceversa, sono assai eloquenti ed estremamente interessanti le interpretazioni e le spiegazioni che gli adolescenti danno di sé e dei propri comportamenti, nonché l'idea e la rappresentazione che essi hanno del rischio e della trasgressione e, più nello specifico, della velocità e della guida spericolata.

Trattare il tema della prevenzione dei comportamenti a rischio sulla strada tra i giovani vuol dire affrontare il rapporto dell'adolescente con il rischio in quanto tale e con la forza esercitata dalla trasgressione durante la fase di individuazione e di formazione del Sé in adolescenza (Carbone 2003).

L'attività sviluppata nelle classi ha perciò tenuto conto di questi aspetti e ha esplorato le motivazioni che inducono a condotte pericolose, individuando le conseguenze di tali azioni, per riferirle successivamente, nello specifico, ai comportamenti sulla strada e al mancato utilizzo dei dispositivi di sicurezza e di protezione (cintura e casco).

Quanto segue è una rapida carrellata di ciò che è emerso, con una certa ricorrenza, negli 8 gruppi-classe coinvolti nell'attività; in questa sintesi si è tenuto in grande considerazione che lo stesso comportamento assume per ciascun ragazzo un senso psicologico (o psicopatologico) del tutto personale, in quanto il rischio e la sua rappresentazione non possiedono un retroscena culturale vero e proprio, giacché si basano principalmente sul meccanismo dell'agito impulsivo e del bisogno di portare all'esterno i conflitti interni (Carbone 2003).

FAMIGLIA E GRUPPO DEI PARI

All'inizio del primo incontro, dopo una fase introduttiva e di riscaldamento, atta a instaurare un clima di collaborazione e di affiatamento, si è passati alla fase di auto-presentazione, durante la quale, oltre a una descrizione generale di se stessi, si è chiesto esplicitamente ai ragazzi quale fosse la cosa più importante della loro vita.

Sin da subito, è apparsa evidente la polarità tra nucleo familiare e gruppo dei pari, infatti, salvo rari casi, la stragrande maggioranza dei ragazzi ha posto sul medesimo livello i due mondi, rispondendo, in un ordine o nell'altro, "la famiglia e gli amici".

Nel seguito degli incontri, è risultato chiaro che la famiglia viene percepita come luogo degli affetti e di rifugio, ma anche come soffocante e limitante le proprie potenzialità, i propri desideri e sogni, sovente teatro di conflitti irrisolti e irrisolvibili, dalla quale cercare, non solamente il distacco, ma soprattutto di evadere. E, in quest'ultima accezione – come si vedrà successivamente – un ruolo fondamentale è giocato dallo scooter.

RISCHIO E APPARTENENZA AL GRUPPO

Il secondo polo di attrazione, il gruppo dei pari e la sua appartenenza (gruppo che contende – nella personale scala di valori e in quella continua tensione tipica dell'adolescenza – il primato alla famiglia), nei racconti dei ragazzi è immediatamente entrato in relazione con il tema del rischio e della trasgressione.

Quest'ultime sono infatti ritenute modalità "essenziali" e "indispensabili", da un lato per distinguersi dagli altri, dall'altro per entrare nel gruppo e per farne parte stabilmente. Queste alcune considerazioni dei partecipanti invitate a rispondere, attraverso il lavoro in piccoli gruppi, alle domande "Che cosa significa ri-

schiare? Perché si rischia?" e quelle scaturite dalla successiva discussione nel gruppo allargato: "Perché si assumono sostanze? Perché ci si ubriaca?":

- rischiando ci si sente più grandi;
- si rischia per essere al centro dell'attenzione per farsi accettare dalla compagnia;
- per non essere da meno;
- per non essere giudicati degli sfigati;
- per non sentirsi diversi;
- per esistere;
- per mettersi alla prova;
- per non pensare;
- per divertirsi;
- correre è un modo per sentirsi migliori degli altri;
- nella vita bisogna rischiare;
- chi non rischia, nella vita non ottiene niente;
- si è scontenti della vita;
- perché non si sa che cosa fare;
- la vita quotidiana è noiosa;
- per provare qualcosa di nuovo;
- per evadere dalla routine;
- per provare qualcosa di forte;

Il confronto seguente ha fatto emergere dal vissuto quotidiano dei ragazzi il perché di determinati comportamenti, mettendo in luce altre sfumature non meno significative:

- Tu sei quello che in gruppo beve dieci birre, oppure quello che fa la curva agli 80 [chilometri orari], dove gli altri invece la fanno ai 50. Perciò ti ammirano e vorrebbero essere come te;
- se tu frequenti una compagnia dove tutti vanno forte in moto, non ti caga nessuno se vai piano: mica ti aspettano e tu rimani indietro e da solo. Anzi se continui ad andargli dietro a piano, arriva uno che ti dice che è meglio se te ne vai se non vuoi fare una brutta fine, perché loro è gente tosta e non stanno con un cacasotto come te;

- bere è essenziale per essere accettati dagli altri;
- se non fumi non sei considerato come gli altri;
- così anche in una compagnia, se tu non bevi non ti considerano. Se vai con un gruppo che beve non puoi rimanere indietro;
- se tutti in disco [discoteca] fumano qualcosa o prendono qualcosa e tu non lo fai, rimani fuori, cioè loro sono fuori [di testa] e tu invece non sei con loro, per cui dopo non sai neanche di cosa parlare, perché poi magari la serata o il giorno dopo si parla di quella volta lì che ci si è fumati quello spinello, e tu resti lì senza niente da dire;
- dopotutto uno spinello non ha mai ucciso nessuno;
- dicono che alcool e droga facciano male, ma non è vero. Se stai attento e non ne abusi non fanno niente!

Complessa è dunque la costellazione di significati addensati attorno al concetto di rischio e di eccesso che emerge dall'insieme delle spiegazioni addotte.

Il primo significato si fonda sul considerare il rischio un modo per emergere, per affermarsi, per vivere e per uscire dall'anonimato e appagare quindi il proprio bisogno di riconoscimento: in quest'ottica, chi non rischia, non esiste perché non è riconosciuto dagli altri.

Un secondo elemento è che il rischio è "indispensabile" per stare in gruppo e per essere dentro le situazioni. Se non si è disposti a rischiare si viene esclusi dal gruppo, rischio, quest'ultimo, ben più grave di quelli che si è disposti a correre in macchina, oppure bevendo o fumando, in quanto essere esclusi dal gruppo significherebbe rinunciare a uno dei due poli di attrazione ritenuto, al pari della famiglia, tra le cose più importanti della vita. Per cui il rischio che preoccupa maggiormente i ragazzi non è l'incidente in se stesso, quanto la disapprova-

zione dei pari, l'esclusione dal gruppo (Carbone 2003). Ed è proprio per scongiurare questo pericolo che alcuni ragazzi sono disposti a correre e ad assumere rischi.

Al pari di bere e fumare (modalità alle quali si ricorre anche per abbattere la soglia di inibizione e per affrontare l'ansia che il confronto con il gruppo genera), "rischiare con il motorino o con la macchina è un modo per far vedere che hai le palle per stare con gli altri". Stare in gruppo significa allora appagare il proprio bisogno di amore e di appartenenza, mentre essere esclusi dal gruppo, corrisponde all'essere giudicati inadeguati, non all'altezza delle situazioni e più in generale della vita. Si vengono pertanto a delineare i contorni tipici della funzione di rispecchiamento del gruppo dei pari che, nell'esperienza di molti ragazzi, è suppletiva e vicariante rispetto a quella fornita dai genitori.

Strettamente connesso a questo fattore vi è quello legato a ciò che l'ingresso nel gruppo rappresenta nell'immaginario adolescenziale. L'ingresso in un gruppo significa tentare di affrancarsi dal nucleo familiare e di entrare in un nuovo stadio della propria vita, passare dalla dimensione familiare a quella sociale. Questa fase definisce e istituzionalizza il proprio ruolo all'interno della società, attraverso il confronto con gli altri e il riconoscimento offerto dal gruppo si viene a delineare la propria identità e la propria esistenza sociale. In maniera latente dunque l'assunzione di un rischio raffigura una sorta di rito di passaggio dalla fanciullezza a quella che si vorrebbe essere l'età adulta, ma che invece è ancora e inevitabilmente adolescenza.

