



INDAGINE SULLA SICUREZZA STRADALE IN PIEMONTE

RAPPORTO DI RICERCA

Ricerca realizzata per la Regione Piemonte, Direzione Comunicazione Istituzionale della Giunta Regionale e Direzione Trasporti.

Realizzazione: Eclectica Snc, piazza Statuto 16, Torino

Responsabile della ricerca: Franca Beccaria

Gruppo di ricerca: Franca Beccaria, Marta Dotti, Sara Rolando, Mariella Calvelli

Organizzazione *focus group*: Antonella Ermacora, Giusy Famiglietti, Daniele Ciavarella

Realizzazione interviste quantitative ed elaborazione dati: *diretti al punto srl*, responsabile Mariella Calvelli.

Rapporto di ricerca redatto da: Franca Beccaria, Marta Dotti, Sara Rolando

Il progetto di ricerca e i questionari sono stati realizzati in collaborazione con l'Assessorato alla Tutela della Salute e Sanità e con l'IRES Piemonte.

Torino, 26 aprile 2007

FORMAZIONE COMUNICAZIONE RICERCA



eclectica

Indice

Capitolo primo: introduzione	4
1. I numeri del fenomeno	4
1.1 A livello europeo	4
1.2 A livello nazionale.....	6
1.3 In Piemonte.....	7
2. Le cause del fenomeno e i comportamenti a rischio	10
3. Le misure per contrastare il fenomeno	12
Capitolo secondo: la ricerca	17
1. Obiettivi	17
2. Metodi di indagine	18
2.1 Indagine quantitativa	18
2.2 Indagine qualitativa.....	19
3. Campione.....	20
3.1 Indagine quantitativa	20
3.2 Indagine qualitativa.....	22
Capitolo terzo: opinioni e comportamenti.....	24
1. Descrizione del campione.....	24
2. Mobilità.....	26
3. Dispositivi di sicurezza	32
4. Comportamenti individuali	36
5. Opinioni/valutazioni	49
Capitolo quarto: il punto di vista del cittadino	53
1. Le cause degli incidenti stradali	53
2. Le motivazioni.....	59
3. L'opinione sull'operato delle Forze dell'Ordine	61
4. L'opinione sulle regole.....	63
5. Le esperienze di prevenzione.....	66
6. I cambiamenti nelle abitudini di guida.....	72
7. Le proposte	74
Conclusioni.....	77
Bibliografia.....	81
Allegati	83
Questionario guidatore	83
Questionario non guidatore	83
Tabelle analisi quantitativa.....	83

Capitolo primo: introduzione

1. I numeri del fenomeno

1.1 A livello europeo

Nel 2001 l'Unione Europea ha presentato agli Stati Membri il Libro Bianco sui Trasporti (Commissione Europea, 2001), che fornisce i dati principali sull'incidentalità, propone agli stati membri un obiettivo comune e delinea le misure principali da adottare per raggiungerlo. I dati del Libro Bianco si riferiscono al 2000, anno in cui morirono sulle strade europee oltre 40.000 cittadini (50.000 se si considera l'EU allargata ai 25 Paesi) e oltre 1,7 milioni rimasero feriti: l'obiettivo che la Commissione si è posta è quello di dimezzare il numero di vittime entro il 2010.

Secondo gli ultimi dati disponibili relativi agli incidenti stradali in Europa, consultabili su CARE¹ e presentati nel bilancio intermedio svolto dalla Commissione², anche se tra il 2001 e il 2005 il numero delle vittime è diminuito in media del 17,5% in quattro anni, le vittime nel 2005 sono state ancora 41.600 (EU 25), un numero dunque ben lontano dall'obiettivo previsto di 25.000.

L'andamento tuttavia non è omogeneo: se per alcuni Stati membri – tra cui l'Italia – il tasso di decrescita è stato di circa il 14%, altri Paesi hanno registrato risultati molto più modesti, se non addirittura negativi (si tratta dei Paesi dell'Est europeo). Ci sono poi alcune categorie di utenti della strada che hanno maggiori probabilità di essere coinvolti in incidenti o di subire danni gravi.

Il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, istituito in Italia dalla legge del 17 luglio 1999, n. 144, distingue le persone coinvolte in incidenti stradali in "utenti a rischio" e in "utenti deboli". I primi sono i giovani di età inferiore ai 29 anni e gli anziani di età superiore ai 64 anni. I giovani infatti, seppure numericamente non rappresentino la maggior parte delle vittime, hanno un tasso di incidentalità più alto e gli incidenti stradali rappresentano per questa fascia di età la prima causa di morte. Se analizziamo i dati (Fig. 1.1) vediamo infatti che le persone più colpite hanno dai 25 ai 49 anni, ma anche che i giovani costituiscono il 24% delle vittime totali, pur costituendo solo il 10% della popolazione totale.

Gli utenti deboli sono invece i pedoni o quelli che guidano i mezzi non protetti da una carrozzeria, e che dunque in uno scontro hanno maggiori probabilità di subire lesioni gravi: i ciclisti, i conducenti di ciclomotori e motocicli. La Commissione della UE ha evidenziato in particolar modo la grave situazione dei motociclisti, perchè tra il 2000 e il 2003, mentre il numero di vittime della strada complessivamente diminuiva del 12%, quello dei motociclisti morti aumentava del 5,6%. L'aumento delle vittime in moto si è registrata oltre che in termini assoluti, anche in termini di peso percentuale sul totale delle vittime: nel 2004 si è attestato sul 12%, che sale al 17% se si includono le vittime su motorino.

I ciclisti rappresentano il 5% delle vittime totali su due ruote, pari a 2000 unità. Anche i pedoni, come si può vedere nella figura 1.2, sono vittime vulnerabili: si

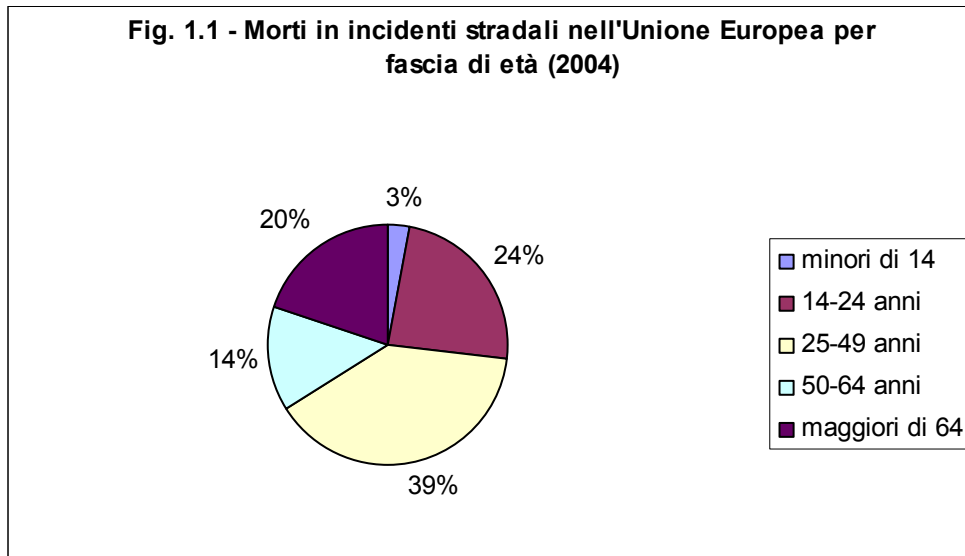
¹ Banca dati europea sugli incidenti stradali:

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/road_safety_observatory/statistics_en.htm.

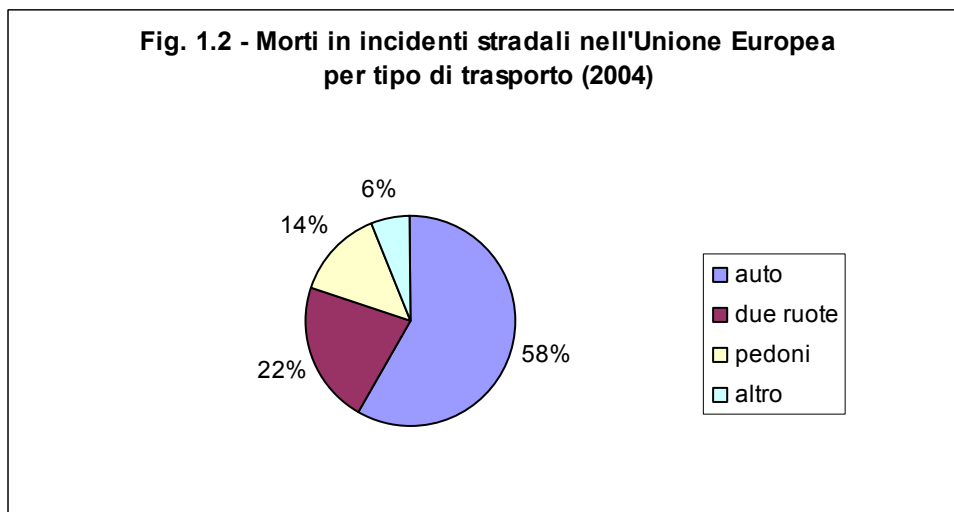
² Comunicazione della Commissione 74 def., *Programma di azione europeo per la sicurezza stradale – Bilancio Intermedio*, 2006.

contano circa 5.400 morti all'anno. Tra questi gli anziani (over 64) rappresentano quasi il 30%, e hanno maggiori probabilità di perdere la vita a seguito di un incidente.

I mezzi pesanti sono coinvolti nel 6% degli incidenti europei, ma nel 16% di quelli mortali. Va comunque rilevato che il tasso di incidentalità dei mezzi pesanti è in costante diminuzione.

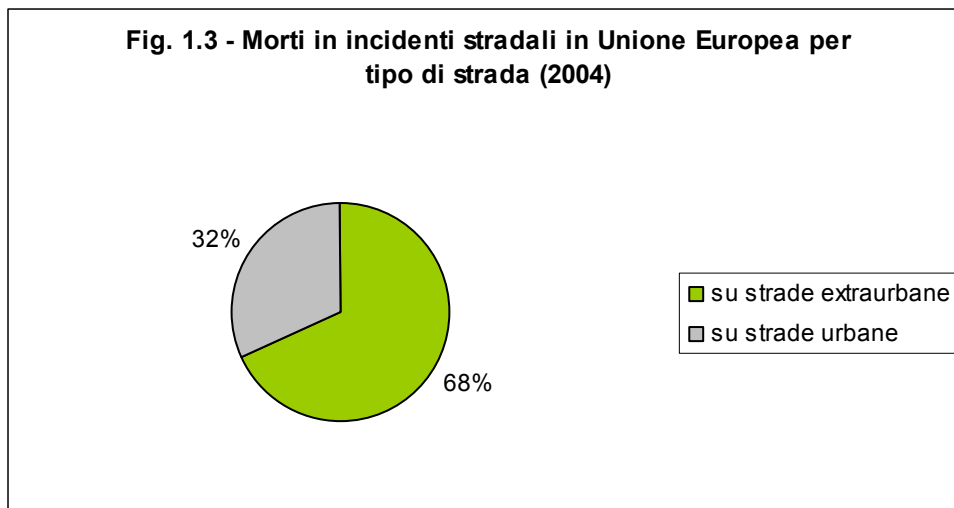


Fonte: Commissione Europea- Comunicazione 74/2006



Fonte: Commissione Europea- Comunicazione 74/2006

Più dei due terzi delle vittime hanno perso la vita in incidenti avvenuti su strade extraurbane.



Fonte: Commissione Europea- Comunicazione 74/2006

1.2 A livello nazionale

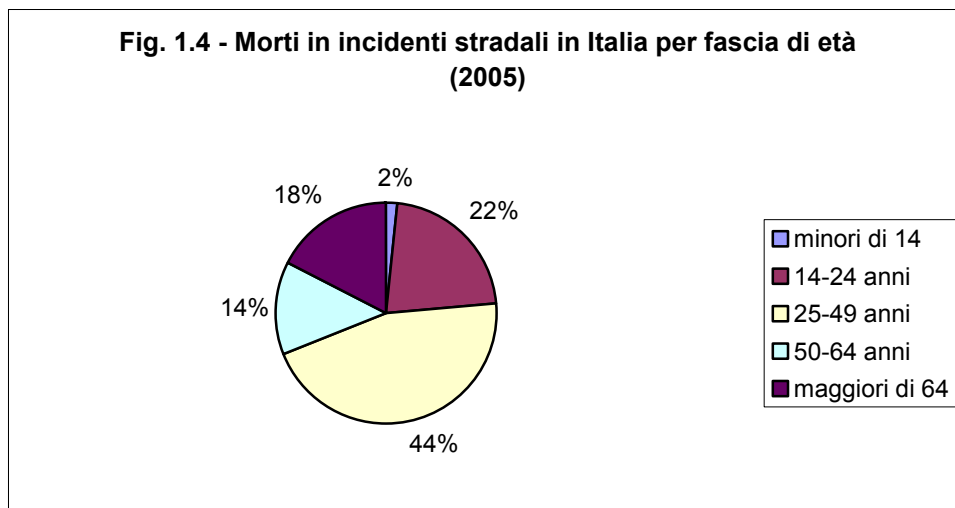
Secondo l'Istat ogni giorno muoiono sulla strada 15 italiani e altri 860 restano feriti (Istat, 2007). I dati si riferiscono al 2005, anno in cui si sono registrati complessivamente 225.078 incidenti stradali, che hanno causato 5.426 morti e 313.727 feriti. Si conferma tuttavia un trend positivo di decrescita, rilevato a partire dal 2003 e imputabile in parte all'introduzione della nuova legislazione in materia di guida e sicurezza stradale³, che in questo periodo è oggetto di una nuova revisione⁴. La riduzione degli incidenti tuttavia è contenuta e i numeri restano ancora troppo distanti dall'obiettivo prefissato dall'Unione europea, come riferito anche nella Terza relazione al Parlamento sullo stato della sicurezza stradale del 2005. Rispetto agli altri Paesi l'Italia presenta inoltre un'evoluzione del tasso di mortalità e, soprattutto, del tasso di ferimento, nettamente meno positiva (Regione Piemonte, 2006), forse anche per un investimento economico destinato alla sicurezza stradale più basso di altri paesi che stanno registrando migliori risultati.

La composizione delle vittime di incidenti per fascia di età è molto simile a quella europea, con una prevalenza ancora più marcata dei cittadini dai 25 ai 49 anni sulle altre fasce d'età, costituendo il 44% delle vittime (Fig. 1.4).

Mentre gli incidenti stradali rappresentano la causa di morte per l'1% della popolazione italiana nel suo complesso, per i giovani fino ai 29 anni di età, questa percentuale sale fino al 21%. Anche il numero di feriti a seguito di incidenti stradali presenta per questa fascia di età un tasso di lesività più che triplo rispetto alla popolazione anziana.

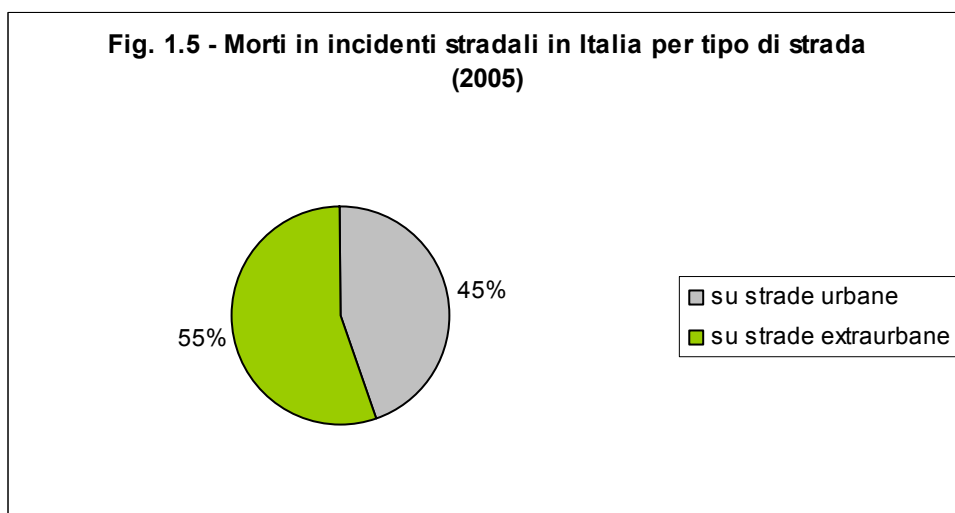
³ Nel 2003 con il Decreto Legge n. 151 del 27 giugno 2003 sono state introdotte la patente a punti e nuove regole in tema di codice della strada, che hanno avuto un impatto positivo. Si veda ISTAT, *Statistica sugli incidenti stradali anno 2003-2004*, 2005.

⁴ Il 16 marzo 2007 il Consiglio dei Ministri ha presentato un disegno di legge recante "Misure per la sicurezza della circolazione stradale", che intende inasprire notevolmente le sanzioni relative ai comportamenti a rischio dei conducenti, con particolare attenzione al superamento dei limiti di velocità, all'uso dei cellulari e alla guida sotto l'effetto di alcol o altre sostanze psicoattive.



Elaborazione nostra su dati ISTAT

Confrontando la figura 1.5 e la figura 1.3 possiamo notare che la differenza tra il numero di morti in incidenti su strade urbane ed extraurbane è meno marcata in Italia che nella media europea.



Elaborazione nostra su dati ISTAT

1.3 In Piemonte

Nel 2005 ci sono stati in Piemonte 14.751 incidenti stradali, in cui sono morte 433 persone e 21.452 sono rimaste ferite.

