

**MUTAMENTI SOCIO-CULTURALI E
COMPORTAMENTI A RISCHIO
DINAMICHE RELAZIONALI,
CONDIZIONAMENTI ESTERNI E
PROCESSI DECISIONALI NEI
GIOVANI**

ANNA MARIA GIANNINI

EDUCARE ALLA MOBILITÀ SICURA: LINGUAGGI, STRUMENTI E STRATEGIE PER IL COINVOLGIMENTO DIRETTO DEI GIOVANI
27 febbraio 2026

GUIDA COME ESPERIENZA IDENTITARIA

- La guida in età giovanile non rappresenta soltanto una competenza tecnica, ma un'esperienza connessa ai processi di **identità, autonomia e riconoscimento sociale**. Per molti giovani, ottenere la patente e guidare significa **accedere simbolicamente allo status adulto**, sperimentare **indipendenza dalla famiglia** e costruire un'immagine di sé competente e autonoma.
- L'auto o la moto diventano quindi spazi di **espressione del sé**, di socialità e di appartenenza al gruppo dei pari. In questa prospettiva, i comportamenti di guida si collocano all'interno di dinamiche di **status, visibilità e affermazione personale**, e non possono essere interpretati esclusivamente come scelte individuali isolate.

L'IMPORTANZA DEL «FATTORE UMANO»

Il “**fattore umano**” (errori, violazioni del codice, condizioni psico-fisiologiche del guidatore) è riconosciuto fra le principali cause di incidenti stradali.

Per questa ragione emerge la necessità di comprendere e valutare i **processi cognitivi ed emotivi implicati in una guida rischiosa**, ovvero comprendere quali possono essere quei **fattori che, nell'insieme, possono aumentare il rischio di incidentalità stradale.**



IL FATTORE UMANO

La persona: il guidatore non è solo un esecutore di regole, ma porta con sé percezioni del rischio, emozioni, tratti di personalità, stili decisionali e abitudini che influenzano il comportamento su strada.

Il contesto relazionale e sociale: la guida avviene dentro dinamiche di gruppo, norme sociali percepite e pressione dei pari, che possono modificare scelte e livelli di rischio, soprattutto in età giovanile.

PERCEZIONE DEL RISCHIO

- In molti casi esiste una **discrepanza tra la percezione soggettiva del rischio e la valutazione oggettiva** (Slovic, 2001). Capita che le persone, a volte, temano delle attività che non sono in realtà pericolose e non temano, invece, delle attività che potrebbero avere conseguenze molto drammatiche, con una conseguente **sovrastima o sottostima del rischio**.
- Per esempio, l'assunzione di rischi da parte degli adolescenti può essere associata all'utilizzo del cosiddetto **sistema di pensiero intuitivo** (Sistema 1) che agisce principalmente a livello **inconsapevole** e che **influenza le nostre valutazioni coscienti sulla base delle reazioni emotive** che associamo a diversi stimoli (oggetti, persone o attività; Finucane, Alhakami, Slovic e Johnson, 2000). Sono **diverse le ragioni che inducono le persone a percepire alcune attività rischiose ed altre meno**, e sono marcate anche le differenze tra diversi individui (Slovic, 2001).

IL PARADOSSO DEL GIOVANE GUIDATORE

“Un guidatore inesperto mette in atto un’imprudenza senza pagarne le drammatiche conseguenze e in lui si rafforza la convinzione di essere immune dai rischi di incidente stradale”

(Giannini & Lucidi, 2007)

I ragazzi dopo i 14 anni di età corrono un rischio di circa 5 volte maggiore degli adulti di rimanere vittima di incidente stradale.





DINAMICHE RELAZIONALI E PRESSIONE DEI PARI

- La presenza dei coetanei a bordo modifica significativamente i comportamenti di guida, aumentando velocità, azzardo e violazioni. Il veicolo diventa uno spazio relazionale in cui si attivano processi di **ricerca di approvazione e competizione**.
- Possono essere percepite aspettative implicite di audacia o abilità, e possono essere adottati comportamenti rischiosi per mantenere **status e appartenenza**. Ciò evidenzia come la guida sia influenzata non solo da variabili individuali, ma da **norme sociali percepite e dinamiche di gruppo**.