L'assunzione di un rischio o il ricorso all'eccesso rappresentano una prova di coraggio, una dimostrazione a sé e agli altri del proprio valore come uomini o come donne e quindi della propria maturità. In un mondo in cui tutto è

precario e fugace a partire dai rapporti e dai legami affettivi, l'appartenenza deve essere costantemente riaffermata attraverso una compulsiva assunzione e coazione del rischio. In questo quadro di incertezza generale, anche le proprie insicurezze e la propria disistima necessitano di costanti prove nelle quali cimentarsi. La propria maturità, il proprio essere coraggiosi o all'altezza delle situazioni devono essere costantemente ribaditi, innanzitutto a se stessi, attraverso la coazione dei medesimi rischi o tramite l'assunzione di pericoli sempre maggiori, in quanto ai precedenti ci si è assuefatti.

Un quarto elemento di riflessione consiste nel vivere unicamente il presente, mancando di una progettualità per il futuro.

La rappresentazione del rischio, ossia la dimensione con cui esso viene percepito, concepito e vissuto, è alquanto emblematica di questa mancanza di progettualità e della ditatura del presente. Rischiare per riuscire nella vita, non significa tanto mettere in gioco le proprie risorse per costruirsi un avvenire, in un'ottica evolutiva, quanto rischiare la vita per sentirsi vivi nel presente, in una dimensione antievolutiva. La convinzione che senza rischi non si ottenga nulla dalla vita infatti non è tanto legata al fatto che nella vita bisogna sapere rischiare, ossia mettere in gioco le proprie qualità e i propri talenti dedicandosi allo studio, cimentandosi in uno sport, impegnandosi in un'attività lavorativa, coltivando un rapporto amoroso, nei quali, in vista di un successo, di un traguardo, di una realizzazione di sé nel futuro, si è disposti a rischiare una cocente delusione, quanto piuttosto nel rischiare la propria vita per vivere da protagonisti il presente, per sentirsi vivi nell'immediato e riscattare frustrazioni e amarezze o per affermarsi adesso.

Quinto elemento di riflessione insito nelle ri-

sposte fornite dai ragazzi è relativo alla sottovalutazione dei pericoli per la propria salute dettati dal consumo di alcolici, dall'uso di droghe, dalle condotte pericolose alla guida e dal mancato utilizzo dei dispositivi di sicurezza, casco e cinture, che vengono visti come inutili costrizioni ("In realtà non servono a niente!") e limitazioni alla propria libertà individuale ("Ma se io non voglio usare il casco o la cintura, perché mi devono obbligare? Posso essere libero di fare come voglio? Se rischio di morire, cazzi miei!").

Sesto e ultimo elemento consiste nel ritenere il rischio un diversivo. Si rischia perché "la vita quotidiana è noiosa" e "non ci si accontenta delle piccole cose". Si corrono dei rischi mentre si è alla guida come reazione alla noia e alla tristezza (boredom susceptibility), per provare delle emozioni, per avere uno sbalzo, o "qualcosa di forte" (sensation seeking), in altre parole la ricerca dell'eccitazione derivante dal pericolo sembra assumere i connotati di un estremo tentativo di colmare un bisogno primario, quello di sentirsi vivi, di sentirsi al mondo.

A chiosare il quadro delle motivazioni fornite dai ragazzi va annotata una certa scissione tra conoscenze astratte e consapevolezza reale. I ragazzi non mancano di informazioni teoriche rispetto ai pericoli e ai rischi rappresentati dal consumo di sostanze o da alcuni comportamenti alla guida, così come sono in grado di valutare astrattamente i pericoli derivanti dai rischi in generale, tuttavia essi paiono sottovalutarne le conseguenze nel momento in cui il rischio si avvicina all'esperienza personale, gestendo tale dissonanza tramite la razionalizzazione.

D'altro canto, non si può non rilevare come l'allarme lanciato dalle campagne di informazione e di sensibilizzazione – così come le raccomandazioni dei genitori e degli adulti in generale – abbiano prodotto nei ragazzi un effetto

“al lupo, al lupo”, per cui, spaventati e terrorizzati da tutto, alla fine non credono più al fatto che queste condotte siano veramente dannose per sé: forse per gli altri, ma certamente non per loro. In altri termini, in un mondo in cui tutto è pericoloso, niente lo è realmente.

SPERSONALIZZAZIONE DEI VISSUTI

Un successivo nucleo di riflessioni proposto al gruppo dei partecipanti è ruotato attorno alla domanda “Perché si trasgrediscono le regole, soprattutto quando si è alla guida?”. Le risposte sono state:

- perché si fa qualcosa che gli altri non fanno o che hanno paura di fare;
- ci si sente migliori degli altri;
- si dimostra di aver coraggio e si fa vedere che non si ha paura;
- perché ci si sente vivi;
- si provano emozioni;
- si diventa i leader del gruppo;
- gli altri ti ammirano, ti cercano, magari ti chiedono un consiglio;
- vorrebbero essere come te;
- ci si esalta;
- la velocità fa credere di essere liberi;
- se sei in compagnia, correre in macchina è indispensabile se vuoi essere qualcuno;
- più veloce sei, più bravo sei;
- per seguire il gruppo;
- si crede di poter dominare sempre tutto;
- la velocità è piacevole perché senti l'adrenalina;
- perché si è ubriachi o drogati e non si capisce più niente;
- per trovare il limite del mezzo;
- si pensa di essere soli sulla strada;
- si pensa succeda agli altri;
- farsi vedere figli;
- non si pensa agli altri;
- non si pensa alla vita;
- per sfruttare la macchina;

- si è convinti di farcela;
- per essere liberi;
- per sfogarsi.

Le risposte, trascritte così come sono state enunciate dai ragazzi, sono state formulate con l'uso verbale della seconda persona singolare o con il verbo impersonale, denotando quindi una spersonalizzazione dell'affermazione, come se quanto veniva verbalizzato non riguardasse se stessi, bensì gli altri. Il soggetto dei comportamenti descritti e delle azioni compiute non è quindi quasi mai l'io narrante, ma piuttosto una seconda persona generica, oppure la velocità, la compagnia, il gruppo, la macchina, il motorino o qualche cosa di indistinto e di impersonale, una sorta di fato, di destino, di forza ancestrale e atavica di cui si percepisce la presenza, ma non la sostanza e che per via delle espressioni verbali impiegate rimanda direttamente all'Es.

TRASGRESSIONE, MANIE DI ONNIPOTENZA, DEPRESSIONE E ISTINTO DI MORTE

Una domanda ulteriore ha invece inteso coinvolgere in maniera diretta il gruppo sul tema della trasgressione chiedendo espressamente “Perché voi trasgredite e rischiate, in special modo quando siete alla guida?”. Le motivazioni addotte dai ragazzi sono state le seguenti e, anche in questo caso, prevalentemente enunciate in modo impersonale o alla seconda persona singolare:

- per fare qualcosa di diverso;
- perché non si sa che cosa fare;
- perché è eccitante fare qualcosa che sai che non si può fare;
- per farti vedere dagli altri;
- per conoscere i tuoi limiti;
- per superare i limiti;
- per dimostrarti superiore agli altri;
- per dire a te stesso che ce l'hai fatta;

- per sfidare la morte e vedere che sei più forte;
- voler essere come il proprio idolo;
- per essere migliore;
- fare qualcosa di diverso dall'andar piano;
- per non essere giudicati degli sfigati;
- pensi al momento e non al futuro;
- per non essere perdenti;
- per sentirsi padroni della strada;
- per fuggire da qualcosa;
- per raggiungere qualcosa;
- perché ti senti oppresso;
- si pensa di essere invincibili;
- si vuole sfidare il destino;
- non si pensa alle conseguenze;
- per vantarsi con gli amici;
- per fare colpo sulla ragazza;
- per sentirsi forti;
- per essere migliore degli altri;
- tanto va sempre bene.