Rispetto al 2004 c'è stato un incremento degli incidenti di 44 unità e dei feriti di 72, ma nel complesso sono morte 50 persone in meno. In altre parole l'indice di mortalità è diminuito, anche se di poco, mentre l'indice di lesività è rimasto

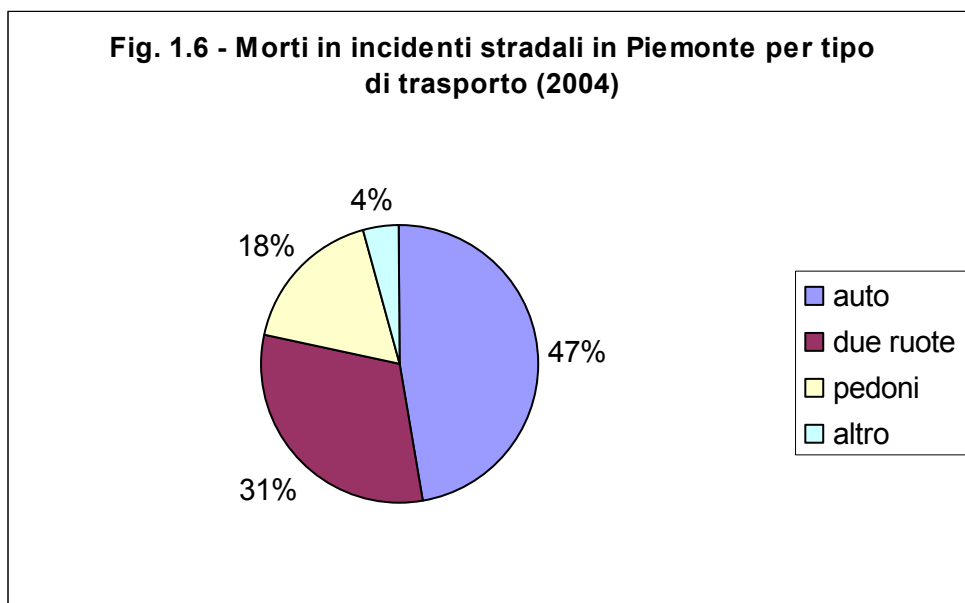
sostanzialmente stabile. Entrambi i tassi restano comunque ancora superiori a quelli medi italiani⁵.

Tab. 1.1 - Incidenti e persone incidentate in Piemonte nel 2005 (valori assoluti)

PROVINCE REGIONI	Totale incidenti			di cui incidenti mortali		
	N	Persone infortunate		N	Persone infortunate	
		Morti	Feriti		Morti	Feriti
Torino	7.407	163	11.052	155	163	87
Vercelli	595	30	840	26	30	21
Biella	483	10	657	10	10	5
Verbano-Cusio-Ossola	578	16	817	16	16	7
Novara	1.366	49	1.917	43	49	33
Cuneo	1.846	91	2.774	82	91	83
Asti	717	22	974	19	22	7
Alessandria	1.759	52	2.421	48	52	32
Piemonte	14.751	433	21.452	399	433	275

Fonte: ISTAT

Circa la metà delle vittime ha perso la vita viaggiando in automobile, quasi un terzo viaggiando su un mezzo a due ruote. I pedoni rappresentano il 18% delle vittime totali.



Fonte: Regione Piemonte, PRSS

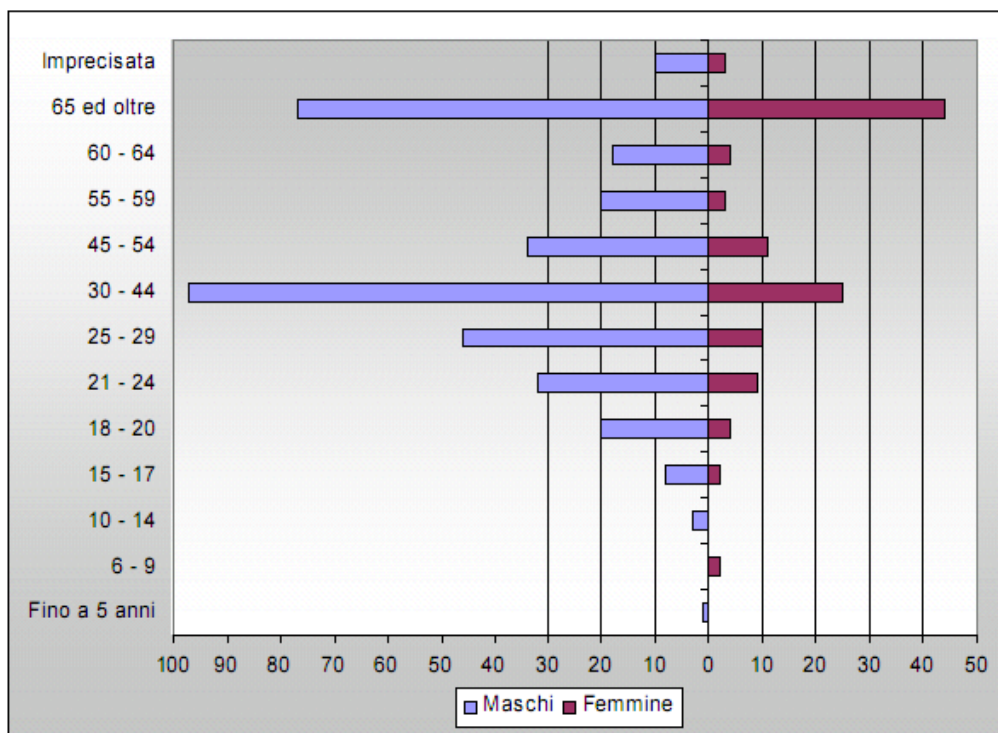
Anche se il numero di incidenti avvenuti in ambito urbano è superiore a quello degli incidenti extraurbani, l'indice di mortalità dei primi è nettamente più basso. Le strade su cui avvengono più incidenti mortali sono quelle provinciali (Regione Piemonte, 2006).

Come si può evincere dal grafico 1.6 ci sono due picchi di mortalità che interessano la fascia di età compresa tra i 30 e i 44 anni e quella degli anziani. Dalla ricognizione fatta dalla Regione Piemonte (2006), il 30,64% dei decessi coinvolge

⁵ Dai dati ISTAT l'indice di mortalità medio italiano del 2005 è pari 2,41, quello di lesività è pari a 139,38.

utenti deboli, tra i quali prevalgono i pedoni, che rappresentano il 14,49% dei morti totali sulla strada. I decessi degli utenti a rischio, giovani e anziani, sommati, superano quelli degli adulti. Gli anziani sono più spesso vittime tra i pedoni (60%), mentre gli adulti tra i 30 e i 44 anni costituiscono la fascia di età prevalente tra i conducenti.

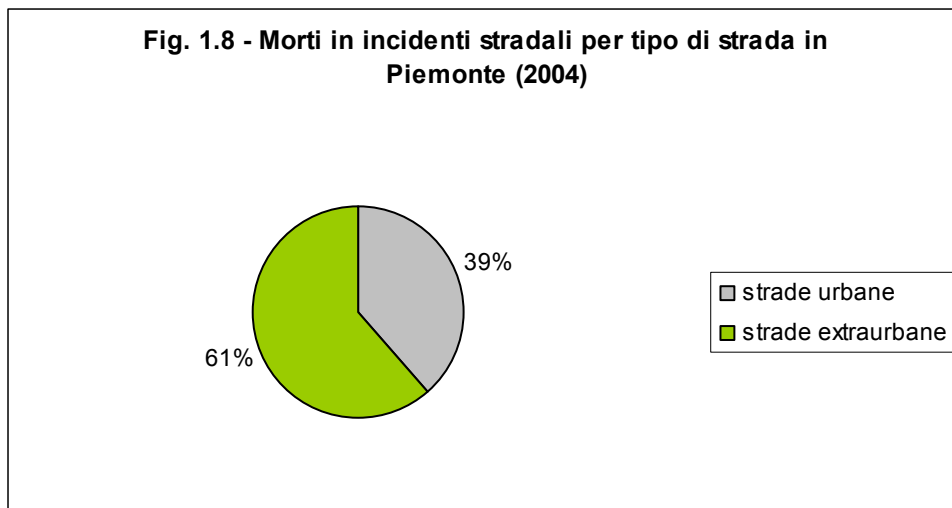
Fig. 1.7 – Morti in Piemonte in incidenti stradali per sesso e classi di età nel 2004⁶



Fonte: Regione Piemonte, PRSS

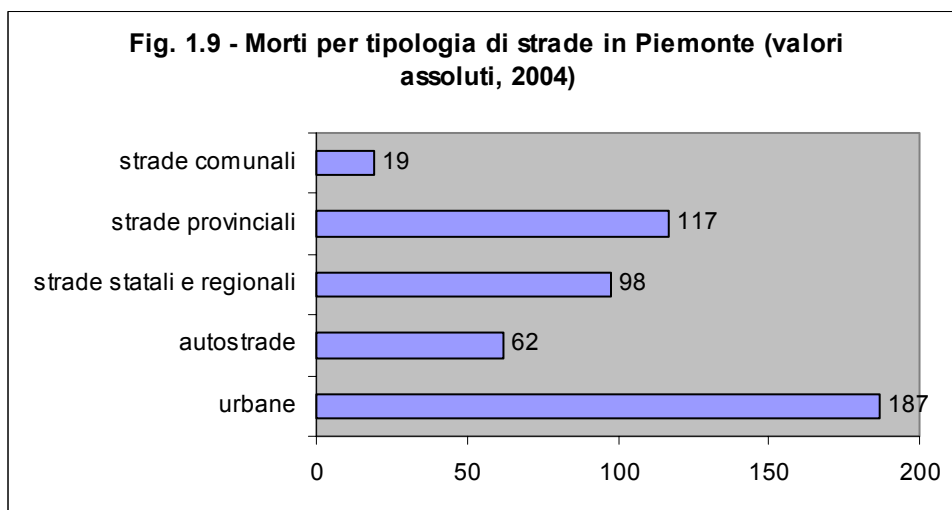
La differenza tra morti per incidenti su strade extraurbane e urbane è un po' più marcato in Piemonte che nella media italiana.

⁶ I dati ISTAT del 2005 non sono ancora disponibili in forma disaggregata.



Fonte: Nostra elaborazione, Regione Piemonte, PRSS

Tra le strade extraurbane quelle più pericolose risultano essere le strade provinciali, seguite dalle statali e regionali, e, solo in terza posizione, dalle autostrade.



Fonte: Regione Piemonte, PRSS

2. Le cause del fenomeno e i comportamenti a rischio

In tutti i Paesi europei la causa principale degli incidenti è l'inosservanza delle regole della strada e delle misure di sicurezza. Si stima che se si potesse intervenire in maniera efficace su tre fattori in particolare – eccesso di velocità, guida in stato di ebbrezza e mancato uso delle cinture di sicurezza – si riuscirebbe probabilmente a dimezzare il numero di morti (Commissione Europea, 2003)⁷, realizzando l'obiettivo auspicato dalla Unione Europea per il 2010. A proposito di alcol e guida il problema sembra particolarmente significativo: secondo la Commissione che si occupa di sicurezza stradale un quarto delle vittime delle strada

⁷ Per contrastare il fenomeno degli incidenti il piano prevede l'adozione di un approccio integrato che indica sei principali linee di intervento.

di ogni anno – stiamo parlando di circa 10.000 persone – perde la vita in un incidente in cui è coinvolto almeno un guidatore in stato di ebbrezza.

Un'indagine comparativa sui comportamenti alla guida dei cittadini europei (SARTRE, 2004)⁸ ha rilevato che, sebbene la maggior parte dei conducenti riconosca la pericolosità di questi tre fattori, sono molti a mettere in atto questi comportamenti. I dati infatti mostrano, oltre a significative differenze tra Paesi, molte incongruenze tra opinioni dichiarate e comportamenti agiti.

Il principale problema connesso all'uso di alcol è che i conducenti favorevoli a misure restrittive sul bere, sono quelli che non bevono o lo fanno raramente. Secondo l'indagine i conducenti italiani sono quelli che in assoluto rischiano meno di subire un controllo del tasso alcolemico sulla strada⁹.

Per quanto riguarda l'eccesso di velocità si può dire in generale che quando i conducenti parlano della propria guida, non considerano la velocità o il superamento dei limiti un comportamento pericoloso. Diversamente, ritengono che la guida veloce degli altri conducenti sia pericolosa. Inoltre, sebbene molti si dichiarino favorevoli ad aumentare le misure di contrasto del fenomeno, la maggior parte degli intervistati dichiara di superare i limiti, specialmente in autostrada. L'Italia si situa sotto la media anche per quanto concerne il controllo della velocità: solo il 15% dichiara di essere stato punito per questa violazione negli ultimi tre anni, contro una media europea del 18%.

Sull'uso delle cinture di sicurezza la maggior parte dei conducenti si mostra decisamente favorevole, ma molti ritengono che se si guida con attenzione non siano necessarie (in Italia a pensarla così nel 2002 era il 21% del campione), o addirittura che le cinture possano essere pericolose in caso di incidente. Si rileva inoltre un uso differenziato a seconda della strada: in media l'84% dei cittadini europei dichiarano di usarle "sempre" in autostrada contro il 66% di coloro che dichiarano di usarle "sempre" in città.

L'indagine ha dimostrato inoltre una forte associazione tra i diversi fattori di rischio, in altre parole le persone che si espongono a uno dei comportamenti a rischio hanno alte probabilità di esporsi anche agli altri. Si evidenzia anche un "effetto Paese", cioè le nazioni negligenti su un fattore tendono a esserlo anche sugli altri, dato che fa riflettere su quanto sia importante un approccio sistemico sul tema della sicurezza, che parta dalla sensibilizzazione e dalla diffusione di una cultura condivisa della sicurezza. Il problema a monte è che molte persone non riconoscono i rischi associati alla guida - e non mettono in atto misure di prevenzione - perché hanno una eccessiva fiducia nelle proprie capacità. A questo proposito l'Italia sembra essere il Paese con il più alto numero di conducenti convinti che il proprio modo di guidare sia meno pericolo di quello degli altri¹⁰.

Nonostante questa fiducia diffusa nelle proprie capacità alla guida, secondo l'ISTAT (2007) più del 97% degli incidenti verificatisi in Italia nel 2005 è imputabile a un comportamento scorretto del guidatore o del pedone, mentre solo il 2,4% dipende dallo stato psico-fisico del guidatore e lo 0,3% da difetti dei veicoli. Il mancato

⁸ SARTRE è l'acronimo di *Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe*. La prima indagine è stata svolta nel 1991, l'ultima, quella a cui ci riferiamo, è del 2002. Sono state intervistate circa 24.000 persone di 23 Paesi diversi.

⁹ Solo il 3% dichiara di essere stato controllato una volta per alcol negli ultimi tre anni, contro una media europea del 15%, e l'1% dichiara di essere stato controllato più di una volta, contro l'11% della media europea.

¹⁰ In media lo pensa il 77% degli italiani contro una media europea del 63%.

rispetto delle regole della strada, e in particolare quelle di precedenza, la guida distratta e l'eccessiva velocità sono la causa della metà degli incidenti stradali¹¹.

Tra le cause degli incidenti su strade extraurbane imputabili al comportamento scorretto del conducente, la più significativa è la velocità troppo elevata, mentre sulle strade urbane c'è la guida distratta e il mancato rispetto delle regole di precedenza. Tra le cause imputabili allo stato psico-fisico del conducente, il primo fattore è invece l'abuso di alcol, sia nel caso di incidenti urbani che extraurbani, con un'incidenza quattro volte superiore ai colpi di sonno o ai malori improvvisi.

Sembra che gli uomini abbiano una propensione maggiore rispetto alle donne a commettere alcune infrazioni pericolose: le donne infatti presentano un indice di violazione¹² più basso e stabile nel tempo, mentre quello degli uomini è particolarmente elevato nella fascia di età che va dai 20 ai 25 anni e tende a diminuire per raggiungere quello delle donne solo nella fascia di età più avanzata (over 65) (Taggi, 2005).

L'Istituto Superiore di Sanità ha approfondito il tema dei comportamenti a rischio dei giovani nel 2005, con un'indagine rivolta ai ragazzi delle scuole superiori (Taggi e Dosi, 2005). I risultati ottenuti hanno confermato la diffusione del problema della guida dopo l'assunzione di alcol - circa un ragazzo su cinque ha dichiarato di avere guidato almeno una volta in stato di ebbrezza nel mese precedente la rilevazione - ma anche il persistere di una quota rilevante di giovani che non utilizzano i dispositivi di sicurezza. Il 20% del campione ha affermato di non usare mai le cinture di sicurezza in città - 24,7% dei maschi contro il 17,5% delle femmine - e il 17% dei motociclisti di non usare mai il casco.

Se i giovani sono spesso nel mirino dei mass media e dell'opinione pubblica in quanto a guida pericolosa, è bene però ricordare che non sono affatto gli unici: l'ultima indagine Doxa (Osservatorio Permanente sui Giovani e l'Alcool, in corso di pubblicazione) anzi evidenzia che, a fronte di una maggiore consapevolezza del rischio della guida in stato di ebbrezza da parte dei più giovani, permane una certa sottovalutazione della questione da parte degli individui in età più avanzata.