CONDIZIONAMENTI ESTERNI: DISTRAZIONE E CONTESTO DIGITALE

- Un mutamento rilevante riguarda la pervasività dello **smartphone** e della connessione continua nella vita quotidiana dei giovani. La reperibilità costante e la paura di esclusione sociale (**FOMO**) rendono la distrazione alla guida un comportamento diffuso e socialmente accettato.
- Il dispositivo mobile assume funzione di **estensione identitaria e relazionale**, rendendo difficile la sospensione dell'interazione durante la guida.

PROVANDO AD INDIVIDUARE DEI PROFILI DI RISCHIO

Nell'ambito del **Progetto ICARUS** (Inter-Cultural Approaches for Road Users Safety) sono stati somministrati un questionari a un totale di 14000 partecipanti, provenienti da ogni Paese partner (Austria, Bulgaria, Cipro, Estonia, Francia, Germania, Irlanda, Italia, Lettonia, Lituania, Malta, Polonia, Slovacchia, Slovenia), con l'obiettivo di valutare l'**atteggiamento verso la sicurezza stradale**, le **caratteristiche personali**, le **opinioni**, le **abitudini** e le **abilità** di guidatori di automobili, guidatori di motocicli e di non-guidatori e, tramite queste variabili, identificare **eventuali profili di rischio**.

PROVANDO AD INDIVIDUARE DEI PROFILI DI RISCHIO

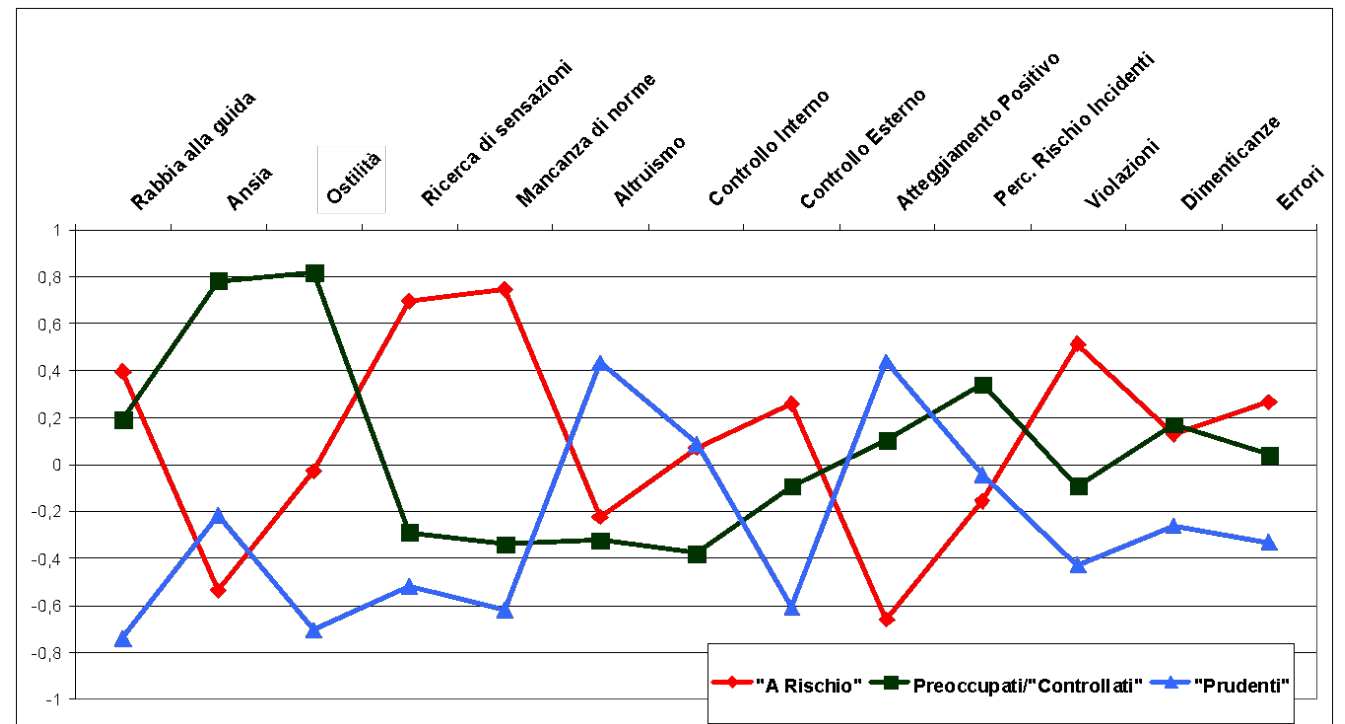
Individuando i profili specifici, al di là del gruppo generale, emerge la possibilità di distinguere tra **6 profili del guidatore**:

- Guidatori prudenti
- Guidatori a rischio
- Guidatori aggressivi
- Guidatori iper-sicuri
- Guidatori ansiosi/arrabbiati
- Guidatori disattenti

PROVANDO AD INDIVIDUARE DEI PROFILI DI RISCHIO

La ricerca condotta ha consentito di identificare specifici profili dei conducenti di automobili e motocicli all'interno di **3 gruppi generali**:

- Prudenti
- A rischio
- Preoccupati/controllati



GUIDATORE PRUDENTE

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



GUIDATORE A RISCHIO

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



GUIDATORE AGGRESSIVO

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



GUIDATORE IPER-SICURO

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



GUIDATORE ANSIOSO - ARRABBIATO

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



GUIDATORE DISATTENTO

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



IL PROGETTO ICARO: EDUCAZIONE E PREVENZIONE

- Le conoscenze sui **fattori psicologici e sociali** che intervengono alla guida trovano applicazione concreta in programmi di prevenzione come **ICARO**, una campagna nazionale di educazione alla sicurezza stradale rivolta a studentesse e studenti.
- ICARO lavora su un punto centrale: i comportamenti a rischio non dipendono solo dal “sapere cosa è giusto”, ma anche da **processi interni** che possono influenzare l'azione. **Promuove, pertanto, consapevolezza del rischio**, ma attraverso modalità che puntano a **cambiare atteggiamenti e rappresentazioni**: non solo informazione, ma **coinvolgimento, identificazione, impatto emotivo e riflessione guidata**.



IL PROGETTO ICARO: EDUCAZIONE E PREVENZIONE

Nelle varie edizioni di ICARO sono stati affrontati i principali fattori psicosociali associati al rischio nella guida, tra cui:

- **Distrazione**, in particolare digitale, connessa all'uso dello **smartphone**, al **multitasking** e alla pressione alla **connessione continua**, che rende difficile sospendere l'interazione sociale durante la guida.
- **Alcol e sostanze**, discussi in relazione all'**alterazione dei processi attentivi e decisionali** e alla **falsa percezione di controllo** delle proprie capacità di guida.
- **Emozioni e stati affettivi**, evidenziando come **rabbia, euforia, tristezza o ansia** possano influenzare impulsività, percezione del rischio e comportamento su strada.
- **Tratti di personalità e differenze individuali**, quali **impulsività e sensation seeking** per favorire consapevolezza del proprio stile di guida.
- **Dimensione relazionale**, con particolare attenzione alla **pressione dei pari**, al **desiderio di approvazione** e alle **norme sociali percepite**, che possono favorire comportamenti rischiosi in presenza del gruppo.
- **Responsabilità personale e sociale della guida**, intesa come comportamento che coinvolge la sicurezza propria e altrui.
- **Consapevolezza delle conseguenze**, rendendo concrete e vicine le ricadute degli incidenti su persone, relazioni e comunità, attraverso processi di **identificazione, empatia e riflessione**, più che tramite comunicazioni meramente allarmistiche.

I comportamenti di guida a rischio nei giovani non dipendono solo dalla violazione delle norme, ma dal modo in cui i ragazzi percepiscono il rischio, vivono le relazioni e prendono decisioni nel loro contesto sociale.

Per questo la prevenzione efficace non può limitarsi alla regola, ma deve comprendere e intercettare i processi psicologici e relazionali che orientano le scelte di guida.



**GRAZIE
PER L'ATTENZIONE**