Altre risposte hanno invece espressamente giustificato i comportamenti a rischio alla guida:

- meglio vivere un giorno da leoni che cento da pecora;

- di qualcosa bisogna pur morire;
- preferisco morire con la mia moto o con la mia macchina, anziché morire da vecchio in una casa di riposo, oppure malato in un letto di ospedale. Almeno ho scelto io come morire;
- sogno di morire con la mia macchina e di essere seppellito insieme a lei.

Da questa serie di risposte trapelano motivazioni piuttosto complesse e profonde. In primo luogo il tentativo di infrangere dei limiti, tipico della fase esplorativa adolescenziale e del processo di individuazione, secondariamente manie di onnipotenza, caratteristiche di una adolescenza ancora frammista a vissuti infantili e, infine, un nemmeno troppo latente istinto di morte, ovvero un desiderio incoscio di morire per sottrarsi alle sofferenze presenti e future (Fromm 2004). Così come non è da sotto-

valutare il valore simbolico rivestito dalla macchina e dalla moto: morire insieme al veicolo – soprattutto se enunciato con il sostantivo automobile –, probabilmente rappresenta un desiderio incoscio di ricongiungimento materno. Più in generale, però, attraverso questo desiderio di morte, emergono la paura e il senso di inadeguatezza provati di fronte alle difficoltà e alle problematiche che la crescita e l'ingresso nel mondo degli adulti – con le inevitabili conseguenti responsabilità – comportano.

LEGGE E LIMITI

Significativo in questo senso è ciò che una legge rappresenta per i ragazzi. Dall'attività che mirava a far emergere la rappresentazione semiologica che i partecipanti avevano delle regole, è apparso in maniera netta e distinta che nella stragrande maggioranza dei casi esse sono percepite, in un'accezione esclusivamente negativa, come "un limite, una proibizione, un vincolo, un divieto, un obbligo da rispettare, un recinto, un dovere, un ordine, un confine, qualcosa da infrangere, un blocco, un muro alla propria libertà, una punizione", che la società, a partire dalla famiglia, impone. Non chiaramente definita rimane tuttavia la motivazione di questa imposizione. Solo in alcuni rari casi i ragazzi hanno saputo cogliere il valore positivo della norma rilevando come essa sia una salvaguardia del benessere individuale e collettivo, una garanzia della possibilità di vivere in pace e libertà a tutela dell'arbitrio e della prevaricazione e come, dunque, tale imposizione sia "per salvare, per garantire un ordine e regolamentare la società".

In sintesi, la legge ha un valore estremamente negativo, ostacolante le proprie fantasie e i propri desideri, mutuato direttamente dalla serie di condizionamenti familiari, educativi e socio-culturali indotti durante la crescita, il pro-

cesso educativo e l'interiorizzazione normativa. Pertanto la trasgressione di norme stabilite diviene un modo per affermare se stessi, la propria individualità e sottrarsi al controllo esercitato dal mondo degli adulti, nell'affermare l'indipendenza delle proprie scelte e del corso da dare alla propria vita.

FATALITÀ, CONTROLLO SULLE PROPRIE AZIONI E COAZIONE A RIPETERE

Per quanto concerne il tema della spersonalizzazione va segnalato un ulteriore elemento ricorrente e importantissimo: l'incidente è un'eventualità che riguarda esclusivamente gli altri, infatti alla domanda stimolo "Voi pensate alla possibilità di un incidente quando correte con il motorino o in macchina?", la stragrande maggioranza delle risposte hanno evidenziato grande disinvestimento emotivo ruotando attorno al concetto che:

- Non si pensa mai all'incidente, perché si pensa sempre che capiti solo agli altri;
- se corri, sai di rischiare e quindi stai più attento;
- non ci pensi mai perché non pensi possa capitare a te;
- non ci pensi perché altrimenti non vivresti più, avresti paura di tutto;
- sì, magari per un attimo ci pensi, quando prendi un bello spavento, ma poi te lo fai passare subito dando di nuovo gas.

Solo in un paio di occasioni, due elementi di due gruppi distinti hanno obiettato ai propri compagni: "Ma gli altri degli altri siamo noi!". Alla successiva domanda "Perché accade un incidente stradale?", la maggioranza delle risposte è stata: "sfiga; sfortuna; destino; quando arriva il tuo momento, c'è poco da fare". Pochi sono stati i ragazzi che hanno risposto:

- perché si corre;
- perché si beve;

- perché non si usano le cinture o il casco;
- non si rispettano i limiti e i divieti.

La tendenza a ritenere l'incidente frutto di casualità o destino contrasta in misura un po' sorprendente con le risposte adottate alla domanda "Perché si corre in macchina o in moto?". Una chiave di lettura che emerge da alcune risposte fornite dai ragazzi alla suddetta domanda ("per conoscere i tuoi limiti; per superare i limiti; per dimostrarti superiore agli altri; per dire a te stesso che ce l'hai fatta; per sfidare la morte e vedere che sei più forte; voler essere come il proprio idolo; per essere migliore; per sentirsi padroni della strada; per fuggire da qualcosa; per raggiungere qualcosa; perché ti senti oppresso; si vuole sfidare il destino; non si pensa alle conseguenze; per vantarsi con gli amici; per fare colpo sulla ragazza; per sentirsi forti; per essere migliore degli altri") è quella di individuare in questo comportamento la possibilità di esercitare un controllo sulle proprie azioni (self-empowerment), quasi a sublimare le circostanze (vita familiare e affettiva, scuola, ecc.) in cui invece non è possibile esercitare il controllo voluto. Questo desiderio di controllo sulle proprie azioni alla guida è tuttavia soggetto al fato, al destino e alla "sfiga", in quanto benché si eserciti un controllo sulle proprie azioni, l'eventualità dell'incidente c'è sempre: "se è destino, sia che tu vada a piano o che tu vada forte, non cambia niente!; quando è sfiga, è sfiga: c'è poco da fare!".

I ragazzi che hanno adottato questo tipo di motivazioni, oltre che a riscuotere ampie conferme tra i compagni, dimostrano come in questo tentativo di controllo si insinui un tentativo di sfidare la morte se non addirittura un inconscio desiderio di morire (Fromm 2004). Il tentativo di controllare la propria vita sulla strada in luogo di altri ambiti della propria esperienza in cui la vita invece pare ingestibile e

sfuggire di mano, riconosce tuttavia l'esistenza di forze più grandi e incontrollabili (il destino, il fato, la sfiga) contro le quali non si può far nulla, così come accade nella quotidianità, in cui appunto si è soggetti ad altri tipi di controllo. Con l'effimera illusione di controllare se stessi e la propria vita mentre si è al volante si nasconde invece una forma di coazione a ripetere. Cercare di controllare la propria vita e le proprie azioni nella quotidianità, soprattutto in adolescenza quando il processo di individuazione, di costituzione del Sé e di separazione dai genitori non è completato, non è sempre possibile proprio perché vi sono forze (la famiglia, la scuola, la società, ecc.) che regolano ancora ampiamente tempi, spazi e decisioni del giovane, rispetto alle residue illusioni di onnipotenza tipiche della fanciullezza. Correre con la macchina o con lo scooter, offre la fugace utopia di essere in pieno controllo della propria vita, di poterla determinare, di essere immortale e onnipotente (così come lo si credeva da bambini). Tuttavia, alla successiva domanda, emerge in tutta chiarezza che nemmeno alla guida si è completamente liberi e in controllo di sé (come nella vita reale), in quanto a determinare l'ultima parola è ancora una volta una forza superiore: "il fato, il destino, la sfiga".

Le domande e le obiezioni che sono state proposte dal conduttore ai vari gruppi-classe per cercare di far cogliere una prospettiva diversa – quella della responsabilità personale e dell'incidente stradale quale conseguenza di scelte ben precise e comportamenti deliberatamente assunti – hanno riscontrato una fortissima resistenza, declinata in diverse forme di razionalizzazione e di giustificazione e di deresponsabilizzazione. Inoltre, in molti casi, è apparso evidente come la percezione delle cause di un incidente dipenda dalle modalità con cui i mezzi di informazione – soprattutto

locali – danno notizia degli incidenti stradali e delle loro vittime, per descrivere i quali spesso – al fine di non urtare la sensibilità e il dolore dei familiari delle vittime – si utilizza una terminologia che induce a ritenere l'incidente frutto di casualità e di imprevedibilità.