3. Le misure per contrastare il fenomeno

Nel Libro Bianco sui Trasporti del 2001 la Commissione Europea oltre a porre agli Stati Membri l'obiettivo comune di dimezzare il numero delle vittime degli incidenti - impegno che spetta principalmente alle autorità nazionali - indica anche in che modo l'UE intende contribuire al raggiungimento di questo risultato. La Commissione delinea due fronti principali di intervento, uno consiste nell'armonizzazione di normative, sanzioni e controlli a livello comunitario, l'altro nella promozione di nuove tecnologie a servizio della sicurezza. L'uniformità delle regole appare prioritaria soprattutto in materia di eccesso di velocità e di guida in stato di ebbrezza (*"la guida pericolosa può essere considerata un atto criminale e la Commissione intende prendere iniziative nel quadro della politica comunitaria in materia di giustizia"*), almeno sulla rete autostradale transeuropea. L'innovazione tecnologica oltre a migliorare i veicoli dal punto di vista della sicurezza, aumentando la resistenza agli urti, potrà contribuire sia a promuovere

¹¹ Il campo di osservazione è costituito dall'insieme degli incidenti stradali che hanno causato lesioni alle persone, verbalizzati da parte dell'autorità che è intervenuta sul luogo (polizia stradale, carabinieri, polizia municipale), sulla base di un apposito modulo dell'Istat.

¹² Rapporto tra numero di infrazioni relative alla patente a punti e patenti attive.

comportamenti corretti – tramite dispositivi di ausilio alla guida - sia a rendere più efficaci i controlli – grazie alla diffusione di mezzi automatici.

Nel 2003 la Commissione europea ha definito meglio i campi d'azione, gli obiettivi specifici e le relative misure che intende promuovere nel Programma di Azione Europeo per la Sicurezza Stradale¹³. Le principali indicazioni in materia di prevenzione sono riassunte nella tabella seguente.

¹³ Commissione Europea (2003) Comunicazione n. 311, *Programma di azione europeo per la sicurezza stradale. Dimezzare il numero delle vittime della strada nell'Unione Europea entro il 2010: una responsabilità condivisa.*

Tab. 1.2 - Indicazioni del Programma d'azione europeo per la sicurezza stradale 2003-2010

CAMPI D'AZIONE	OBIETTIVI	PRINCIPALI MISURE DA ADOTTARE
Migliorare il comportamento degli utenti	<ul style="list-style-type: none"> - aumentare il rispetto delle regole - migliorare la formazione iniziale e diffondere la formazione continua dei guidatori - contrastare le pratiche pericolose 	<ul style="list-style-type: none"> - incoraggiare l'uso generalizzato del casco da parte di tutti gli utenti che usano mezzi a due ruote; - proseguire azioni specifiche rivolte ai giovani (per es. un accesso progressivo ai veicoli motorizzati per ridurre il rischio di incidente tra i conducenti inesperti ..); - normalizzare le qualificazioni richieste a istruttori e ispettori - aumentare i controlli della polizia; - armonizzare le sanzioni; - promuovere campagne di educazione e sensibilizzazione; - contrastare l'abitudine di guidare dopo l'assunzione di farmaci e droghe (per es. stabilire una classificazione adeguata dei farmaci che hanno un effetto sulla guida,...); - rivedere le norme minime concernenti l'idoneità psico-fisica alla guida.
Rendere i veicoli più sicuri	<ul style="list-style-type: none"> - armonizzare la tecnologia - sostenere il progresso tecnico - sfruttare le tecnologie elettroniche 	<ul style="list-style-type: none"> - estendere l'installazione di dispositivi sonori o visivi che ricordino di allacciare la cintura di sicurezza; - generalizzare i sistemi di fissazione universali per i dispositivi di ritenuta per bambini; - migliorare le automobili in modo da ridurre la gravità degli incidenti che coinvolgono pedoni e ciclisti; - studiare le cause e i mezzi per prevenire le lesioni consecutive al traumatismo cervicale di contraccolpo; - adattare al progresso tecnico le direttive relative agli urti frontali, laterali e posteriori degli automezzi pesanti per limitare l'incastro dei veicoli; - introdurre criteri d'assorbimento d'energia; - rafforzare la compatibilità dei veicoli; - esaminare l'impatto sulla sicurezza stradale della proliferazione di "4x4", <i>sports utility vehicles</i> e <i>multipurpose vehicles</i>.
Migliorare le infrastrutture	<ul style="list-style-type: none"> - diffusione di buone pratiche - eliminazione dei punti pericolosi 	<ul style="list-style-type: none"> - proporre una direttiva sulla sicurezza; - realizzare guide tecniche in particolare su misure a debole costo, metodi di controllo, gestione della sicurezza in ambiente urbano, tecniche di moderazione della velocità e bordi della strada "clementi"; - elaborare una guida per l'utilizzo sicuro dei passaggi a livello; - realizzare progetti di ricerca sulle "strade intelligenti"; - realizzare degli studi di impatto; - aumentare i livelli di sicurezza delle gallerie.

Sull'opportunità di sfruttare le nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione nell'ambito della sicurezza stradale e soprattutto per rendere i veicoli più sicuri esiste una Comunicazione specifica del 2003¹⁴.

Oltre alle misure indicate nella tabella, il Programma d'azione si occupa poi della sicurezza del trasporto professionale - con l'intento anche in questo ambito, di

¹⁴ Commissione Europea (2003) Comunicazione n. 963- *Tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni per veicoli sicuri e intelligenti*.

rafforzare una normativa comune e adattarla al progresso tecnico - e del potenziamento dei sistemi di rilevazione e di informazione.

In Italia l'obiettivo europeo di ridurre le vittime della strada è stato recepito dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, predisposto dal Ministero dei Trasporti e approvato con la delibera n. 100/2002. Il Piano definisce cinque linee di azione di primo livello e dodici linee di azione di secondo livello. Ogni linea di azione viene articolata in diverse attività o campi di intervento specifici che indicano in concreto gli interventi da realizzare. Nel complesso il Piano prevede 91 azioni specifiche per migliorare la sicurezza e viene implementato attraverso Programmi annuali di attuazione, che affidano alle Regioni il compito di definire la distribuzione delle risorse nel territorio di propria competenza in relazione alle specificità e agli obiettivi locali. Le misure prioritarie individuate dalla Regione Piemonte nel Piano Regionale della Sicurezza Stradale sono riepilogate nella tabella seguente.

Tab. 1.3 - Schema del PRSS – Regione Piemonte

CAMPO D'AZIONE	LINEE D'AZIONE
Infrastruttura	<ul style="list-style-type: none"> - Diffondere la strategia delle "zone 30" nelle aree urbane (limite dei 30Km/h). - Mettere in sicurezza la rete stradale extraurbana, attraverso azioni di monitoraggio e manutenzione.
Uomo	<ul style="list-style-type: none"> - Lanciare la campagna per l'educazione alla sicurezza stradale. - Intensificare il controllo e la repressione dei comportamenti di guida a rischio. - Diffondere un comportamento di guida responsabile (soprattutto tra i giovani, anche attraverso i corsi di guida sicura). - Rafforzare l'azione sanitaria di prevenzione, riabilitazione e valutazione dell'idoneità alla guida. - Intensificare il controllo e la repressione dei comportamenti di guida a rischio.
Veicolo	<ul style="list-style-type: none"> - Incentivare la ricerca nell'innovazione tecnologica per la sicurezza dei veicoli (telematica, infomobilità, ...).
Gestione	<ul style="list-style-type: none"> - Rinforzare la gestione della sicurezza del lavoro. - Rinforzare la gestione dei servizi di soccorso. - Migliorare la gestione e la regolazione del traffico. - Migliorare la gestione del trasporto delle merci e in particolare di quelle pericolose. - Migliorare la gestione dei viaggi svolti nell'ambito dell'attività lavorativa e degli spostamenti casa-lavoro.

Anche il Piano Sanitario Nazionale si occupa del tema degli incidenti stradali, definendoli un'emergenza sanitaria da risolvere in modo radicale.

Sugli effetti sanitari degli incidenti, a conclusione del rapporto del già citato Progetto DATIS, che ha contribuito a fornire un quadro approfondito dei dati socio-sanitari della sicurezza stradale in Italia, Franco Taggi, usando la metafora degli scacchi, delinea quelle che secondo lui sono le cinque mosse vincenti da attuare.

La prima mossa consiste nel massimizzare l'uso dei dispositivi di sicurezza, riferendosi principalmente a cinture, casco e seggiolino. Secondo l'Istituto Superiore

di Sanità questo fattore da solo può dimezzare la probabilità di perdere la vita a seguito di un incidente. La Patente a Punti in questo senso ha fatto già molto, ma per migliorare e rendere stabili i risultati è necessario intensificare i controlli delle forze dell'ordine.

La seconda mossa è quella di contrastare quello che secondo Taggi è "il problema con la P maiuscola", ovvero il connubio tra alcol/droghe e guida, *"a fronte del quale bisogna muoversi senza esitare, con decisione, raziocinio, scienza, organizzazione e risorse"*. Anche su questo fronte bisogna intervenire aumentando i controlli su strada, che, come sottolinea l'autore, rappresentano non solo un fattore di prevenzione degli incidenti, ma anche un valido aiuto per contrastare il problema della dipendenza.

La terza mossa è quella di diminuire la velocità di guida, che, anche se non è la causa diretta di tutti gli incidenti, sicuramente ne aggrava le conseguenze sanitarie.

Ridurre la presenza dei "punti neri" della strada e la circolazione di veicoli non sicuri (per uno stato non ottimale dei pneumatici, dei freni, ...) è la quarta mossa. I punti neri sono quei luoghi particolarmente pericolosi a causa di buchi nel manto stradale, una segnaletica confusa o poco visibile, una manutenzione trascurata, ecc..

La quinta mossa infine, consiste nell'aumentare la percezione del rischio tra gli utenti della strada, in particolare tra i giovani. Secondo Taggi a questo proposito è meglio puntare su una comunicazione che fornisca delle informazioni chiare e precise, in grado di sradicare gli stereotipi, piuttosto che sulle raccomandazioni e sulle critiche.

Capitolo secondo: la ricerca

1. Obiettivi

La finalità di questa ricerca è raccogliere informazioni su atteggiamenti, comportamenti e opinioni della popolazione piemontese in relazione alla sicurezza stradale, utili alla definizione del Piano Regionale Sicurezza Stradale e, in particolare del Piano di Comunicazione e Prevenzione Sicurezza Stradale che ne fa parte.

Gli obiettivi specifici sono:

- valutare la prevalenza di comportamenti alla guida che aumentano la probabilità di incorrere in un incidente stradale e/o di subire un danno fisico conseguente all'incidente;
- indagare i significati, le rappresentazioni dei comportamenti a rischio e le motivazioni che sottostanno alla decisione di attivare o di evitare situazioni a rischio, al fine di valutare le migliori strategie di prevenzione per promuovere atteggiamenti e comportamenti consapevoli e di cura della propria salute tesi a ridurre i rischi di incidente stradale.

Per raggiungere questi obiettivi conoscitivi, un campione significativo della popolazione piemontese è stato intervistato con una serie di domande a risposta chiusa, e un altro campione è stato coinvolto in interviste di gruppo di tipo qualitativo che permettono di meglio approfondire il punto di vista del cittadino su un tema di forte interesse sociale.

Questa ricerca si colloca in una prospettiva di analisi di tipo comprendente – ossia di interpretazione del significato dell'agire sociale - in cui il punto di vista del soggetto è ritenuto fondamentale per meglio indagare le diverse "rappresentazioni sociali" della salute e dello star bene che caratterizzano un determinato contesto sociale.

Le rappresentazioni sociali sono ciò di cui ci serviamo per rendere familiare qualcosa di inconsueto: l'insieme di idee, classificazioni, convinzioni, immagini che orientano in modo inconsapevole il nostro pensiero e le nostre azioni. Secondo la definizione di Moscovici (1994), le rappresentazioni sociali sono realtà condivise, create dagli individui e dai gruppi per spiegare e rendere accessibili a tutti oggetti ed eventi, ma che "una volta create, hanno vita propria, circolano, si fondono, si attraggono e si respingono l'un l'altra (...) lungi dal riflettere il comportamento o la struttura sociale, una rappresentazione spesso li condiziona e giunge persino a esserne responsabile".

Nello studio dell'azione sociale è il senso dell'azione che rende le connessioni causali intelligibili. L'accertamento di una uniformità statistica se non è inserita in una analisi attenta dei significati, non è sufficiente all'interpretazione della realtà.

Su queste basi l'indagine si propone di approfondire i seguenti aspetti:

- opinioni e conoscenze sui rischi di incidente stradale;
- significati e rappresentazione del rischio;
- comportamenti alla guida e motivazioni che determinano tali comportamenti inerenti:
 - l'utilizzo dei dispositivi di sicurezza (casco, cinture di sicurezza anteriori e posteriori, seggiolini);

- il rispetto dei limiti di velocità;
- l'uso di sostanze psicoattive (alcol, droghe, farmaci);
- l'utilizzo del cellulare (auricolare, vivavoce, ...).
- opinioni e valutazioni su esperienze di prevenzione.

2. Metodi di indagine

Gli strumenti utilizzati per il reperimento dei dati e delle informazioni sono due: il primo, di tipo quantitativo, consiste in un questionario somministrato telefonicamente, finalizzato principalmente a esplorare il piano delle conoscenze e dei comportamenti in tema di sicurezza stradale, mentre il secondo, di tipo qualitativo, è rappresentato da una serie di *focus group* che hanno l'obiettivo di indagare la percezione e gli atteggiamenti dei cittadini piemontesi sul tema della sicurezza stradale.

2.1 Indagine quantitativa

I fenomeni oggetto di indagine sono stati misurati tramite la somministrazione di un questionario strutturato, composto di 3 variabili di classificazione (provincia, dimensione demografica, genere dell'intervistato) e 34 domande con modalità di risposta chiusa, di cui 7 in batteria. Il questionario è stato articolato in due sezioni "guidatore" e "non guidatore", in funzione delle caratteristiche dell'intervistato.

Preliminarmente alla rilevazione estensiva è stato realizzato un pre-test di 20 interviste, per verificare la comprensibilità delle domande da parte degli intervistati, la corretta sequenza delle stesse in questionario e la scorrevolezza dell'intervista.

La rilevazione estensiva è avvenuta nel periodo dal 14 marzo al 3 aprile compresi, ed è stata effettuata presso il centro di rilevazione telefonica in Torino della *diretti al punto srl*, da parte di intervistatrici/tori professionali istruiti al tema e alle modalità di rilevazione nel corso di un apposito briefing preliminare e costantemente assistiti e coordinati da una responsabile di *field-work* dedicata.

Le interviste realizzate e validate risultano essere complessivamente 3.015 (rispetto alle 3.000 inizialmente previste).

Con tale dimensione campionaria il massimo errore statistico accettato (a livello aggregato) rispetto alla popolazione residente in Piemonte risulta essere del $\pm 1,5\%$, con coefficiente di confidenza del 90%.

L'elaborazione delle informazioni raccolte con la rilevazione è avvenuta all'interno della struttura tramite gli opportuni strumenti statistici software. Tutte le fasi dell'indagine (raccolta, trattamento ed elaborazione dei dati) si sono svolte nel rispetto delle attuali norme vigenti in tema di tutela della privacy degli intervistati (D. Lgs 196/2003).

2.2 Indagine qualitativa

All'intervista telefonica nella ricerca sono stati affiancati otto *focus group*, una tecnica di rilevazione per la ricerca sociale "basata sulla discussione tra un piccolo gruppo di persone, in presenza di uno o più moderatori, focalizzata su un argomento che si vuole indagare in profondità" (Corrao, 2000, 25). Come metodo di indagine il *focus group* è particolarmente idoneo all'esplorazione dei contenuti e delle molteplici dimensioni dei vissuti e delle rappresentazioni sociali su temi di rilevanza collettiva. Si tratta di un metodo di indagine in grado di far emergere i punti di vista soggettivi, collocandoli nel quadro del contesto di vita materiale e dell'insieme dei riferimenti culturali e delle relazioni sociali.

"Il *focus group* si propone non solo di rilevare ciò che le persone pensano di una determinata questione, i sentimenti che suscita in loro, ma anche, e forse soprattutto, il *perché* di tutto ciò" (Cardano, 2001, 163). E' una discussione che si svolge in un gruppo omogeneo di 7-12 persone circa, la cui attenzione è focalizzata su un argomento specifico che viene scandagliato in profondità. Si differenzia dall'intervista in quanto i partecipanti non devono rispondere a livello individuale alle domande poste dall'intervistatore, ma discutere e confrontarsi sul tema oggetto d'indagine. Il contraddittorio tra i componenti del gruppo consente di far emergere i punti di vista, giudizi, pregiudizi, opinioni, percezioni e aspettative dei partecipanti e consente inoltre di osservare le modalità con cui, a livello di gruppo, si costruisce un consenso su un determinato argomento. Si tratta di un metodo conoscitivo che consente di analizzare come un problema si pone e si elabora sul piano collettivo.

L'intervista è focalizzata su un preciso argomento ed è condotta da un moderatore che indirizza la discussione secondo linee guida preparate in precedenza. Al conduttore si affianca un assistente/osservatore che ha il compito di rilevare le reazioni verbali e non verbali dei partecipanti e di curare la registrazione audio dell'intervista e l'accoglienza dei partecipanti.

Nella nostra indagine i *focus group* hanno avuto una durata non inferiore all'ora e trenta minuti. Tutte le interviste sono state registrate con il consenso dei partecipanti ai quali è stata data la massima garanzia di anonimato.

La scaletta di domande ha il compito di favorire la discussione (non è la versione verbale di un questionario). Il testo guida è pertanto formato da poche domande chiave, poco strutturate e tali da non suggerire alcuna risposta potenziale.

Il tema è stato introdotto mostrando alcune foto-stimolo e al termine di ogni incontro l'assistente ha proposto al gruppo una sintesi delle principali posizioni emerse, chiedendo loro di integrarla o modificarla, se lo ritenevano necessario.

Tutte le interviste sono state trascritte fedelmente, in quanto solo la trascrizione integrale permette una lettura e un'analisi completa della discussione di gruppo, ed elaborate successivamente con un software per l'analisi qualitativa (Atlas.ti) che permette di codificare i diversi interventi, aiuta a fare emergere i temi principali e le eventuali associazioni di idee e facilita l'organizzazione materiale raccolto intorno ai temi principalmente trattati.

Data l'esiguità e la non rappresentatività del campione dei *focus group*, le informazioni ricavate con questa metodologia di indagine non possono essere, a differenza dell'indagine campionaria, estese a tutta la popolazione piemontese, ma costituiscono un materiale fondamentale per l'interpretazione del complesso rapporto tra cittadino e sicurezza stradale.

3. Campione

3.1 Indagine quantitativa

L'indagine è stata realizzata mediante rilevazione telefonica, verso un campione rappresentativo della popolazione residente in Piemonte (≥ 14 anni).

La popolazione ≥ 14 anni residente in Piemonte risulta essere di 3.830.926 unità (fonte di riferimento: Istat - Popolazione residente al 1 gennaio 2005). Tale universo è descritto per provincia, sesso ed età nella tabella 2.3.

Il campione è stato così composto:

- 3.015 interviste telefoniche su un campione estratto con metodo statistico casuale dagli elenchi telefonici della popolazione residente in Piemonte di età ≥ 14 anni, proporzionale alla struttura della popolazione per età e per provincia, rispettando inoltre la ripartizione per genere;
- le interviste sono state realizzate in 744 diversi Comuni (sui 1.206 censiti in Regione - Fonte Istat), segmentati fra le 8 Province, avendo cura di rappresentare per dimensione demografica le realtà grandi, medie e piccole;
- per la distribuzione delle interviste si è operato preliminarmente sovracampionando le Province diverse da Torino e successivamente riponderando all'universo, come di seguito esposto:
 - campionamento delle interviste realizzate effettuato sulla base di un *cluster* minimo per ognuna delle 8 Province piemontesi (190 interviste) e distribuzione proporzionale delle restanti 1.495 interviste - tale campione garantisce una quota di almeno 250 interviste per ogni Provincia, al fine di consentire una lettura statisticamente significativa anche a livello di singola Provincia;
 - ponderazione delle interviste in fase di elaborazione, riattribuendo a ogni Provincia il peso effettivo che essa ha rispetto all'universo oggetto d'indagine - popolazione del Piemonte ≥ 14 anni, come risulta dalla tabella seguente.

Tab. 2.1 - Descrizione campione

	n. interviste minimo	n. interviste proporzionale	totale casi non ponderati	totale casi ponderati
Torino	190	771	961	1.554
Asti	190	72	262	150
Alessandria	190	153	343	305
Cuneo	190	194	384	393
Biella	190	66	256	132
Novara	190	121	311	245
Vercelli	190	160	250	125
Verb-Cus-Oss	190	158	248	113
Totale Piemonte	1.520	1.495	3.015	3.015

La distribuzione per dimensione demografica del Comune di residenza dei soggetti intervistati risulta essere la seguente:

Tab. 2.2 - Distribuzione campione per dimensione demografica del Comune di residenza

	totale casi non ponderati	totale casi ponderati
< 10mila abitanti	1.305	1.122
10-30mila abitanti	572	576
30-100mila abitanti	663	627
>100mila abitanti	475	691
Totale	3.015	3.015

Tab. 2.3 - Distribuzione campione per "guidatori" e "non guidatori"

	totale casi non ponderati	totale casi ponderati
guidatori	2.532	2.499
non guidatori	483	516
totale	3.015	3.015

Tab. 2.3 – Popolazione residente in Piemonte

PROVINCE	ETA'	Totale Maschi	Totale Femmine	Maschi +
				Femmine
TORINO	14-19 anni	56.933	53.094	110.027
	20-30 anni	140.161	134.634	274.795
	31-64 anni	552.878	562.436	1.115.314
	over 64	198.862	276.788	475.650
	Totale	948.834	1.026.952	1.975.786
VERCELLI	14-19 anni	4.420	4.111	8.531
	20-30 anni	10.722	10.262	20.984
	31-64 anni	43.110	42.335	85.445
	over 64	17.529	25.782	43.311
	Totale	75.781	82.490	158.271
NOVARA	14-19 anni	9.192	8.561	17.753
	20-30 anni	23.575	22.060	45.635
	31-64 anni	87.806	86.617	174.423
	over 64	29.420	44.358	73.778
	Totale	149.993	161.596	311.589
CUNEO	14-19 anni	15.752	14.936	30.688
	20-30 anni	37.016	35.198	72.214
	31-64 anni	138.015	132.528	270.543
	over 65	53.156	71.488	124.644
	Totale	243.939	254.150	498.089
ASTI	14-19 anni	5.220	4.858	10.078
	20-30 anni	12.929	12.385	25.314
	31-64 anni	51.611	50.624	102.235
	over 64	21.628	30.260	51.888
	Totale	91.388	98.127	189.515
ALESSANDRIA	14-19 anni	9.619	9.034	18.653
	20-30 anni	24.425	23.356	47.781
	31-64 anni	104.803	104.020	208.823
	over 64	45.807	65.734	111.541
	Totale	184.654	202.144	386.798
BIELLA	14-19 anni	4.578	4.153	8.731
	20-30 anni	11.312	10.882	22.194
	31-64 anni	45.860	45.690	91.550
	over 64	17.612	27.324	44.936
	Totale	79.362	88.049	167.411
VERB-CUS-OSS	14-19 anni	4.029	3.651	7.680
	20-30 anni	9.994	9.501	19.495
	31-64 anni	40.503	40.049	80.552
	over 64	14.175	21.565	35.740
	Totale	68.701	74.766	143.467
PIEMONTE	Totale	1.842.652	1.988.274	3.830.926

Fonte: Istat -Tavole statistiche relative alla Popolazione residente al 1 gennaio 2005

3.2 Indagine qualitativa

Nelle ricerche basate sulla tecnica del *focus group* viene solitamente condotto un numero ridotto di gruppi di discussione che dipende dagli obiettivi della ricerca e dalle risorse a disposizione. Nella nostra indagine sono stati organizzati otto *focus*

group in quanto, per meglio rispondere agli obiettivi, si è ritenuto importante tenere conto nella composizione dei gruppi della variabile età:

- N. 2 Adolescenti (14-19 anni) – Torino/Cuneo
- N. 2 Giovani (20-30 anni) – Torino/Novara
- N. 2 Adulti (31-45 anni) – Cuneo/Novara
- N. 1 Adulti (46-64 anni) – Torino
- N. 1 Anziani (over 65) - Torino

Le persone sono state individuate in modo da avere dei gruppi eterogenei dal punto di vista socio-economico e con una leggera sovra-rappresentazione del genere maschile, genere che, come abbiamo visto, è maggiormente coinvolto dal problema della sicurezza stradale. Infatti, i dati europei mostrano che la mortalità registrata tra i maschi è il triplo di quella tra le donne.

In totale hanno partecipato 80 persone con le seguenti caratteristiche:

Sesso	14-19	20-30	31-45	46-64	>64	Totale
Femmine	9	11	5	3	2	30
Maschi	11	12	13	7	7	50

Sesso	Torino	Cuneo	Novara	Totale
Femmine	15	8	7	30
Maschi	24	14	12	50

I *focus group* sono stati realizzati dal 20 al 23 marzo 2007.

Per la scelta dei partecipanti ai *focus group* si ricorre al metodo della "scelta ragionata", cioè guidata dagli obiettivi della ricerca: è quindi il ricercatore che deve decidere quali caratteristiche devono avere i partecipanti affinché possano fornire indicazioni utili al progetto (Corrao, 2000).

Alle persone contattate sono state poste ogni volta alcune brevi domande per assicurarsi che possedessero i requisiti prestabiliti.

Capitolo terzo: opinioni e comportamenti

1. Descrizione del campione

Il campione individuato, come illustrato nella parte metodologica, è rappresentativo della popolazione piemontese per Provincia, fascia di età e genere. Il maggior numero degli intervistati, come dei residenti nella nostra regione, abita a nella provincia di Torino (51,5%) e ha un'età compresa tra i 31 e i 64 anni (55,5%). La differenza di genere vede una lieve prevalenza di donne (51,7%).

Tab. 3.1 - Distribuzione del campione per fascia di età

Fascia di età	%
14-19 anni	5,6
20-30 anni	13,9
31-64 anni	55,5
≥ 65 anni	25,0
Totale	100,0

Tab. 3.2 - Distribuzione del campione per genere

Genere	%
maschio	48,3
femmina	51,7
Totale	100,0

Più della metà del campione vive in comuni che non contano più di 30mila abitanti, di cui la maggior parte, corrispondente a più di un terzo del totale degli intervistati, in comuni di piccole dimensioni, sotto i 10mila residenti.

Tab. 3.3 - Distribuzione del campione per dimensione demografica del comune di residenza

Dimensione del comune	%	% cum
<10mila abitanti	37,2	37,2
10-30mila abitanti	19,1	56,3
30-100mila abitanti	20,8	77,1
>100mila abitanti	22,9	100,0
Totale	100,0	

La maggior parte degli intervistati, quasi un terzo, ha infatti dichiarato di vivere in una piccola città. Gli altri si distribuiscono senza grandi differenze di numero tra zona rurale, città e periferia.

Tab. 3.4 - Distribuzione del campione per tipo di area abitativa, urbana rurale o periferica.

Tipo di zona	%
rurale	22,0
piccola città	33,0
periferia	21,1
città	23,9
Totale	100,0

Poco più del 40% degli intervistati ha conseguito il diploma di scuola media superiore, il 31,2% ha la licenza media inferiore e il 14,5% ha la licenza elementare. La percentuale minore della distribuzione, pari al 13,1% del campione, è composta da laureati.

Tab. 3.5 - Distribuzione del campione per titolo di studio

Titolo di studio	%	% cum
elementare/nessuno	14,5	14,5
media inferiore	31,2	45,7
media superiore	41,2	86,9
laurea	13,1	100,0
Totale	100,0	

Un terzo del campione è costituito da pensionati, per circa il 13% da casalinghe, il 10% da studenti e il 2,5% da non occupati. La parte restante è composta da lavoratori dipendenti e autonomi occupati in svariati settori e a diversi livelli.

Tab. 3.6 - Distribuzione del campione per professione

Professione	%
dirigente. libero professionista, imprenditore	5,1
commerciante, artigiano, agricoltore, lavoratore autonomo	9,4
impiegato pubblico e privato, insegnante	16,1
operaio, commesso	8,9
studente	9,9
casalinga	13,0
pensionato	33,4
altro	1,7
non occupato	2,5
Totale	100,0

Due terzi degli intervistati sono sposati o conviventi, il 10% è separato, divorziato o vedovo, il 24% è single.

Tab. 3.7 - Distribuzione del campione stato civile

stato civile	%
celibe/nubile	23,7
convivente/sposato	66,1
separato/divorziato	3,5
vedovo/a	6,7
Totale	100,0

2. Mobilità

Meno del 15% del campione non ha nessun tipo di patente, mentre l'85,6% ha almeno un tipo di patente. Cuneo Biella e mostrano quote di patentati superiori alla media regionale (rispettivamente 92,4% e 90,3%). In particolare circa il 98% dei patentati è in possesso di patente B, il 12,5% di patente A e il 6,5% ha un altro tipo di Patente (C,D,E,...). La provincia che ha la quota più alta di cittadini con patente di tipo A è Cuneo (16,7%). Torino invece è la provincia con la percentuale più elevata di non patentati (17,1%). Il 22,3% delle donne non ha nessun tipo di patente, contro il 5,8% degli uomini.

Fig. 3.1 - Suddivisione del campione per possesso di almeno un tipo di patente

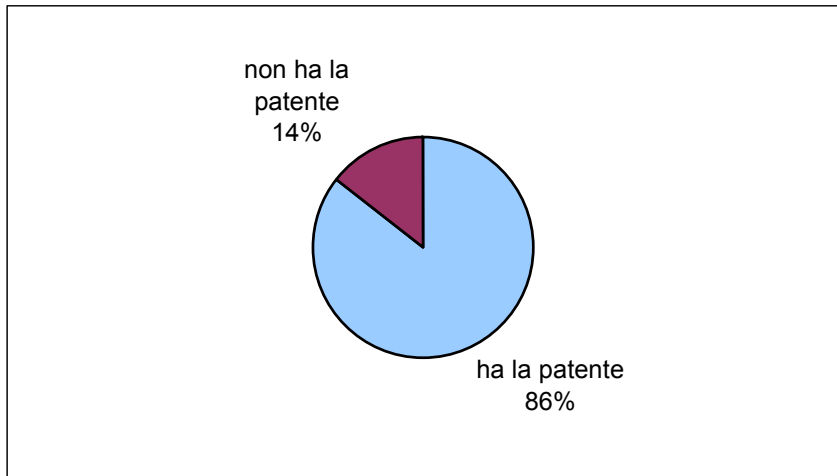
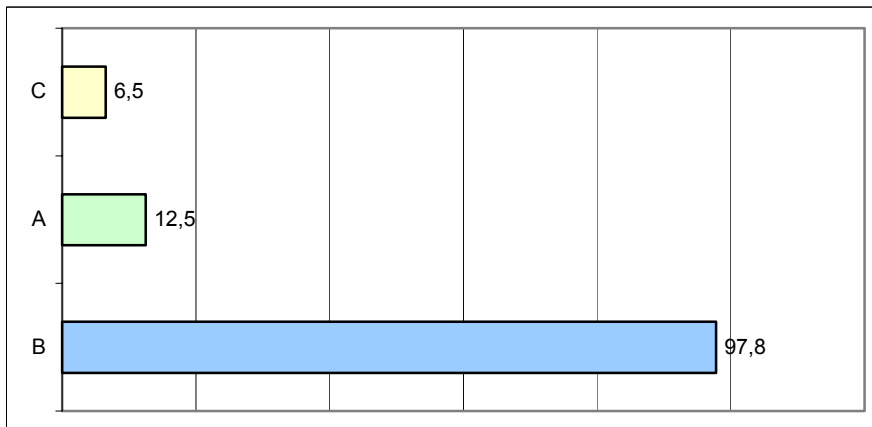
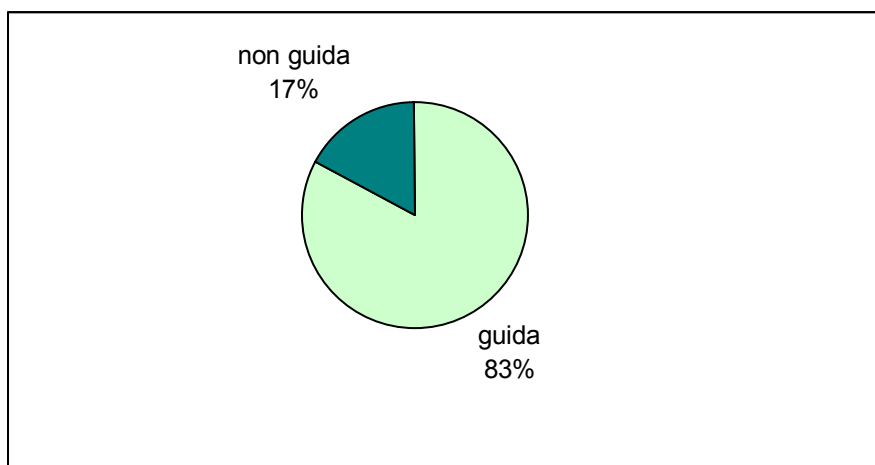


Fig. 3.2 - Tipo di patente posseduta (valori % sul totale del patentati)



Se consideriamo guidatori coloro che hanno guidato almeno una volta nell'ultimo anno un veicolo a motore, il campione si divide nell'82,9% di guidatori e 17,1% di non guidatori. C'è quindi un 3% di patentati che non guida o guida molto raramente.

Fig. 3.3 - Suddivisione del campione tra guidatori e non guidatori



Analizzando il profilo del guidatore si evidenzia una forte disparità di genere: solo il 6,3% dei maschi intervistati non guida, contro il 27,2% delle donne.

Torino è la provincia che ha la quota più alta di non guidatori (20,4%), mentre Biella e Cuneo sono quelle che ce l'hanno più bassa (rispettivamente 8,3% e 11,2%). La percentuale di non guidatori cresce linearmente con il crescere della dimensione demografica della città di residenza ed è inversamente proporzionale al titolo di studio.

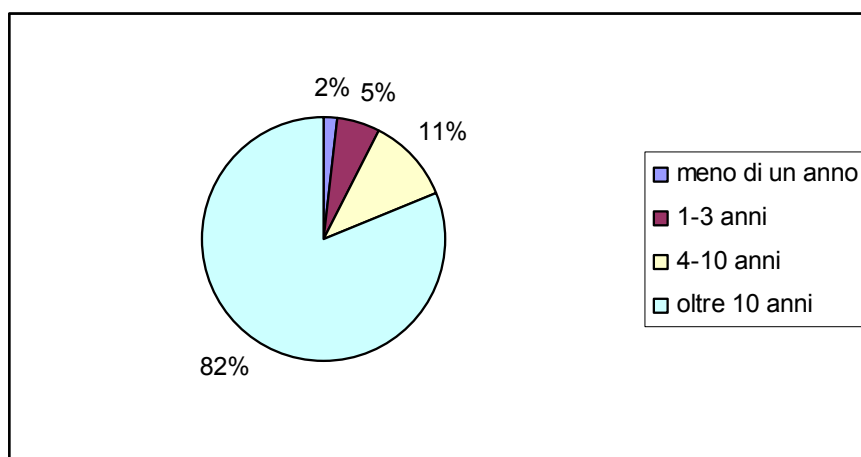
Il veicolo guidato più frequentemente è l'automobile (95,3%), mentre il 3,4% del campione guida prevalentemente veicoli a motore a due ruote.