DERESPONSABILIZZAZIONE E DISINVESTIMENTO EMOTIVO

Un dato sperimentale, a cui si è dato grande rilevanza durante lo svolgimento di questa attività di formazione, era quello relativo alla rilevanza epidemiologica, sia statistica che esperienziale, dell'incidente stradale nella diretta esperienza dei ragazzi.

Per questa ragione è stata condotta una breve indagine sulle loro esperienze dirette, chiedendo: "Vi è mai successo un incidente stradale?".

Su 160 partecipanti, 93 ragazzi/e (il 58%) hanno dichiarato di essere stati coinvolti almeno in un incidente stradale – anche senza conseguenze fisiche traumatiche – mentre erano alla guida di un motociclo o di un autoveicolo. Successivamente è stato chiesto di descrivere l'incidente o, per chi non vi era mai stato coinvolto, l'occasione in cui l'hanno maggiormente rischiato (32 ragazzi/e pari al 20% sono stati coinvolti in un mancato incidente).

Le modalità con cui è stato descritto il sinistro lasciano trasparire una sottovalutazione complessiva del pericolo corso e delle conseguenze subite. Emblematiche sono alcune di queste descrizioni, ricorrenti nel loro insieme nel sottostimare la gravità dell'accaduto anche in presenza di conseguenze fisiche serie:

- correvo e c'era una buca e sono caduto;
- mi sono distratto e c'erano delle foglie bagnate in terra e sono caduto, ma non mi sono fatto niente di grave. Mi sono solo rotto una gamba;
- sì, in effetti correvo un po', ma neanche tan-

to, di solito vado molto più forte, per questo ero meno attento. Per cui adesso vado sempre forte, così sto più attento;

- quel giorno correvo come una bestia e mi sono distratto un attimo a salutare un mio amico e quella cretina davanti ha frenato di colpo e così l'ho tamponata. Ho sbattuto la testa contro il lunotto, ma per fortuna avevo il casco allacciato – di solito, se lo metto, non lo allaccio – e non mi sono fatto niente. Il motorino sì, quello l'ho distrutto. Cazzo, che rabbia! Adesso sto più attento;

- quella davanti era una rincoglionita, non sapeva andare e così le sono andato addosso;

- era un extra-comunitario del cazzo che non sapeva neanche guidare e io ho fatto per superarlo, ma lui ha svoltato a sinistra. Mi sono fratturato la caviglia e tagliato la gamba con la lamiera del parafango della macchina, per di più arrugginita. Mi hanno dato 150 punti;

- mi ha tagliato la strada e io gli sono andato addosso;

- è sbucato all'improvviso da una stradina laterale;

- non ha rispettato lo stop;

- ho superato le auto in coda e quel cretino ha svoltato a sinistra senza guardare nello specchietto retrovisore. Mi sono fratturato il polso;

- ero distratta e non ho visto la buca, così sono caduta, per fortuna andavo piano;

- non ho visto che c'era lo stop;

- non sono riuscita a controllare il motorino in frenata sulla ghiaia.

Dalle varie descrizioni fornite emerge una molteplicità di costellazioni psicologiche:

• *sottostima del rischio occorso e delle conseguenze subite, sia per sé che per gli altri.* Durante il racconto del proprio incidente, molti ragazzi hanno omesso completamente di riferire le conseguenze fisiche (fratture, ferite, contusioni) subite nel sinistro. Solo in seguito alla

precisa domanda del conduttore “Che cosa ti sei fatto?” il ragazzo ha risposto, tuttavia con una modalità verbale e para-verbale che denotava sottostima del danno subito e disinvestimento emotivo: “Ma sì, niente di grave. Mi sono fratturato il polso destro”, oppure orgoglio per la propria cicatrice: “Mi hanno dato 150 punti!”, quasi si trattasse di un concorso a premi o di una raccolta punti del supermercato. Rompersi un braccio o una gamba, procurarsi contusioni e lacerazioni, sbattere la testa con il casco sulla strada, sul lunotto o cofano di un'autovettura, non rappresenta nulla di grave e di preoccupante per la propria salute, né nell'immediato, né nel futuro. Tanto meno l'incidente occorso serve a monito per successivi comportamenti a rischio. Anzi, una cicatrice è un marchio indelebile a ricordo del proprio valore motoristico: più è lunga e visibile, maggiore è la gloria e il vanto. In questa propensione a ritenere cicatrici e fratture delle onorificenze conseguite sul campo, si delinea un inconscio desiderio di autopunizione, probabilmente determinato da irrisolti conflitti intrapsichici e da ingestibili sensi di colpa;

• *mancata empatia.* Nelle narrazioni degli incidenti subiti i ragazzi raramente hanno descritto di loro spontanea iniziativa la persona che si trovava alla guida dell'altro veicolo. Irrelevante è stata nel complesso la preoccupazione trapelata nei confronti dei pericoli corsi dalle altre persone coinvolte o verso le conseguenze fisiche e morali subite dagli altri. Tre le circostanze in cui si è fatto riferimento esplicitamente a chi si trovava al volante dell'altro scooter o dell'altra automobile coinvolta: quando l'altro conducente era – secondo i ragazzi – colpevole, quando si trattava di una donna – etichettata come “rimbambita, imbranata, incapace” –, o di un cittadino extra-comunitario, apostrofato in maniera sprezzante come “rin-

coglionito, sporco, negro, marocchino, incapace”.

Negli altri casi, la domanda del conduttore “Chi c’era alla guida dell’altro mezzo?” non sempre è riuscita a far ricordare al ragazzo l’altra persona. Analogamente una successiva domanda “Che cosa si è fatto l’altro?” ha avuto come risposte:

- non ricordo;
- non so;
- mi pare niente di grave;
- Boh!?

Negli altri casi, le risposte fornite attraverso una Gestalt complessivamente poco empatica sono state in linea con la personale sottovalutazione del pericolo e del disinvestimento emotivo:

- niente. Ha solo picchiato contro il parabrezza;
- niente;
- qualche graffio;
- qualche botta;
- è caduto in terra, ma non si è fatto niente. Sì, qualche botta, ma niente di più.

Dimostrando scarsa empatia e preoccupazione per le conseguenze sia fisiche che emotive (spavento, paura, shock) delle altre persone;

- *preoccupazioni materiali*. Nei propri racconti i ragazzi hanno manifestato maggiore angustia, rispetto alle conseguenze fisiche patite (fratture, traumi), per il motorino incidentato, per il giubbino o i pantaloni di marca rovinati, per la punizione comminata dai genitori (su tutte la proibizione all’uso del motorino) o per l’impossibilità di utilizzare lo scooter a causa dei danni dell’incidente con tutte le conseguenze di aggregazione che queste due ultime eventualità comportano (“Non ho potuto vedere i miei amici per due mesi!”);

- *disinvestimento emotivo e personalità maniacali*. Durante i racconti, da molti ragazzi, soprattutto da quelli coinvolti negli incidenti di una certa gravità, non traspariva alcuna agi-

tazione, quali paura, spavento o preoccupazione, anzi, laddove si faceva spazio una qualche forma di emotività essa era per lo più di compiacimento per la propria bravura o fortuna nell’averla “scampata bella”. Questa modalità è stata particolarmente ricorrente nei racconti dei ragazzi pluri-incidentati i quali hanno ostentato dinnanzi ai propri compagni spavalderia e sicurezza, quasi che ogni incidente subito fosse, alla stregua delle fratture e delle cicatrici, una medaglia al valor stradale. Probabilmente in alcuni, il non lasciar trasparire emozioni era dovuto al fatto di non voler mostrarsi deboli davanti al gruppo, tuttavia si è chiaramente percepito come essere sopravvissuti a un incidente stradale andava ad alimentare, nei propri racconti, il personale senso di onnipotenza, facendo ritenere “sfigati” o “piria” – a seconda della responsabilità nella dinamica dell’incidente – coloro i quali, anche tra i propri conoscenti, erano rimasti vittime o gravemente feriti in un incidente: “Quello non sa neppure andare in bicicletta, figuriamoci in motorino!; è stata sfiga nera! Bastava che passasse un secondo prima o dopo”, ma anche connotandosi, attraverso la foga e l’esaltazione con cui veniva raccontato l’incidente subito, per dei tratti di personalità maniacale;