Tab. 3.8 - Tipo di veicolo a motore guidato più frequentemente nell'ultimo anno

Tipo di mezzo	%
automobile	95,3
motocicletta/ciclomotore	3,4
altri mezzi a motore	1,3
Totale	100,0

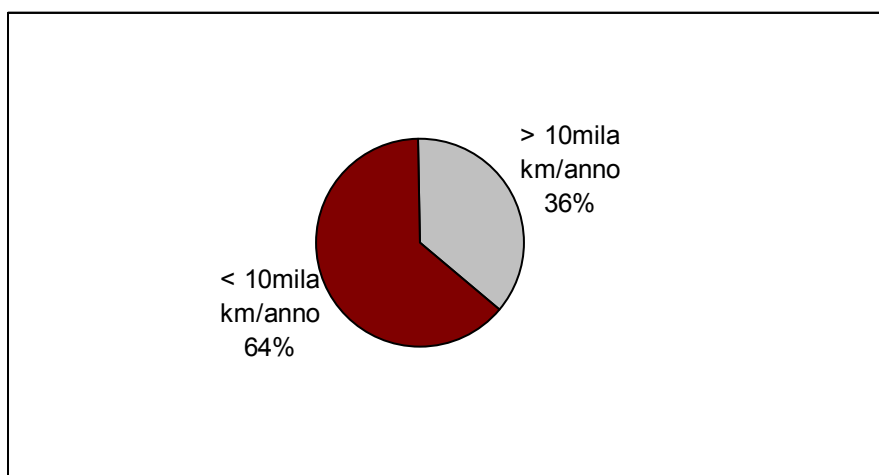
La maggior parte del campione guidatori è costituita da esperti: l'81,2% ha più di dieci anni di pratica e l'11% ha un'esperienza compresa tra i 4 e i 10 anni. Solo il 7% ha un'esperienza limitata, inferiore ai tre anni.

Fig. 3.4 - Anni di esperienza dei guidatori



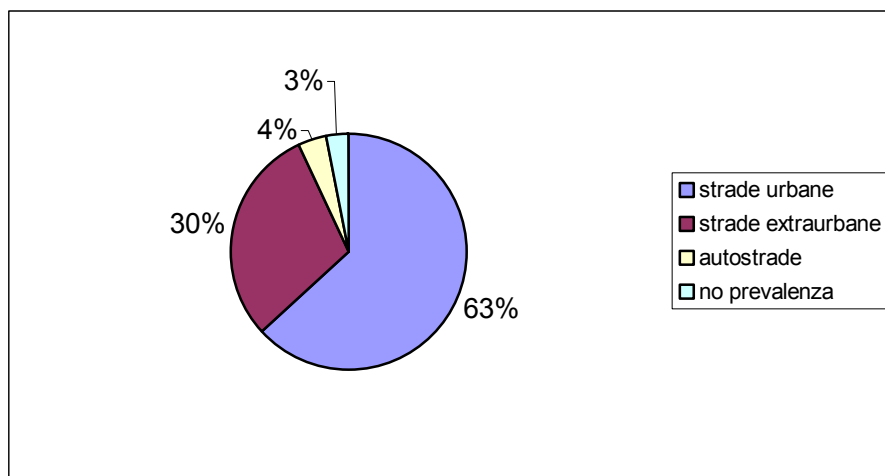
Circa i due terzi dei guidatori percorrono mediamente meno di 10.000 km all'anno. In realtà il dato medio nasconde una forte disparità di genere: la stragrande maggioranza delle donne (82,2%), infatti, percorre meno di 10.000 Km/anno, mentre i maschi che rientrano in questa categoria sono solo il 49%. Ad Asti, Novara e Vercelli la quota dei guidatori che percorre più di 10mila Km/annui è superiore alla media e supera il 40%. Percorrono un maggior numero di chilometri annui anche coloro che hanno un titolo di studio più elevato.

Fig. 3.5 - Km percorsi in un anno dai guidatori



Il 62,9% dei guidatori percorre in prevalenza strade urbane, mentre circa un terzo del campione guida più frequentemente su strade extraurbane. La quota delle donne che guidano su strade extraurbane (24,5%) e su autostrada (1,8%) è notevolmente inferiore alla media.

Fig. 3.6 - Tipo di strada percorsa prevalentemente dai guidatori

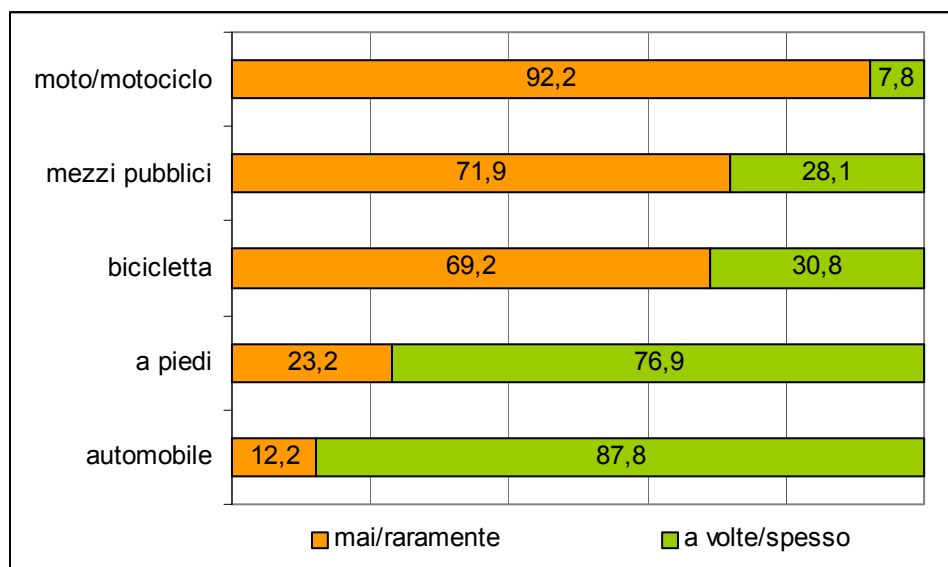


Il mezzo di spostamento più spesso utilizzato è l'automobile (65,1% di risposte "spesso"), seguito dagli spostamenti a piedi (49%). Quasi la metà della popolazione non usa mai i mezzi pubblici (sommando coloro che dichiarano di non usarli mai e quelli che li usano raramente si arriva addirittura al 71,9% del campione) e nemmeno la bicicletta, che comunque è usata più spesso dei ciclomotori.

Tab. 3.9 - Frequenza di utilizzo dei diversi mezzi per gli spostamenti quotidiani (valori %)

Frequenza	Mezzi pubblici	bicicletta	automobile	Moto/ ciclomotore	Altri mezzi	A piedi
mai	48,6	47,1	3,1	85,4	94,4	5,1
raramente	23,3	22,1	9,1	6,8	2,4	18,1
a volte	10,2	17,3	22,7	4,4	1,5	27,8
spesso	17,9	13,5	65,1	3,4	1,7	49,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fig. 3.7 - Frequenza di utilizzo dei diversi mezzi (valori aggregati %)



Confrontando i dati per Provincia si può notare che a Torino la percentuale di cittadini che non utilizzano mai i mezzi pubblici scende al 35,2%, mentre in tutte le altre province questa quota è superiore al 60%. Biella e Novara sono le province in cui è più alta la quota di persone che negli spostamenti quotidiani usa spesso l'auto (oltre il 75%). Specularmente a Torino vi è un uso meno frequente dell'auto per gli spostamenti quotidiani rispetto alle altre province, abitudine che risulta inversamente proporzionale alle dimensioni demografiche del comune di residenza.

Le donne sono più propense all'uso frequente dei mezzi pubblici rispetto agli uomini (20,3% vs. 15,4%) e meno all'uso dell'automobile (58,9% vs. 71,6%).

L'uso frequente della bicicletta per gli spostamenti quotidiani è più elevato nelle province di Alessandria (18,4%), Cuneo (18,6%), Novara (22,4%) e Vercelli (18,5%). Le fasce di età che utilizzano maggiormente la bicicletta (maggior numero di risposte "spesso" sul totale delle risposte) o che si spostano prevalentemente a piedi, sono i giovani dai 14 ai 19 anni e gli adulti con più di 65 anni. Si conferma quindi la sovrapposizione tra utenti deboli e utenti a rischio, già evidenziata in altre rilevazioni (vedi cap. 1).

Ci si sposta a piedi con regolarità nei centri di maggiori dimensioni e sono particolarmente le donne, i giovani, gli anziani e le persone con un titolo di studio molto basso a spostarsi frequentemente in questo modo.

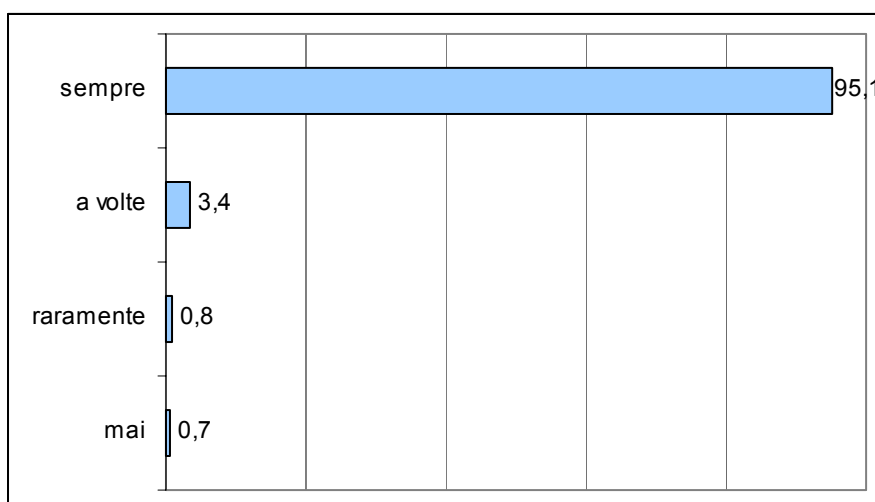
Nella fascia di età più giovane si registra anche una quota di coloro che si spostano spesso con moto o motocicli molto superiore al dato medio (16,7% vs. 3,4%); la stessa tendenza si rileva tra i maschi (5,6%).

3. Dispositivi di sicurezza

La percentuale di guidatori che dichiara di utilizzare sempre le cinture di sicurezza è pari al 95,1% del campione, e nel caso delle donne è pari al 96,7%. Meno dell'1% del campione ha risposto di non utilizzarle mai (0,7%) o di utilizzarle raramente (0,8%), mentre il 3,42% del campione le utilizza solo a volte. I guidatori di Alessandria sono quelli che denotano le abitudini peggiori, infatti la percentuale di coloro che dichiarano di non utilizzare mai le cinture o di utilizzarle raramente è più del doppio di quella media, mentre la quota di coloro che dichiarano di utilizzarle sempre scende al 91,8%. Anche ad Asti l'abitudine all'uso regolare della cintura è inferiore alla media regionale.

Tra i guidatori che non utilizzano mai le cinture non ci sono soggetti nelle due fasce di età più giovani, 14-19 e 20-30anni. Inoltre le persone con un titolo di studio più alto mostrano dei tassi di utilizzo regolare più elevati.

Fig. 3.8 - Utilizzo delle cinture di sicurezza anteriori come guidatore (valori %)



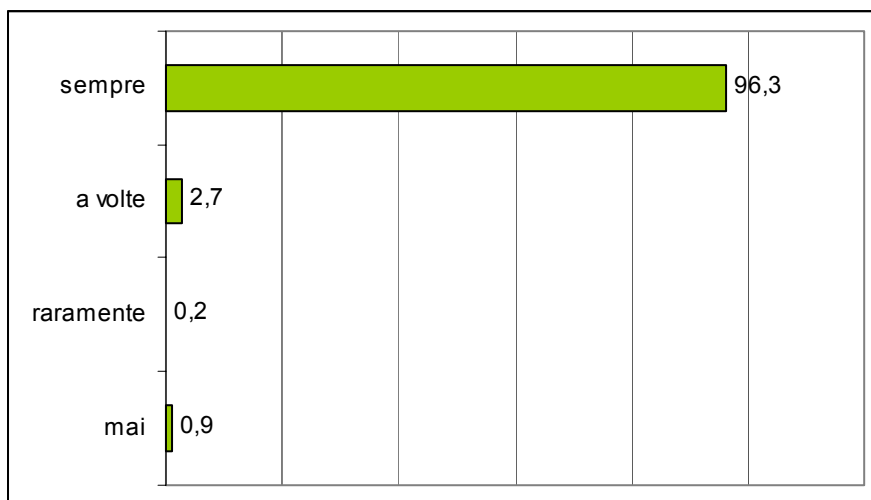
Tab. 3.10 - Utilizzo delle cinture da parte dei guidatori per provincia di residenza (valori %)

	PROVINCIA DI RESIDENZA								Totale
	TO	AT	AL	CN	BI	NO	VC	VCO	
mai	0,8	0,8	1,6	0,3	0,8	0,5			0,7
raramente	0,8	0,8	1,6		0,8	1,0			0,8
a volte	2,8	4,8	5,1	3,5	4,2	4,0	3,0	3,4	3,4
sempre	95,6	93,5	91,8	96,2	94,1	94,6	97,0	96,6	95,1

La percentuale di passeggeri che utilizza le cinture anteriori è leggermente più elevata, ma non si riscontrano differenze significative: in questo caso, chi non le utilizza regolarmente costituisce il 3,7% di casi. Alessandria e Asti sono le province dove, seppure sempre a livelli molto bassi, è più diffusa l'abitudine di non usare sempre la cintura, anche da parte del passeggero.

Le donne adottano comportamenti più corretti sia tra i guidatori che tra i passeggeri, mentre tra i giovani è maggiore il numero di coloro che non utilizza la cintura anteriore regolarmente se è passeggero.

Fig. 3.9 - Utilizzo delle cinture di sicurezza anteriori come passeggero (valori %)



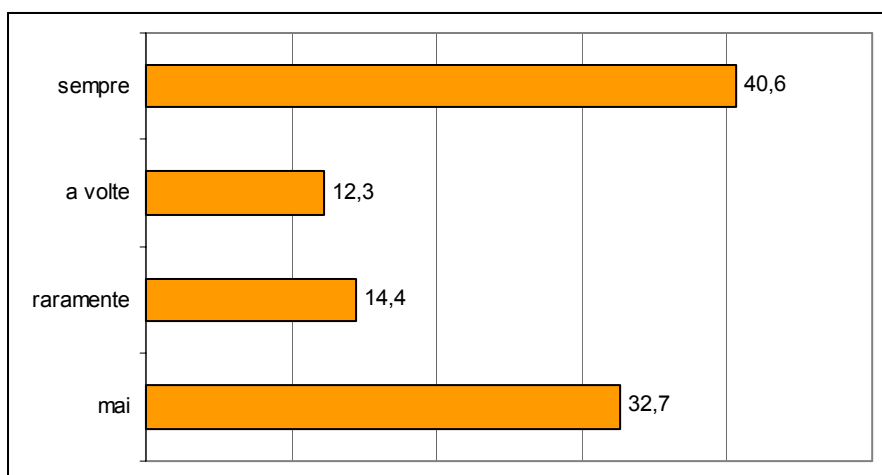
Per quanto riguarda invece le cinture posteriori si nota un crollo notevole dell'uso rispetto quelle anteriori: solo il 40,6% dei passeggeri dichiara di metterle sempre a fronte di un 32,7% che non le utilizza mai e un 26,7% che le utilizza solo a volte o raramente.

Analizzando i dati per Provincia di residenza ci sono alcune province che si discostano in maniera significativa dalla media regionale. In particolare ad Alessandria la quota di cittadini che dichiara di usare sempre le cinture posteriori è decisamente inferiore alla media (33,8%), mentre a Biella e Cuneo si registra un utilizzo significativamente superiore (50% e 51%). La percentuale di coloro che

dichiarano di usare sempre le cinture posteriori inoltre decresce al crescere della dimensione demografica del comune di residenza, passando dal 42,9% dei paesi con meno di 10.000 abitanti a 37,5% nelle città con oltre 100.000 abitanti.

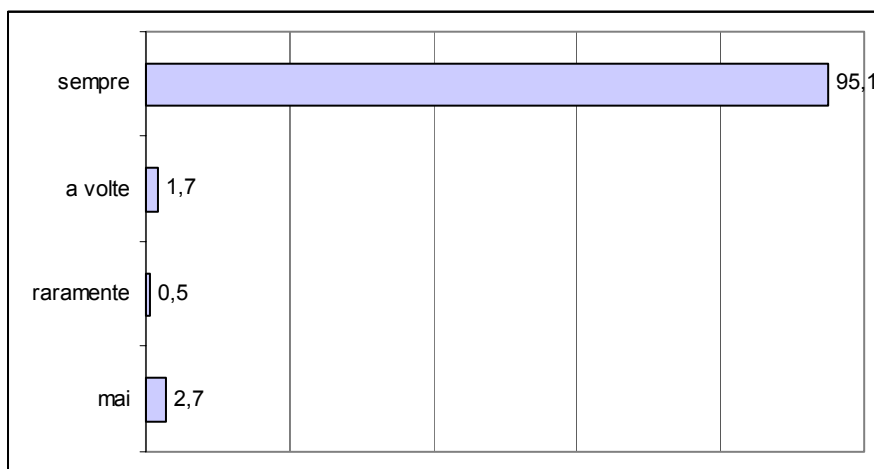
Nel caso delle cinture posteriori non si registra una differenza significativa di uso da parte dei due generi; si rileva invece una percentuale maggiore di coloro che le utilizzano sempre nella fascia di età degli ultra 65enni (56,1%), mentre, al contrario, una quota maggiore di coloro che non le utilizzano mai nella fascia di età compresa tra i 20 e i 30anni (55,4%).

Fig. 3.10 - Utilizzo delle cinture di sicurezza posteriori (valori %)



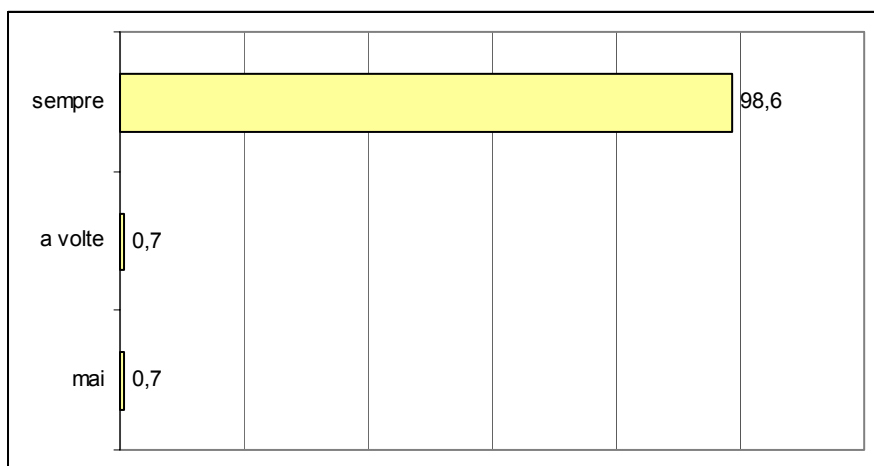
Il 95% di cittadini piemontesi che trasportano bambini utilizza sempre il seggiolino in caso di trasporto di bambini. Quasi il 3% dichiara invece di non utilizzarlo mai e il 2,2% lo utilizza raramente o solo a volte. Asti è la provincia con la quota maggiore di cittadini che dichiarano di non usarlo mai (4,5%) e quella minore di coloro che dichiarano di usarlo sempre (88,6%). Cuneo invece è la provincia che registra i comportamenti più corretti (mai 1,1%, sempre 97,3%).

**Fig. 3.11 - Utilizzo del seggiolino nel caso di trasporto di bambini
(valori %)**



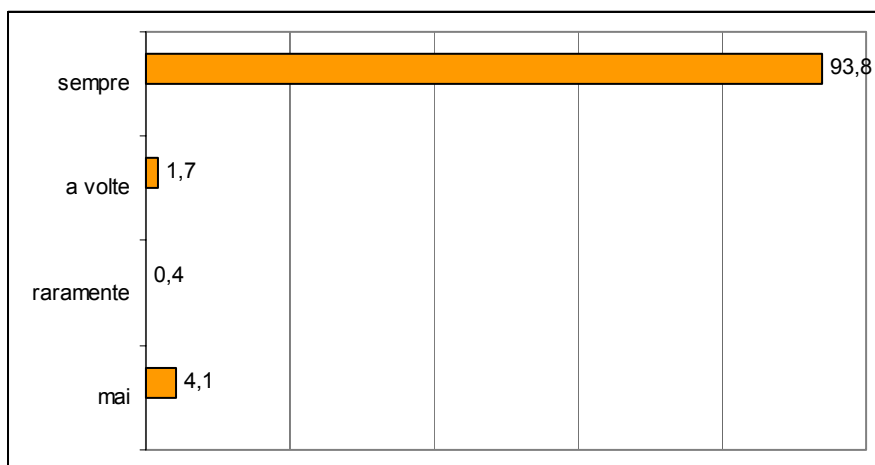
Il 98,6% dei guidatori di motocicli o ciclomotori dichiara di utilizzare sempre il casco, meno dell'1% dichiara di non usarlo mai o di usarlo raramente. Questi casi si concentrano tutti in paesi di dimensioni inferiori ai 10.000 abitanti.

**Fig. 3.12 - Utilizzo casco per moto/ciclomotore da parte dei guidatori
(valori %)**



Le percentuali di utilizzo si abbassano significativamente nel caso del passeggero: la quota di coloro che dichiarano di usare sempre il casco come passeggeri è del 93,8%, il 4% dichiara di non usarlo mai. Anche in questo caso nei paesi con meno di 10.000 abitanti la quota di coloro che non usano mai il casco come passeggeri sale al 6,2%.

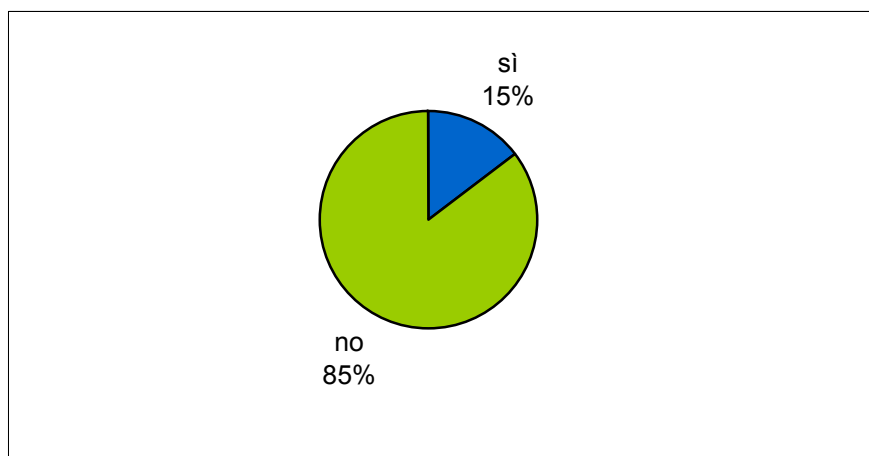
Fig. 3.13 - Utilizzo casco per moto/ciclomotore da parte dei passeggeri (valori %)



4. Comportamenti individuali

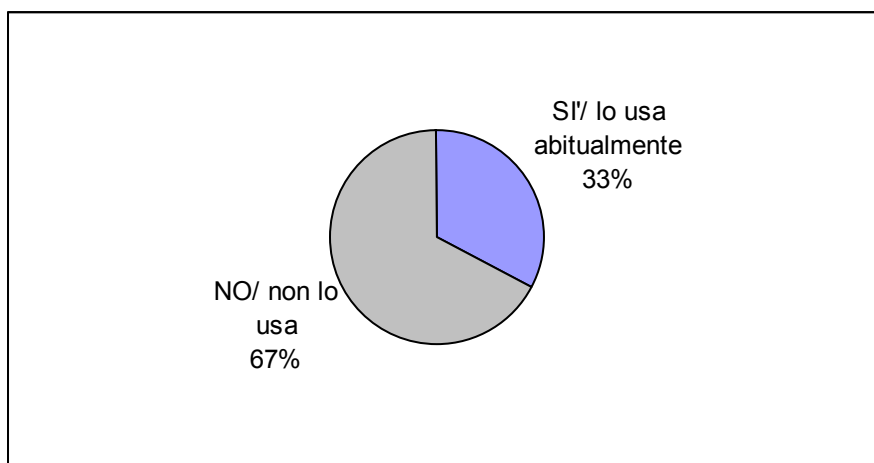
Solo il 14,7% dei guidatori piemontesi possiede un kit viva voce per auto. Questo apparecchio risulta più diffuso in provincia di Torino (16,6%) e nel Verbano-Cusio-Ossola (19,6%). Tra i possessori sono più numerosi i maschi, i giovani di età compresa tra i 20 e i 30 anni e le persone con un titolo di studio più elevato.

Fig. 3.14 - Guidatori che possiedono un kit vivavoce per auto



Una percentuale un po' più alta di conducenti, ma decisamente limitata (33%), possiede e porta con sé abitualmente l'auricolare.

Fig. 3.15 - Guidatori che usano abitualmente l'auricolare



Alla domanda "L'ultima volta che ha dovuto fare una telefonata mentre era alla guida, cosa ha fatto?", il 75,1% di coloro che utilizzano il cellulare in auto ha risposto di avere chiamato dopo avere accostato, il 3,8% ha risposto di aver usato il viva voce e il 13,2% di aver usato l'auricolare. Il 7,9% del campione ha invece utilizzato il telefono cellulare continuando a guidare e senza l'ausilio di dispositivi audio appositi.

In caso di ricezione di una telefonata la percentuale di coloro che hanno usato il cellulare normalmente sale al 17,8% mentre si abbassa la percentuale di chi ha utilizzato il telefono dopo essersi fermato (59,7%). Chi ha risposto di avere usato il vivavoce è solo il 5,2% del campione. Si può notare che sia nel caso di dover fare che ricevere una telefonata le percentuali di coloro che hanno utilizzato il kit vivavoce sono significativamente inferiori alla percentuale di coloro che lo possiedono, pari al 15%. Lo stesso discorso si può fare per l'auricolare: la percentuale di chi ha dichiarato di avere telefonato e risposto con l'auricolare è decisamente più bassa di quella che riguarda il possesso e l'uso abituale (33%).

Fig. 3.16 - L'ultima volta che ha dovuto fare una telefonata mentre era alla guida, cosa ha fatto? (valori % su base utilizzatori)

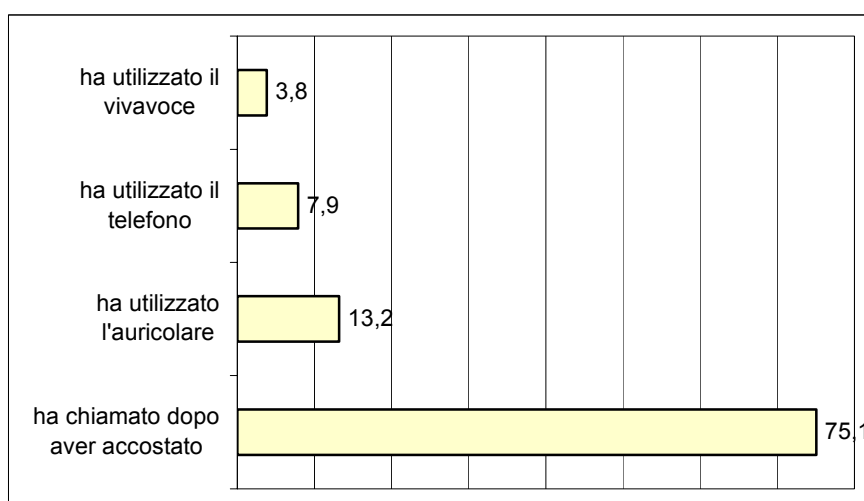
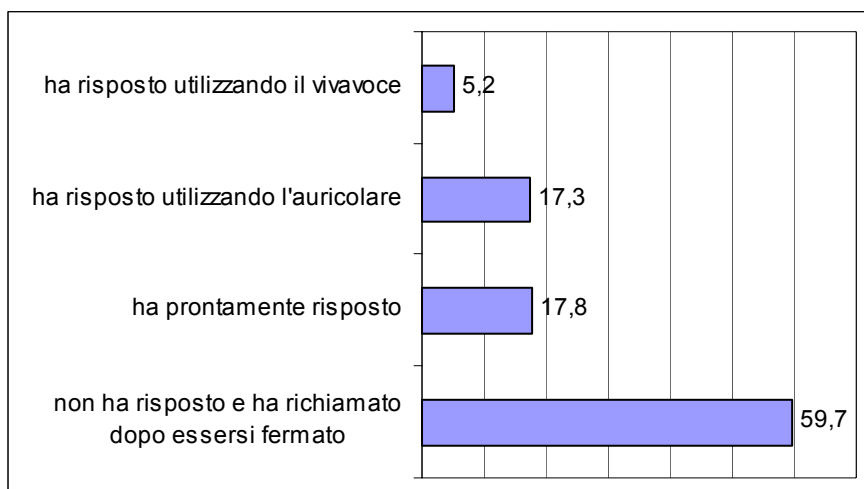


Fig. 3.17 - L'ultima volta che ha dovuto rispondere una telefonata mentre era alla guida, cosa ha fatto? (valori % su base utilizzatori)



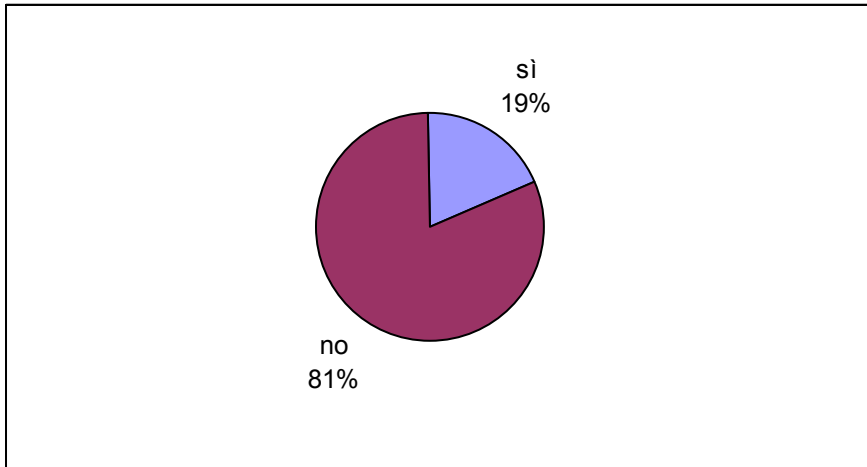
Il confronto dei dati per genere mostra una percentuale più alta di donne che hanno risposto (65,8%) o chiamato (79,9%) dopo avere accostato. Tra le donne quindi, seppure siano meno utilizzati gli appositi supporti per telefonare e guidare in sicurezza, è meno diffusa anche l'abitudine di usare il cellulare guidando.

I guidatori di età compresa tra i 20 e i 30 anni sono quelli che utilizzano maggiormente il vivavoce e l'auricolare, ma sono anche quelli che presentano le quote più alte di coloro che telefonano mentre sono alla guida senza utilizzare gli ausili.

I non guidatori interrogati sugli stessi comportamenti riguardo i guidatori che conoscono, hanno fornito dati più elevati sia sulla stima di coloro che fanno che **sia** di coloro che ricevono telefonate mentre guidano senza l'ausilio dei dispositivi audio (rispettivamente 15,8% e 25,6%).

Alla domanda se negli ultimi tre mesi sono stati passeggeri di guidatori che hanno utilizzato il cellulare senza auricolare o vivavoce, la percentuale di coloro che ha risposto di sì è del 19%. Esperienza particolarmente diffusa nelle province di Alessandria (26,7%) e di Biella (27,3%).

Fig. 3.18 - Negli ultimi tre mesi è stato passeggero di un guidatore che ha usato il cellulare senza dispositivi audio?



Solo il 17,6% dei guidatori usa il navigatore satellitare. Tra gli utilizzatori il 16,2% dichiara che l'uso di questo apparecchio durante la guida distrae sempre, il 18,1% a volte, il 6,9% raramente. Il 41,2% ritiene quindi di essere stato distratto, almeno qualche volta, da questo apparecchio.