- *deresponsabilizzazione e personalizzazione dei vissuti*. Dalla descrizione dell’incidente occorso fornita dai ragazzi emerge in tutta chiarezza la sottovalutazione della personale responsabilità delle proprie azioni. A causare l’incidente non è stata la propria condotta – l’eccessiva velocità, un sorpasso azzardato – quanto una buca, la strada ghiacciata, un amico da salutare, una distrazione, l’automobile davanti che ha frenato di colpo, l’autovettura che ha svoltato all’improvviso, la donna “rimbambita” al volante, il “negro rincoglionito”. A maggior ragione, quando dal racconto della dinamica dell’incidente o dalla testimonianza di alcuni

compagni emergeva chiaramente la responsabilità dell'altro conducente (mancato rispetto dello stop, immissione improvvisa sulla carreggiata), il proprio ruolo nell'incidente non è stato mai minimamente preso in considerazione. Per cui, quando davanti a oggettive responsabilità altrui è stato chiesto "Tu a quale velocità andavi?", oppure "Tu che cosa stavi facendo?", le risposte sono generalmente state le seguenti:

- io andavo forte, e allora? Che c'entra? È lui che doveva fermarsi!;

- sì, io stavo sorpassando in coda, ma era lui che doveva stare attento prima di girare!;

- sì, va be' io non avevo il casco, ma quello non doveva tagliarmi la strada!

È stato completamente ignorato il fatto che, a prescindere dalle responsabilità altrui, in alcuni di questi casi, con una condotta più accorta e meno aggressiva alla guida si sarebbe potuto evitare l'incidente o limitare la gravità delle conseguenze dell'impatto con l'altro veicolo o della caduta sull'asfalto.

In sintesi che si sia colpevoli o vittime, l'incidente è visto in prevalenza come un evento subito e non come il frutto di azioni compiute;

- *negazione e razionalizzazione*. Le cause dell'incidente (ma anche le sue conseguenze), attraverso un duplice meccanismo difensivo, vengono negate o razionalizzate, per cui l'evento entra immediatamente nella categoria dell'imprevisto, della casualità e della bravata tipica dell'adolescenza, facendo venir meno quella indispensabile attivazione di una riflessione critica e consapevole dell'accaduto;

- *mancata rielaborazione cognitiva*. Per cui, l'incidente subito, con tutta la serie di vissuti emotivi e valenze psicologiche che esso porta con sé, non viene pertanto rielaborato cognitivamente e rivisitato nei suoi tratti psicologici ed emotivi, anzi viene subito rimosso ed etichettato come fatalità, evento fortuito, senza che sia

invece inserito nella trama più complessa – e spesso volte problematica – della propria vita. Ulteriore conferma a tale rimozione giunge dal significato attribuito all'espressione, formulata da molti ragazzi, "Adesso sto più attento". È stato infatti chiesto che cosa questo volesse dire concretamente nello stile di guida e nella condotta sulla strada. Stare più attento, nella concezione di chi ha espresso questa affermazione, non significa tanto diminuire la velocità, usare i dispositivi di sicurezza, mettersi alla guida sobrio o senza aver fumato uno spinello, bensì vuol dire prestare una maggiore, tuttavia molto generica, attenzione alla strada e al traffico, che non si traduce in comportamenti concretamente consapevoli e responsabili, quali appunto quelli di una diminuzione della velocità o di un diverso e più responsabile impiego del mezzo ("Adesso quando bevo, sto più attento!");

- *lapsus o atto mancato*. In alcuni casi l'incidente – si è notata una maggiore incidenza di questa eziologia tra le ragazze – è stato causato dalla distrazione o dall'inesperienza, la cui dinamica è molto più affine a quella del lapsus ("Non ho visto lo stop") o dell'atto mancato.

ACTING OUT

Ascoltate le descrizioni degli incidenti subiti dai ragazzi o delle circostanze in cui hanno rischiato di esservi coinvolti, un'ulteriore domanda, più specifica, si è addentrata maggiormente nelle motivazioni profonde che inducono a comportamenti a rischio sulla strada, nello specifico a correre, alla guida sotto l'effetto di sostanze o in stato di ebbrezza e, più in generale, a condotte pericolose (impennare, sgommare, frenare all'ultimo, andare in due sul motorino, non usare o allacciare il casco): "Perché si rischia in macchina o in moto?". La generalità delle risposte date dai ragazzi – "Per divertirsi; per sentirsi vivi; per sentirsi liberi; per

il gusto della velocità; per l'ebbrezza della velocità; perché così non si pensa a niente; per la scarica di adrenalina che ti dà; per l'emozione; per sfogare la rabbia; perché sei incazzato; perché il sabato sera sappiamo chi sei; durante la settimana è uno strazio, almeno il sabato sera mi sfogo con la macchina; mi diverto; per andare e sentirti libero; quando arrivo a casa, guardo la vecchia [madre] e capisco subito che aria tira. Se ha voglia di rompere i coglioni, prendo su la moto e mi vede la sera per cena. E lì, sì che tiro [corro] – denota come il coacervo di sensazioni che muove nel proprio intimo a partire dalla frustrazione, dai sensi di colpa e dalla rabbia trovi nell'uso spericolato del moto- autoveicolo la via privilegiata per essere sfogato.

Conferma al ruolo giocato dalla rabbia nel determinare un uso aggressivo e spericolato del moto- autoveicolo – oltre che da affermazioni del tipo “Prima di salire in motorino sono nervoso, incazzato, poi prendo vado a fare un giro e mi sfogo e mi sento bene. Mi sento libero” – è giunta dalla descrizione di ciò che era accaduto nelle ore immediatamente precedenti all'incidente o alla situazione rischiosa in cui ci si era venuti a trovare coloro che avevano dichiarato di aver avuto un incidente (con o senza conseguenze fisiche) o di averlo fortunatamente scampato. È stato infatti chiesto ai partecipanti di ricordare e successivamente di mettere per iscritto quanto avevano fatto o vissuto nelle ore o nel giorno precedente all'incidente. Qui è emerso un dato particolarmente importante. La maggior parte di coloro che sono stati coinvolti in una delle situazioni prospettate, in particolare in un incidente, e che sono stati in grado di ricordare con certezza quanto era accaduto prima dell'incidente, aveva vissuto nelle ore precedenti un conflitto o una situazione frustrante in famiglia, a scuola, con la fidanzata o con gli amici.

Ecco alcuni esempi:

- Mi ricordo bene che prima di prendere il motorino avevo litigato con mia madre perché non voleva che uscissi quella sera. Io ho preso il motorino e sono andato a fare un giro e correvo per sfogarmi;
- stavo tornando da scuola, dove quella stronza [l'insegnante] di matematica mi aveva interrogato e segato [dato un brutto voto];
- quella sera ero incazzatissimo perché il pomeriggio avevamo perso la partita in modo stupido;
- stavo pensando a quello che mi aveva detto la mia ragazza: lei mi voleva lasciare e io non mi sono accorto che c'era il marciapiede;
- Il mio primo incidente è successo il giorno dopo che mi hanno bocciato;
- quella troia [la fidanzata] mi aveva messo le corna e io mi sono messo a correre con il motorino nel gruppo in cui c'era il suo nuovo tipo per farle vedere che lui era uno sfigato;
- avevo litigato con mio padre;
- avevo discusso con mia madre;
- mia madre mi aveva dato della puttana;
- avevo avuto a che dire con mia madre, tra l'altro poi mi sono accorto di avere torto.