Fig. 3.19 - Uso del navigatore satellitare (valori %)

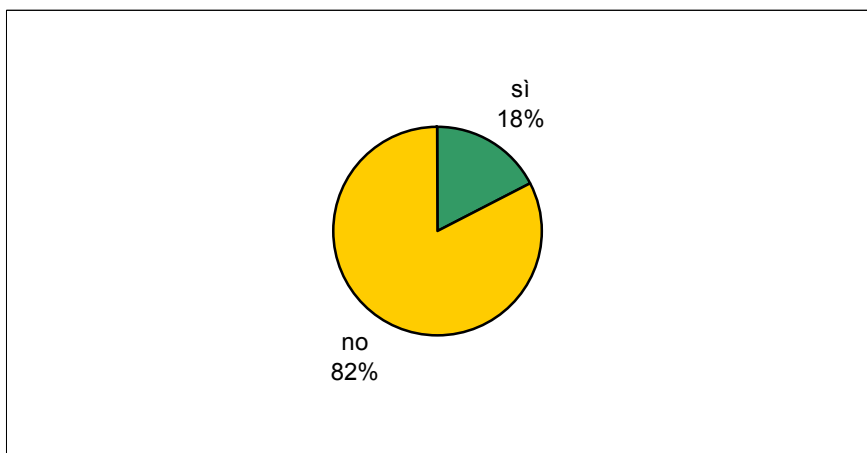
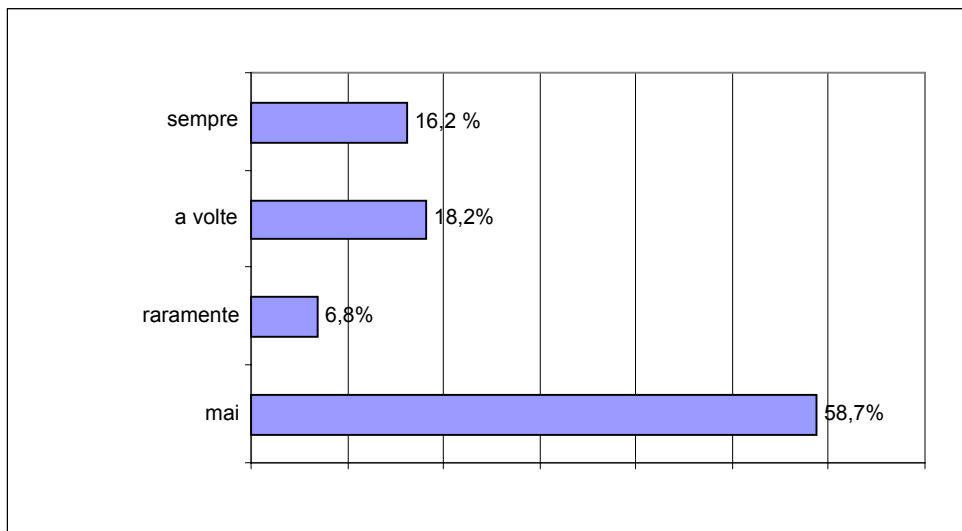


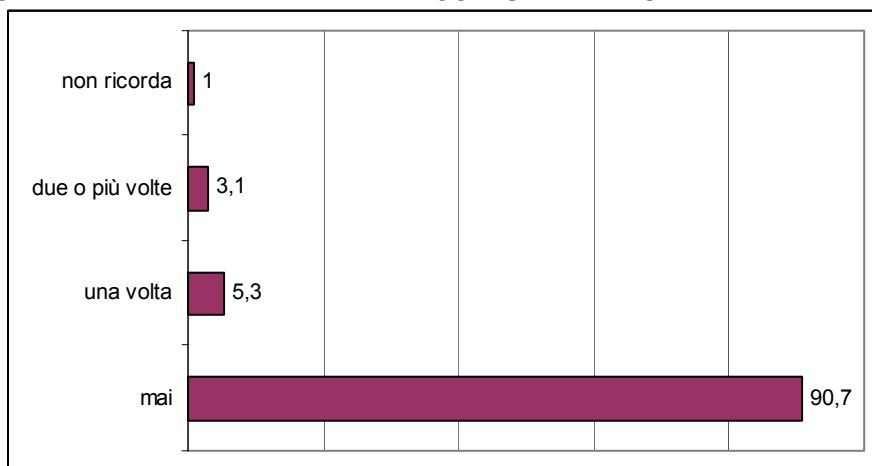
Fig. 3.20 - Utilizzatori che ritengono che il navigatore satellitare li distraga alla guida



Alla domanda "Quante volte negli ultimi tre mesi si è messo alla guida pensando di avere bevuto troppo?", il 31,4% dei guidatori ha risposto di non bere alcol. Tra i guidatori bevitori, il 90,7% del campione ha risposto "mai", il 5,3% ha risposto "una volta" e il 3,1% "due o più volte". L'1% dice di non ricordare, risposta che molto probabilmente nasconde una certa reticenza ad ammettere un comportamento scorretto ma praticato. Secondo l'opinione personale, quindi, solo il 8,4% dei guidatori, ritiene di avere guidato negli ultimi tre mesi dopo avere bevuto troppo.

Le province che si discostano maggiormente dalla media con percentuali più elevate di risposte affermative (mi è capitato una/due volte) sono Asti (10,9%), Biella (13,8%) e Vercelli (12,7%). La fascia di età con questo dato più elevato è invece quella compresa tra i 20 e i 30 anni. Rilevante è la differenza di genere: l'11,5% degli uomini dichiara di essersi messo alla guida ritenendo di aver bevuto troppo contro il 3% delle donne. In particolare questa situazione è capitata più di una volta negli ultimi tre mesi al 4,4% degli uomini. Incrociando i dati con il livello di studio si notano anche percentuali più alte di risposte affermative tra coloro che hanno un titolo più elevato (circa 10% tra diplomati e laureati vs. 6% delle persone con titolo di studio inferiore). Il dato non indica necessariamente una maggiore frequenza del comportamento, ma può dipendere da una diversa consapevolezza di quale sia la quantità di alcol eccessiva per mettersi alla guida.

Fig. 3.21 - Guidatori che negli ultimi tre mesi si sono messi alla guida pensando di avere bevuto troppo (valori %)



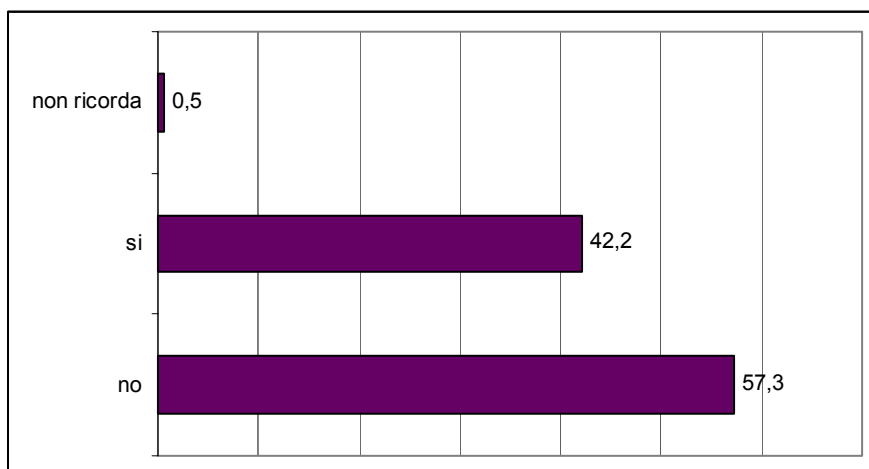
Gli intervistati che negli ultimi tre mesi sono stati passeggeri di un guidatore che secondo loro aveva bevuto troppo sono solo il 2,1% del campione. E' un'esperienza maggiormente presente nella vita degli uomini (8,6% vs. 0,7% delle donne) e nella fascia d'età più giovane.

Tab. 3.11 - Passeggeri di auto/moto guidata da persona che ha bevuto troppo - ultimi tre mesi

Frequenza	%
mai	96,9
una volta	1,0
due o più volte	1,1
non ricorda	1,0
Total	100,0

Data l'abitudine al consumo quotidiano di bevande alcoliche culturalmente radicata nel nostro paese, il campione tende molto probabilmente a sottostimare la quantità di alcol che può influenzare la capacità di guida. Infatti, chiedendo agli intervistati (escludendo i non bevitori) se nell'ultima settimana si sono messi alla guida dopo aver bevuto anche solo una piccola quantità di alcol, la quota di coloro che hanno adottato questo comportamento sale al 42,2%.

Fig. 3.22 - Guidatori che nell'ultima settimana si sono messi alla guida dopo aver bevuto una piccola quantità di alcol (valori %)



Confrontando invece i dati per singola provincia si può notare che la percentuale di guidatori bevitori che nell'ultima settimana hanno guidato dopo aver bevuto è decisamente più alta ad Asti e Alessandria (rispettivamente 54,2% e 53,2%). Inoltre la percentuale dei guidatori bevitori dell'ultima settimana è più elevata nei paesi al di sotto dei 10mila abitanti.

Tra i bevitori guidatori che hanno dai 20 ai 30 anni questo comportamento riguarda la metà dei soggetti, dato doppio rispetto alla fascia di età che va dai 14 ai 19 anni. Anche gli ultra 65enni mostrano un dato di consumo più elevato della media (45%), nonostante la quasi totalità dei soggetti (95%) alla domanda precedente abbia risposto che non gli è mai capitato negli ultimi tre mesi di mettersi alla guida pensando di avere bevuto troppo. In questo caso non si nota un andamento lineare con il titolo di studio, ma le risposte affermative sono maggiori tra coloro che possiedono solo la licenza elementare (49,6%).

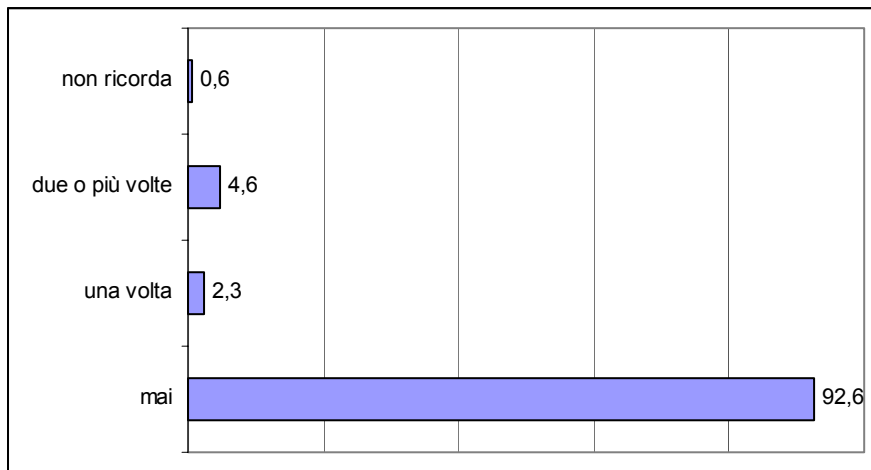
Tab. 3.12 - Ha guidato dopo aver bevuto una piccola quantità di alcol nell'ultima settimana per fascia d'età dell'intervistato

Risposte	FASCIA DI ETÀ DELL'INTERVISTATO				Totale
	14-19 anni	20-30 anni	31-64 anni	> 65anni	
si	25,0%	50,0%	39,9%	45,0%	42,1%
no	75,0%	50,0%	59,3%	54,7%	57,3%
non ricorda			0,8%	0,3%	0,5%
totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Infine, confrontando i dati per genere, risulta che il consumo di alcol prima della guida riguarda prevalentemente i maschi, infatti la quota di uomini che hanno ammesso questo comportamento è più che doppia rispetto a quella delle donne (rispettivamente 54% e 21,7%).

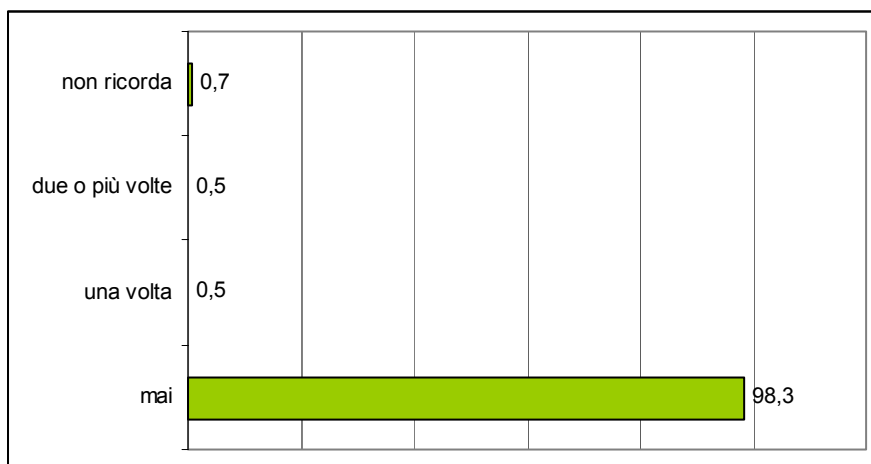
Le persone che hanno risposto di avere guidato una o più volte negli ultimi tre mesi dopo avere assunto farmaci con effetto sedativo, come gli antistaminici o i psicofarmaci, sono circa il 7% del campione guidatori. La percentuale delle donne (9,4%) a cui è capitata questa situazione è il doppio di quella degli uomini (4,7%). La classe d'età 31-64 anni è quella che presenta la percentuale più elevata (8,2%).

Fig. 3.23 - Guidatori che negli ultimi tre mesi si sono messi alla guida dopo aver assunto farmaci come antistaminici o psicofarmaci



I guidatori che dichiarano di avere guidato dopo avere assunto **sostanze psicoattive** illegali negli ultimi tre mesi, una o più volte, sono solo l'1% del campione, a cui probabilmente andrebbe aggiunto lo 0,7% dei non ricordo ossia di coloro che non sono stati in grado di escludere l'evento. Nella fascia di età compresa tra i 14 e i 19 anni questa quota sale al 3,4%, tra i 20 e i 30 anni a 3,6%. Molto significativa è anche la quota dei più giovani che "non ricorda", pari al 5,7% tra i 14-19enni e il 2,5% tra i 20-30enni. Sono comunque numeri molto bassi, per cui è improprio trarre conclusioni dall'incrocio dei dati.

Fig. 3.24 - Guidatori che negli ultimi tre mesi si sono messi alla guida dopo aver assunto sostanze psicoattive illegali (valori %)



Anche i passeggeri sembrano confermare un consumo basso di sostanze psicotrope da parte dei guidatori, solo l'1,6% ritiene infatti di essersi trovato in questa situazione.

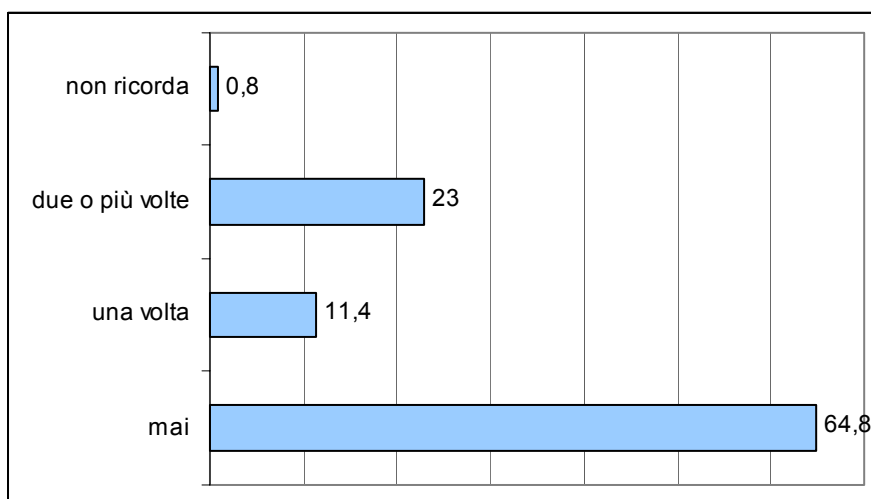
Si osservano percentuali di consumo superiori nelle fasce di età più giovani, ma si tratta sempre di numeri molto bassi.

Tab. 3.13 - E' stato passeggero di un'auto/moto guidata da persona che ha assunto sostanze psicoattive - ultimi tre mesi

frequenza	%
mai	97,0
una volta	1,0
due o più volte	,6
non ricorda	1,4
Total	100,0

La percentuale di coloro che dichiarano di avere guidato pensando di essere troppo stanchi negli ultimi tre mesi è decisamente più alta: all'11,4% del campione è successo una volta, al 23% due o più volte. Questo problema riguarda quindi complessivamente più di un terzo dei cittadini guidatori intervistati.

Fig. 3.25 - Guidatori che negli ultimi tre mesi hanno guidato pensando di essere troppo stanchi (valori %)



Alcune Province (Biella, Vercelli, Cuneo) si discostano significativamente dalla media, con poco più della metà della popolazione che dichiara di non essersi mai trovata in questa situazione. Confrontando i dati per fascia di età, sembra che questo problema riguardi principalmente i guidatori dai 20 ai 30 anni. Gli ultra 65enni sono invece la fascia di età con la quota maggiore che ha risposto di non essersi mai trovata in questa situazione (83,7%).

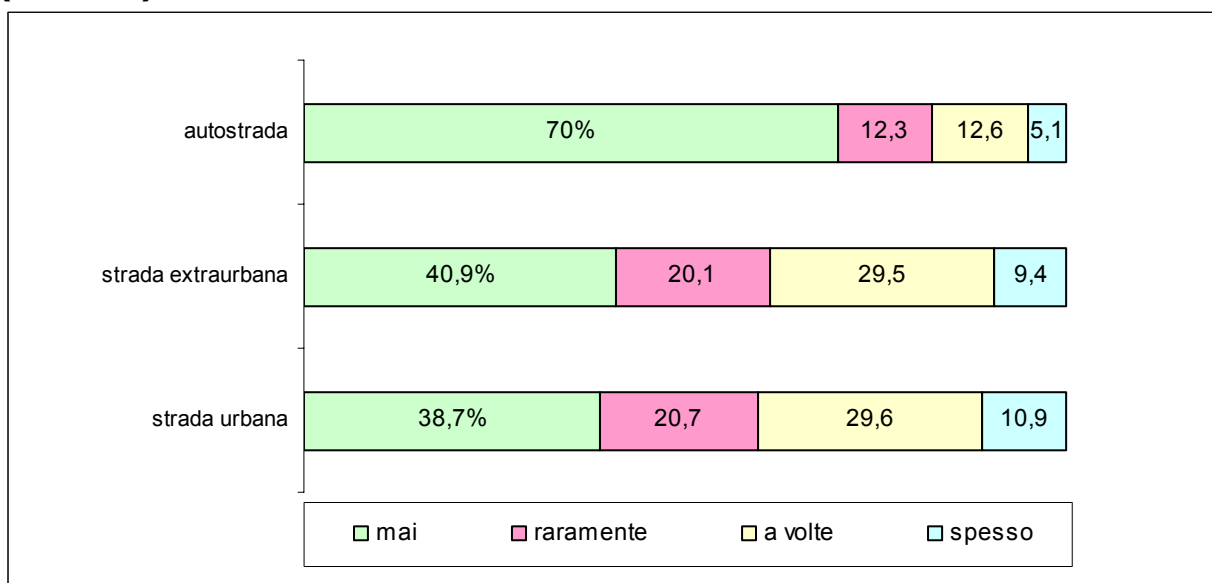
Il problema sembra inoltre legato al titolo di studio dell'intervistato: aumentando il titolo di studio diminuisce la quota di coloro ai quali non è capitata questa situazione mentre salgono proporzionalmente le quote di coloro ai quali è capitata una o più volte.