Dai racconti portati nel gruppo emerge che, solamente nel caso di una piccola parte (16 ragazzi/e, il 12, 8%) delle persone coinvolte in un incidente o in una situazione di mancato incidente, non si possa mettere in stretta relazione la condotta spericolata con il vissuto emotivo caratterizzato dalla rabbia o dal senso di colpa. In questi rari casi, l'incidente pare essere causato esclusivamente dal desiderio di emulare un campione, di mostrarsi agli altri, di esagerare.

Tuttavia, a testimonianza emblematica della molla scatenante determinata dalla rabbia, resta il fatto che anche laddove nella convinzione del ragazzo l'incidente era avvenuto a causa del tentativo di “emulare un campione,

per mettersi in mostra davanti al gruppo o per esagerare, per sentirsi vivi, per l'adrenalina", tale comportamento era stato preceduto da un vissuto emotivo connotato dalla frustrazione, dal senso di colpa e dalla rabbia.

Alla luce di questa indagine – che è certamente circoscritta sia nei numeri che negli approfondimenti, ma non per questo meno significativa e degna di attenzione –, si evidenzia come la situazione frustrante, la rabbia e il senso di colpa tendano a trovare possibilità, attraverso l'acting out, di essere agite. La fuga nell'azione rappresenta per tanto un modo per dare sfogo, ma soprattutto forma a qualcosa di altrimenti ingestibile, un tentativo di annullare con la scarica motoria una tensione e una frustrazione intollerabili.

Emerge dunque una certa correlazione tra incidente e vissuti personali problematici, in quanto, con una significativa frequenza si è osservato che i ragazzi incidentati hanno vissuto o stanno vivendo, rispetto agli altri non incidentati, maggiori problematiche familiari, più fallimenti scolastici (molti dei pluri-incidentati erano anche bocciati o pluri-bocciati), più delusioni sentimentali e, nel complesso, più eventi negativi (lutti nella stretta cerchia dei familiari, trasferimenti da un paese all'altro con mancato inserimento e adattamento nella nuova realtà).

Da un punto di vista dinamico, la frustrazione determinata da un conflitto in famiglia, da un litigio con una persona cara o con gli amici, da un rifiuto da parte dei genitori o da parte della fidanzata, da un'insufficienza a scuola, significa sperimentare che non si è onnipotenti, che vi sono dei limiti rispetto ai propri desideri, alle proprie capacità, alle possibilità di essere amato. Questa frustrazione del proprio egocentrismo e del proprio narcisismo provoca una profonda rabbia che necessita di essere sfogata. Viceversa in contesti familiari proble-

matici, i conflitti di coppia o con i genitori possono provocare ingestibili sensi di colpa a loro volta scatenanti reazioni rabbiose o autopunitive.

Sono pertanto due le dinamiche intrapsichiche e le reazioni emotive scatenate da questi vissuti particolarmente complessi, spesso associate in maniera complementare. In entrambi i casi il rischio è una modalità d'azione come fuga, compulsiva e antievolutiva, dalla consapevolezza dei propri limiti o del proprio senso di colpa.

In primo luogo sperimentare un limite (un rifiuto, una votazione negativa, un litigio, una delusione), soprattutto nei casi in cui non vi sia stato un percorso educativo di crescita che ha svolto la funzione di contenitore delle reazioni emotive e, nello specifico, della frustrazione (ciò non significa eliminare le cause di tale sensazione accondiscendo in ogni circostanza ai desideri dell'individuo, bensì definirne i contorni e permetterne una progressiva conoscenza ed elaborazione), genera nell'individuo una rabbia incontrollata che non ha un contenitore emotivo adeguato e quindi la possibilità di essere elaborata e gestita. Rischiare mentre si è alla guida di un veicolo rappresenta pertanto una forma di riscatto, di rivalsa – ma sarebbe più opportuno dire – di sublimazione, tesa a riaffermare la propria capacità di superare i limiti e di non esservi assoggettato. Il rifiuto di un genitore di fronte al desiderio avanzato dal figlio di stare fuori fino a tardi, l'insufficienza comminata da un insegnante, il litigio con un amico o con la fidanzata rappresentano delle limitazioni all'egocentrismo, una netta contraddizione al senso di onnipotenza provato da molti adolescenti, una ferita narcisistica al proprio Ego e una presa di contatto con la realtà della vita. Questa esperienza frustrante scatena un'intensa reazione emotiva caratterizzata da fortissima rabbia, per vedere negata la propria onnipotenza e il proprio narci-

sismo, che si connota fin da subito per essere incontrollabile e ingestibile e che si traduce in una riaffermazione, appunto narcisistica e onnipotente, tendente al superamento di altri limiti, ovvero di quelli imposti dal codice della strada e dalla fisica dei corpi e del movimento. Le motivazioni addotte dai ragazzi circa il perché si corre in macchina, e che afferiscono al concetto “per non pensare a niente”, nascondono in molti casi questo vissuto emotivo, tramite il quale si cerca di non pensare alle frustrazioni provate dall’aver sperimentato un limite, in quanto correndo si compensa tale vissuto negativo dando costante prova a se stessi di essere in grado di superare altri limiti. La macchina, o il motorino, rappresentano dunque un modo per non pensare a questa sensazione, correndo ci si libera dal pensiero angosciante di essere limitati, di non essere onnipotenti e si autoalimenta il proprio narcisismo.

Alla luce di queste considerazioni circa l’idea di rischio, acquista una nuova chiave interpretativa anche la percezione che hanno della legge molti ragazzi. Le regole, iniziando da quelle del codice della strada, rappresentano dei limiti, come limiti sono le proibizioni della famiglia, i rifiuti degli amici, della fidanzata, i voti negativi della scuola. Queste ultime limitazioni rappresentano pertanto la negazione del senso di onnipotenza e del narcisismo, limitazioni che non riescono né a essere superate, né a essere elaborate e quindi accettate. Pertanto la frustrazione e la rabbia generata dinanzi a queste forme di limiti imposti dalla famiglia, dalla scuola e più in generale dalla vita, non codificate da un codice di leggi manifesto, trovandosi nell’impossibilità di essere gestite e rielaborate cognitivamente, trova nella trasgressione della legge codificata e nell’assunzione di comportamenti a rischio, in particolare alla guida, una duplice possibilità, da un lato di essere sfogata, mentre dall’altro di

riaffermare il proprio senso di onnipotenza e il proprio narcisismo. La trasgressione della legge stabilita dal codice della strada – così come altre forme vistose di trasgressione (alcol e droga) – è la via più semplice per riaffermare se stessi e il proprio narcisismo, dinanzi ai limiti imposti dalla famiglia e dalle relazioni sociali.

Dato particolarmente interessante è rappresentato infine dal fatto che quasi tutti i ragazzi pluri-incidentati hanno ostentato atteggiamenti spavaldi e aggressivi e dichiarato al gruppo, che il modo abituale con cui reagiscono a un torto o a un’ingiustizia subita, presunta o reale che sia, è quella dell’aggressività etero-distruttiva e della violenza sia fisica che verbale, confermando in questo senso un agito maniacale.

Più in generale hanno confermato indirettamente l’assunto teorico secondo il quale i comportamenti a rischio si associano tra di loro e che essi sono coerentemente inseriti nella trama dell’esistenza in quanto esprimono gli aspetti essenziali della persona e della sua storia (Carbone 2003).

I SENSI DI COLPA

Allo stesso modo in cui correre, mentre si è alla guida di un veicolo, è un modo “per evadere” dalla realtà, che pone dei limiti, dalla famiglia, che limita capricci e genera vissuti dolorosi (per esempio a causa del senso di colpa scaturito da una separazione o da un divorzio), e dalla frustrazione scaturita da queste limitazioni al senso di onnipotenza dei bambini, analogamente l’espressione “per sentirsi liberi” nasconde il desiderio di liberarsi dai sensi di colpa. Ma il vissuto emotivo evadere dalla realtà assume altresì la connotazione di voler inconsciamente uscire dalla vita, nei casi in cui i condizionamenti familiari (non sentirsi amato, non sentirsi all’altezza, sentirsi colpevoli dei problemi di coppia dei genitori) producano un

latente senso di colpa nell'individuo. Evadere dalla realtà e sentirsi liberi sono un modo dunque per uscire da una vita in cui elaborare e gestire il senso di colpa non è altrimenti fattibile (Fromm 2004).

Ritorna quell'elemento iniziale caratteristico del nucleo familiare – percepito come un luogo di limite e di negazione del proprio narcisismo, ma anche e soprattutto di dolore e sofferenza a causa di relazioni familiari non equilibrate e mature generatrici di sensi di colpa –, che porta a utilizzare, attraverso l'acting out, il motorino, la motocicletta e l'automobile come mezzi per fuggire, per evadere e per sentirsi liberi.

Legato al senso di colpa in maniera complementare, rischiare di uscire dalla vita a causa di un incidente (o di una pastiglia di ecstasy) rappresenta un rischio minore rispetto alla possibilità di riuscire nella vita, di realizzarsi, giacché in quest'ultimo caso si contravverrebbe ai condizionamenti (non essere all'altezza, essere incapace, non essere amato) trasmessi dai genitori, con tutta la scia di sensi di colpa che il superamento di questi condizionamenti subconsci comporterebbe.

Ecco, dunque, che il superamento del limite stabilito dalla legge, e rappresentato dall'idea che si ha di essa, consente di sublimare tre istanze. Da un lato permette alla persona di superare un limite e quindi di sentirsi abile, capace, se non addirittura onnipotente in quanto alimenta il narcisismo, evitando le frustrazioni, l'impotenza, la limitatezza e quindi la rabbia che il fallimento in un altro ambito della vita potrebbe comportare. Dall'altro trasgredire una legge consente di rompere il limite imposto dai condizionamenti familiari (non essere amato, non essere all'altezza, ecc.) senza affrontare i sensi di colpa che deriverebbero dal riuscire in altri campi (scuola, lavoro, sport, ecc.) e, contestualmente, di punire se stessi, per la propria presunta colpa, e i propri cari per le loro

mancanze e la loro carenza di affetto. Secondo questa lettura è pertanto emblematica l'asserzione pronunciata da uno dei ragazzi che ha asserito di aver avuto il primo incidente dopo essere stato bocciato la prima volta, quasi volesse punirsi per il proprio insuccesso, forma di autopunizione rappresentata a sua volta dalla stessa bocciatura.

FEED-BACK DI GRUPPO

Il processo di riflessione personale messo in atto nei diversi gruppi-classe ha sortito diversi effetti tangibili:

- 1.** la maturazione di comportamenti responsabili, sia alla guida sia nell'uso dei dispositivi di sicurezza, come testimoniato in maniera spontanea dai questionari di valutazione ("mi è passata la voglia di rischiare; fare il figo con lo scooter non ne vale la pena; dalla prima volta [dal primo incontro] in poi, metto sempre la cintura; adesso allaccio sempre il casco");
- 2.** il diffondersi di un'azione educativa e responsabilizzante nei confronti degli altri – proprio secondo il principio dell'educativa tra pari –, attraverso la raccomandazione a familiari, parenti, conoscenti e amici dell'uso dei dispositivi di sicurezza ("ho spiegato cosa succede senza le cinture anche ai miei amici; quando salgo in macchina dico sempre a mia mamma di mettere la cintura");
- 3.** un serio ripensamento dei propri comportamenti e dei propri convincimenti e una prima e autentica presa di coscienza delle proprie emozioni e delle proprie dinamiche intrapsichiche e relazionali;
- 4.** il confronto con il gruppo dei pari e la discussione sollecitata dal conduttore hanno avviato un processo di revisione critica rispetto a idee distorte, mitizzazioni e convinzioni tanto dogmatiche quanto pericolose;
- 5.** infine – e questo è probabilmente l'esito su tutti auspicabile – il processo di riflessione av-

viato dal corso ha suscitato nei partecipanti la capacità di porsi domande, di interrogarsi sui propri e altrui comportamenti, sulle proprie idee e sui propri miti, sui propri valori e su questioni troppo spesso ritenute scontate o banali, contribuendo a sviluppare l'individuale capacità di introspezione e di riflessione e a indirizzare il personale percorso di maturazione.

CONCLUSIONI

In relazione alle tematiche della prevenzione, da questo progetto emerge che ciò di cui hanno maggiormente bisogno gli adolescenti non sono tanto esortazioni morali, spiegazioni e informazioni, quanto piuttosto spazi e tempi per discutere e approfondire tra di loro i temi del rischio e della trasgressione insieme a persone che li guidino nel delicato percorso di conoscenza di sé, oltre che strumenti che li sorreggano nel difficile compito di comprendere se stessi, la propria emotività per affrontare le difficoltà che si trovano a vivere nella quotidianità personale, familiare e scolastica.

Tra di loro raramente riescono a confrontarsi e a parlare in maniera costruttiva e proficua in quanto l'ansia generata dal confronto con gli altri e dall'esplorazione di sé si tramuta rapidamente in vergogna e imbarazzo ai cui la battuta e la risata offrono una veloce e indolore via d'uscita. Tuttavia se nel gruppo vi è un adulto in grado di assumere la parte seria e di svolgere la funzione di attrattore limbico (cioè di determinare e mantenere costante il livello emotivo del gruppo) e di contenere l'ansia, ciò consente di vincere resistenze e chiusure difensive, in quanto, tramite l'identificazione con l'adulto e il rispecchiamento da lui fornito, si può esperire per interposta persona la propria serietà (Carbone 2003).

Lo stesso impeto con cui sono stati raccontati i propri vissuti personali è indice di una certa difficoltà nell'ambito della sfera emotiva, ma

è anche sintomo del grande desiderio degli studenti di trovare spazi e luoghi di confronto, di sostegno e, più in generale, di aiuto e di crescita. È dunque da sfatare il luogo comune secondo il quale i ragazzi di oggi sono interessati unicamente agli aspetti materiali della vita e a divertirsi.

Probabilmente si orientano verso questi argomenti e interessi giacché sono gli unici che la società propone loro, perché non appena viene data loro la possibilità di confrontarsi su questioni centrali della loro vita e di parlare di se stessi, si cimentano con grande entusiasmo e partecipazione.

Nello specifico, per quanto concerne il tema della prevenzione dei comportamenti a rischio alla guida, dal progetto-pilota «Cortocircuito» sono emersi alcuni elementi che vanno nella direzione degli studi di settore (Carbone 2003):

- alessitimia (incapacità di esprimere le proprie emozioni);
- analfabetismo emotivo, difficoltà nel riconoscere le proprie emozioni;
- difficoltà nel prendere contatto con la propria sfera emotiva, in particolare con la propria rabbia;
- incapacità nella gestione della rabbia;
- scarsa empatia;
- sensi di colpa e modalità autopunitive inconsce;
- disinvestimento emotivo;
- acting out: vissuti di frustrazione e di rabbia che sulla strada trovano la possibilità di prendere forma, di essere agiti e di essere sfogati;
- priorità dell'appartenenza al gruppo dei pari;
- paura del giudizio altrui;
- eccesso e trasgressione, modalità ritenute essenziali per appartenere al gruppo;
- fatalizzazione e mitizzazione dell'incidente;
- sottovalutazione del rischio e delle sue conseguenze nella personale esperienza;

- sensation seeking: ricorso allo sbalzo e alla botta di adrenalina per sentirsi vivi e dentro le situazioni;
- boredom susceptibility: ricorso all'eccesso quale reazione alla noia e alla tristezza;
- self-empowerment: guida pericolosa per avere l'illusione del controllo sulla propria vita e sulle proprie azioni.

Per formare e non semplicemente informare sulla sicurezza stradale è ormai risaputo che è necessario unire durante l'intervento, partecipazione attiva e interazione diretta. Tuttavia per formare persone responsabili alla guida in età adolescenziale è necessario affrontare i temi più vasti e complessi del disagio giovanile, delle emozioni (su tutte la rabbia), dei concetti spesso confusi, ambivalenti e non ben definiti di legge e limite, di trasgressione e rischio, di fatalità e responsabilità.

Particolare attenzione va riservata alla rielaborazione cognitiva delle emozioni nei confronti delle quali i ragazzi denotano di aver molta paura, sia perché fondamentalmente analfabeti, sia perché tanto meno sanno affrontare e gestire quel coacervo di istinti e sensazioni che avvertono scuoterli in profondità nel loro corpo e nei loro sentimenti.

Infine, in fase di progettazione degli interventi di formazione alla sicurezza stradale e di prevenzione sia primaria che universale, vanno considerate sia le dinamiche familiari, sia i valori culturali dell'ambiente sociale in cui vivono i ragazzi coinvolti nell'attività.

In fase di adattamento alla realtà territoriale, il progetto «Cortocircuito» ha preso in esame nella sua specificità e complessità il tessuto sociale della Valle Sabbia (dal quale provenivano i ragazzi frequentati l'I.I.S. G. Perlasca) che si caratterizza, tra i tanti, per tre fattori connessi in una certa misura al tema della sicurezza stradale e dei comportamenti a rischio.

Il primo è legato alla vocazione imprenditoriale

del territorio, in cui vi è una altissima concentrazione di imprese artigiane e di piccole e medie industrie. Ciò determina un culto piuttosto diffuso e generalizzato per il lavoro, il quale ottiene la priorità su gran parte degli altri aspetti della vita (incluse famiglia e relazioni interpersonali) e per il rischio d'impresa. In virtù di ciò si sacrificano spazi e tempi alla discussione alla riflessione soprattutto in famiglia, si giustificano comportamenti risoluti e atteggiamenti autoritari anche nelle relazioni familiari.

Questa propensione e attenzione all'imprenditorialità, che indubbiamente rappresenta un valore e un volano per l'economia e il benessere materiale del territorio della Valle Sabbia, tuttavia contribuisce a diffondere nel tessuto sociale convinzioni legate alla competitività, alla rappresentazione del rischio, all'affermazione, alla necessità di stare sul mercato, di reggere e vincere la concorrenza, ma anche all'ostentazione di sé e del proprio successo, che – mutatis mutandis – sono riproposte, seppur in modi e forme diversi, anche all'interno del mondo giovanile e del microcosmo del gruppo dei pari. Esse trovano nello scooter, nell'automobile e nell'eccesso quale tentativo di emergere dall'anonimato (ivi comprese le iperstimolazioni somatiche: alcool, droghe, piercing, tatuaggi, ecc.), facili surrogati all'affermazione e al riconoscimento sociale proposti come valori prioritari e di riferimento dal mondo degli adulti. Non bisogna pertanto mai dimenticare che i giovani riproducono, attraverso le loro categorie e le modalità che sono loro proprie, ciò che avviene nel mondo degli adulti e più in generale nella società consumistica che accende continui e contraddittori desideri verso il possesso e il consumo di beni e oggetti effimeri e pertanto destinati a deludere.

Un secondo fattore, di rilevante importanza, è

in stretta relazione con la morfologia del territorio della Valle Sabbia, in cui sono difficoltosi e rari i collegamenti garantiti dai trasporti pubblici e dove necessariamente un ruolo indispensabile nelle possibilità di mobilità, aggregazione e socializzazione è svolto dal mezzo privato.

Lo scooter è dunque essenziale per riuscire a frequentare compagnie e amicizie; senza di esso infatti, soprattutto per chi abita nelle frazioni più lontane o isolate, sarebbe impossibile spostarsi, socializzare e aggregarsi. In questo modo il motorino svolge una duplice funzione emancipatrice, non solo come mezzo di evasione dalla famiglia, ma anche come strumento simbolico di affrancamento dal proprio ambiente di provenienza, spesso ritenuto “piccolo” e “soffocante”, in cui “non c’è niente” o “niente da fare”.

Terzo e conclusivo fattore è rappresentato dalla scarsità e lontananza dei luoghi di aggregazione giovanile, in particolar modo adolescenziale, e che prevalentemente sono costruiti da locali, bar, birrerie e pub. Gli oratori, che sino ai tredici anni sono il luogo privilegiato di aggregazione, vengono inevitabilmente superati negli interessi dei ragazzi negli anni successivi – durante i quali a ulteriore conferma della concreta emancipazione conseguono il patentino per il motociclo – a scapito di birrerie, bar, pub e dalle numerose e frequenti “Feste della Birra” che vengono organizzate ogni estate in diversi comuni della Valle.

Dunque se è vero che per quanto riguarda la sicurezza stradale bisogna tenere conto dei tre fattori sicurezza del veicolo, adeguatezza delle infrastrutture, comportamenti dei conducenti, tuttavia non vanno sottovalutati, in ottica preventiva, in particolar modo tra i giovani, i modelli socio-culturali di riferimento dell’ambiente e della società in cui essi vivono, la fruibilità e l’organizzazione delle rete dei trasporti pub-

blici e, non da ultimo, le politiche giovanili di aggregazione, le quali contribuiscono in modo determinante a scrivere e a modificare i percorsi di rischio e di trasgressione tra i giovani.

INDICAZIONI BIBLIOGRAFICHE

- **Baraldi C., Rossi E. (a cura di) (2002)**, *La prevenzione delle azioni giovanili a rischio*, Franco Angeli, Milano.
- **Brodie R. (2000)**, *Virus della mente*, Ecomind [s.l.].
- **Buzzi C. (1998)**, *Giovani, affettività e sessualità. L'amore tra i giovani in una indagine Iard*, Il Mulino, Bologna.
- **Carbone P. (2003)**, *Le ali di Icaro. Rischio e incidenti in adolescenza*, Bollati Boringhieri, Torino.
- **Carli L. (2001)**, *Culture giovanili. Proposte per un intervento psicologico nella scuola*, Franco Angeli, Milano.
- **Cattaneo A. (1998)**, *Sociologia del traffico. Scene da una giungla urbana*, Meltemi, Roma.
- **Crepet P. (2001)**, *Non siamo capaci di ascoltarli. Riflessioni sull'infanzia e l'adolescenza*, Einaudi, Torino.
- **Dorfer M. (2004)**, *Psicologia del traffico. Analisi e trattamento del comportamento alla guida*, McGraw-Hill, Milano.
- **Freud S. (1989)**, *Tre saggi sulla sessualità*, Newton, Roma.
- **Fromm E. (2004)**, *Anatomia della distruttività umana*, Mondadori, Milano.
- **Galimberti U. (2009)**, *I miti del nostro tempo*, Feltrinelli, Milano.
- **Galli N. (1990)**, *Educazione dei preadolescenti e degli adolescenti*, La Scuola, Brescia.
- **Giori F. (a cura di, 1998)**, *Adolescenza e rischio. Il gruppo classe come risorsa per la prevenzione*, Franco Angeli, Milano.
- **Goleman D. (1996)**, *Intelligenza emotiva*, BUR, Milano.
- **Iori V. (1988)**, *Essere per l'educazione. Fondamenti di un'epistemologia pedagogica*, La Nuova Italia, Firenze.
- **La Cecla F. (a cura di, 1995)**, *Bambini per strada*, Franco Angeli, Milano.

• **Miscioscia D. (1990)**, *Miti affettivi e cultura giovanile*, Franco Angeli, Milano.

• **Moreni L. (2003)**, *Lo specchio del racconto. Quando la scrittura a due diventa cura*, Unicopli, Milano.

• **Neresini F., Ranci C. (1992)**, *Disagio giovanile e politiche sociali*, NIS, Roma.

• **Palmonari A. (2001)**, *Gli adolescenti. Né adulti, né bambini, alla ricerca della propria identità*, Il Mulino, Bologna.

• **Palmonari A. (a cura di, 1997)**, *Psicologia dell'Adolescenza*, Il Mulino, Bologna;

• **Pati L. (1984)**, *Pedagogia della Comunicazione Educativa*, La Scuola, Brescia.

• **Sobrero A.M. (2007)**, *Antropologia della città*, Carocci, Roma.

• **Truzzi B., Venturini M. (2003)**, *La centralità della dimensione relazionale nelle politiche per i giovani. Analisi degli adolescenti a Salò*, Franco Angeli, Milano.