Tab. 3.14 - Ha guidato pensando di essere troppo stanco negli ultimi tre mesi per titolo di studio dell'intervistato (valori %)

Frequenza del comportamento	TITOLO DI STUDIO DELL'INTERVISTATO				Total
	elementar e/nessuno	media inferiore	media superiore	laurea	
mai	80,9	71,3	59,7	54,8	64,6
una volta	5,0	9,0	13,2	15,3	11,5
due o più volte	14,1	19,3	26,1	27,7	23,1
non ricorda		0,4	0,9	2,2	0,8
totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Passando ad analizzare i dati sulla velocità, come si può evincere dalla figura 3.26 sembra che i limiti siano rispettati maggiormente in autostrada, dove il 70% del campione dichiara di non superarli mai, mentre il 25% circa li supera raramente o a volte e il 5% li supera spesso. La situazione peggiora notevolmente sulle strade extraurbane e urbane, dove chi rispetta sempre i limiti non rappresenta nemmeno la metà della popolazione (40,9% sulle strade extraurbane e 38,7% su quelle urbane), mentre circa il 10% li supera spesso.

Fig. 3.26 - Superamento dei limiti di velocità per tipologia di strada (valori %)



Confrontando i dati per genere si evidenzia una propensione al superamento dei limiti nettamente superiore da parte degli uomini: le donne che superano spesso i limiti di velocità – su strada urbana - è la metà di quella dei maschi, ancora minore nelle altre tipologie di strada.

Tab. 3.15 - Superamento dei limiti di velocità su strada urbana per genere

	GENERE DELL'INTERVISTATO		Totale
	maschio	femmina	
mai	31,4%	47,6%	38,8%
raramente	19,9%	21,8%	20,7%
a volte	34,5%	23,7%	29,6%
spesso	14,3%	6,9%	10,9%

La fascia di età che supera più frequentemente i limiti, su tutte e tre le tipologie di strada, è quella dei 20-30enni, con una quota di risposte "spesso" rispettivamente pari al 21,3% su strada urbana, 16,8% su strada extraurbana e 10,6% su autostrada.

Dall'incrocio dei dati si nota anche che la quota di coloro che non superano mai i limiti di velocità si riduce con l'aumentare del titolo di studio, e quindi che con il crescere del titolo di studio sale linearmente la percentuale di coloro che superano i limiti "a volte" e "spesso".

La provincia che ha la quota più rilevante di guidatori che superano spesso i limiti su strada urbana è Novara (16,7%), su strada extraurbana Biella (13,3%) e Vercelli (12,5), mentre in autostrada Asti (7,1%) e Biella (6,6%).

Tab. 3.16 - Superamento dei limiti di velocità su strada urbana per titolo di studio dell'intervistato (valori %)

	TITOLO DI STUDIO DELL'INTERVISTATO				Total
	elementare/ nessuno	media inferiore	media superiore	laurea	
mai	61,5	47,7	36,9	24,5	40,8
raramente	19,1	21,2	19,4	21,8	20,3
a volte	14,9	24,7	32,4	41,4	29,6
spesso	4,6	6,4	11,3	12,4	9,3

La percentuale media di cittadini che non è mai stata controllata alla guida, o non ha mai assistito a un controllo in qualità di passeggero, è sorprendentemente alta, pari al 93,6% del campione. Il dato stupisce maggiormente considerato che la maggior parte del campione ha più di dieci anni di patente. In particolare risultano irrisorie le percentuali di persone controllate per mancato uso del casco, del

seggolino o del cellulare mentre sono più rilevanti, seppure bassi, i controlli per mancato uso delle cinture di sicurezza (14,7%) e per eccesso di velocità (13,6%). Più della metà delle risposte positive inoltre riguarda controlli avvenuti prima dell'ultimo anno.

Confrontando le risposte sui controlli per la velocità si nota che a Biella (dove come abbiamo detto c'è un'elevata percentuale di guidatori che superano spesso i limiti) - e nel Verbano-Cusio-Ossola la percentuale dei cittadini che non sono mai stati controllati è ancora più elevata di quella media (rispettivamente 90,1% e 90,2%). La percentuale di chi non è mai stato controllato è invece più bassa nei paesi più piccoli.

I maschi sono stati più spesso fermati per controllo della velocità rispetto alle femmine (la percentuale delle donne che non sono mai state controllate è del 92% contro l'80,5% degli uomini), mentre non si rilevano differenze significative per fascia di età. La percentuale di soggetti controllati cresce al salire del titolo di studio.

Per le cinture di sicurezza gli adulti (31-64 anni) hanno subito più controlli.

Tab. 3.17 - Cittadini che sono stati controllati alla guida (valori %)

	controllo per mancato uso delle cinture di sicurezza	controllo per mancato uso del casco	controllo per mancato uso del seggiolino	controllo per aver usato il cellulare alla guida	controllo per eccesso di velocità
<i>si, ultimo anno</i>	5,7	0,3	0,2	0,9	4,3
<i>si, oltre un anno</i>	9,1	0,5	0,3	1,3	9,3
tot. Sì	14,8	0,8	0,5	2,2	13,6
no, mai	85,3	99,2	99,5	97,8	86,4

I cittadini che sono stati sottoposti a un controllo del tasso alcolemico con etilometro sono solo il 5% del campione¹⁵, e a quasi tutti è capitato una sola volta. La provincia che registra la quota maggiore di cittadini controllati è Biella (6,8%), Verbania ha quella più bassa (1,8%), seguita da Asti (3,3%) e Novara (3,7%), mentre le altre non si discostano in maniera significativa dalla media.

Anche in questo caso sono stati controllati più gli uomini che le donne (8,5% vs 1,8%). La fascia di età più controllata è quella compresa tra i 20 e i 30 anni (9,7%), quella meno controllata degli ultra 65enni (2,9%). Anche in questo caso, la percentuale di soggetti controllati cresce al salire del titolo di studio (dal 3,4% di coloro che hanno licenza elementare al 6,3% dei laureati).

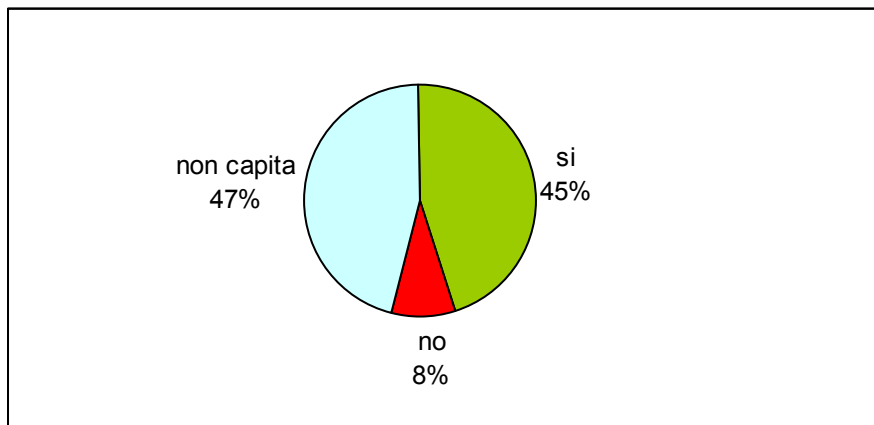
¹⁵ Includendo anche le risposte dei non guidatori, cui è stato chiesto "come passeggero le è capitato che il guidatore sia stato fermato per controllo del tasso alcolemico con etilometro?"

Fig. 3.27 - Controllo del tasso alcolemico con etilometro



Il 45,1% degli intervistati sostiene che tra le persone che frequenta di solito, amici o familiari, quando si consumano bevande alcoliche, c'è l'abitudine di far guidare chi non beve o ha bevuto molto poco. Solo l'8,4% ha dichiarato che questa abitudine non è praticata nella sua cerchia di amici, ma è dubbia l'interpretazione del 46,5% delle risposte "non capita" che possono comprendere sia chi davvero non si trova mai in questa situazione, sia coloro che hanno preferito eludere la domanda.

Fig. 3.28 - Abitudine di far guidare chi non beve o chi ha bevuto molto poco in occasioni di consumo di alcol



Questa abitudine risulta essere ancora più frequente a Cuneo (48,9%) e ad Asti (48%) e nei paesi più piccoli (47,6%). E' inoltre un'abitudine maggiormente diffusa nelle fasce di età più giovani che diminuisce nelle fasce di età più anziane (dal 78,6% tra i 14-19 anni al 23,7% tra gli over 65), mentre cresce con l'aumentare del titolo di studio (51,9% tra diplomati e laureati).

5. Opinioni/valutazioni

Analizzando i dati che riguardano le opinioni espresse sui fattori che possono influire sul superamento del tasso alcolemico consentito alla guida, si può notare che, a parte il sesso e il peso del guidatore, tutti gli altri elementi proposti nell'intervista vengono considerati rilevanti da oltre la metà del campione.

Entrando nel dettaglio, il 94,4 % degli intervistati giudica influente la quantità di alcol ingerita, circa l'80% la gradazione della bevanda, il tempo trascorso da quando si è bevuto e il fatto di avere lo stomaco vuoto.

Gli intervistati sembrano dunque piuttosto informati sui principali fattori che influenzano l'alcolemia incidendo sulla capacità di guida. Tuttavia, due fattori molto importanti nel determinare il livello di alcol nel sangue sono il sesso e il peso del bevitore: la donna infatti a parità di quantità, di sostanza consumata e di peso avrà un'alcolemia maggiore dell'uomo, così come una persona più magra rispetto a una più pesante. Su questi aspetti si rileva una minore informazione: solo il 50,7% e il 36% del campione infatti ritiene che siano influenti rispettivamente il peso e il sesso del bevitore.

Tab. 3.18 - Opinione dei cittadini sui fattori che influiscono sul superamento del tasso alcolemico (valori %)

	gradazion e della bevanda	quantità di alcol	peso del bevitore	sesso del bevitore	tempo trascorso tra da quando si è bevuto	bere a stomaco vuoto
si	79,7	94,4	50,7	36,0	80,9	82,7
no	12,2	2,6	31,6	50,2	8,6	9,6
non sa	8,0	2,9	17,6	13,7	10,5	7,7
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Incrociando questi dati con le variabili indipendenti (provincia, dimensione demografica del comune di residenza, genere, fascia d'età e titolo di studio) non si notano grandi differenze nei risultati. Solo la provincia di Cuneo sembra mostrare una percentuale superiore alla media di cittadini informati su tre fattori (gradazione, peso e sesso), seguita da Alessandria, Vercelli e Verbania. In generale i giovani, sia della classe di età 14-19 anni che quella 20-30 anni, risultano più informati del resto della popolazione. Così pure le persone più istruite: in quasi tutti i casi abbiamo una crescita lineare di conoscenza dei fattori che influenzano il livello di tasso alcolemico al salire del titolo di studio, andamento che risulta particolarmente accentuato nel caso della domanda sul tempo che intercorre tra l'assunzione della bevanda e la prova dell'alcol test (in questo caso infatti abbiamo un accordo che passa dal 68,6% delle persone senza titolo o con la licenza elementare al 91,6% nel caso di laureati).

Infine, la percentuale di maschi informati sull'influenza del peso, del sesso e del tempo intercorso, risulta maggiore – anche se di poco – di quella delle donne.

Nella tabella 3.19 sono riepilogate le opinioni fornite dai cittadini sull'efficacia delle diverse misure al fine di aumentare la sicurezza stradale: agli intervistati è stato

chiesto di esprimere per ogni misura un voto compreso tra 1 e 5, dove 1 corrisponde a "inutile" e 5 corrisponde a "estremamente utile".

In generale più della metà del campione ritiene molto utili (somma voti 4 e 5) tutte le misure menzionate. Quella indicata più frequentemente come molto efficace è l'aumento di iniziative educative nelle scuole e nelle autoscuole (87,7%), sebbene la media dei voti attribuiti si abbassi leggermente al diminuire dell'età, mostrando come i diretti interessati siano meno convinti dell'efficacia di questa misura degli adulti. Seguono il miglioramento dello stato e della manutenzione delle strade, che ha ottenuto il 79,8% di voti positivi, l'aumento dei controlli (79,2%), l'aumento delle informazioni su traffico, condizioni stradali e del tempo (75,1%) e i corsi di guida sicura per neo-patentati (73,8%).

Tab. 3.19 Opinioni sull'efficacia delle misure per il miglioramento della sicurezza stradale: scala da 1 (per niente utile) a 5 (estremamente utile) -

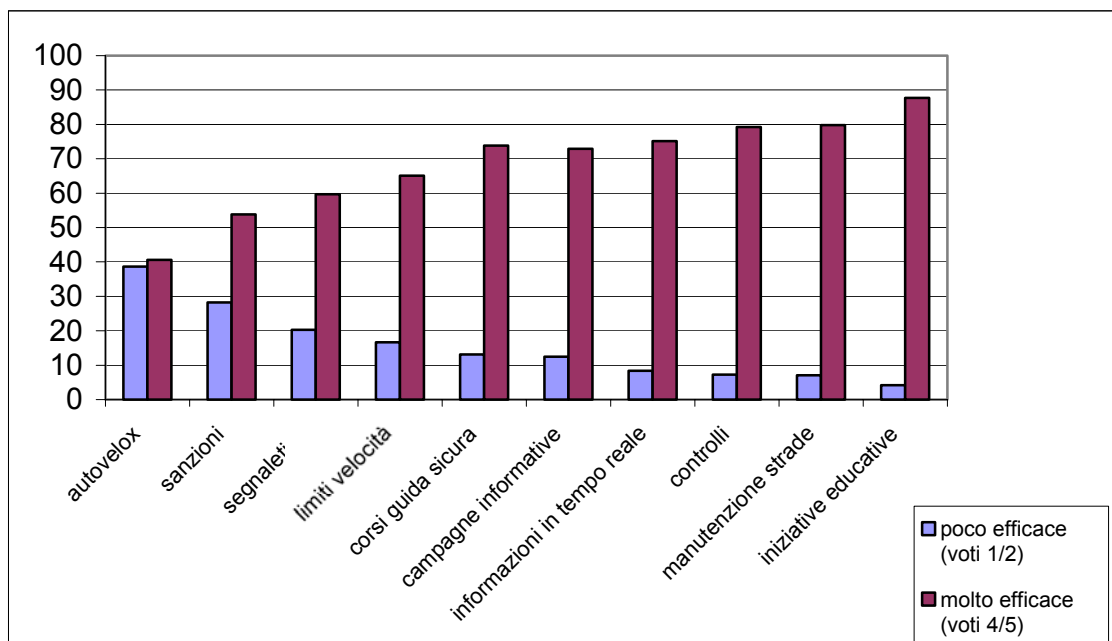
MISURA	poco efficace (voti 1/2)	efficace (voti 3)	molto efficace (voti 4/5)
Aumentare dei controlli sulle strade	7,3	13,5	79,2
Inasprire le sanzioni	28,2	18	53,8
Rendere adeguati al contesto i limiti di velocità	16,7	18,2	65,1
Migliorare la segnaletica	20,3	20,1	59,7
Migliorare la manutenzione e lo stato delle strade	7,1	13,1	79,8
Aumentare il numero degli autovelox	38,6	20,7	40,6
Offrire corsi di guida sicura ai neopatentati	13,1	13,3	73,8
Aumentare le campagne informative	12,5	14,6	72,9
Aumentare le iniziative educative nelle scuole e nelle autoscuole	4,2	8,1	87,7
Fornire informazioni in tempo reale su situazione traffico, lavori in corso, meteo	8,4	16,5	75,1

Gli intervistati sono più favorevoli all'aumento di misure preventive e a carattere informativo piuttosto che a provvedimenti di tipo sanzionatorio.

L'aumento del numero degli autovelox per esempio è ritenuta una misura poco efficace da più di un terzo del campione (38,6%), con pareri più negativi da parte degli uomini che delle donne.

Più di un quarto giudica inoltre poco utile o inutile l'inasprimento delle sanzioni (28,2%), misura che ha ottenuto la percentuale più elevata di voti minimi (risposte 1 = 16,9%). I giovani che hanno tra i 20 e i 30 anni e le persone con un titolo di studio più elevato sembrano i più scettici sull'utilità di questa misura.

Fig. 3.29 - Misure ritenute molto efficaci/poco efficaci (valori %)



Come si può notare dalle figure 3.30 e 3.31 le medie dei voti attribuiti alle diverse misure proposte nel corso dell'interviste sono tutte piuttosto alte e variano in un range che va dal 4,5 assegnato al "aumentare le iniziative educative nelle scuole e nelle autoscuole" al voto medio minimo 3,0 assegnato all'idea di "aumentare il numero degli autovelox".

Analizzando l'incrocio tra il voto medio attribuito alle diverse misure e le variabili indipendenti si possono rilevare alcune tendenze che sono costanti per tutte le domande. In particolare per tutte le misure proposte si nota un aumento del voto medio attribuito con il crescere dell'età e una diminuzione dello stesso con l'aumento del livello di scolarità. Sembra quindi che con l'aumentare dell'età si abbia più fiducia nelle iniziative di prevenzione, mentre l'aumentare dell'istruzione pare avere l'effetto contrario, aumentando la sfiducia sulle reali possibilità di queste di diminuire l'incidentalità.

Le donne sembrano più favorevoli degli uomini all'aumento delle misure di controllo così come agli interventi preventivi ed educativi.

Alla domanda riguardante l'utilità dell'aumento degli autovelox si riscontra invece una variabilità piuttosto pronunciata nel voto medio assegnato a seconda della provincia; è possibile che questo dato sia legato a quella che è l'attuale situazione nella distribuzione di tali strumenti sul territorio. Asti e Alessandria sono le province che hanno espresso il voto medio più basso.

Fig. 3.30 - Misure ritenute efficaci – voto medio minori di 4 (valori %)

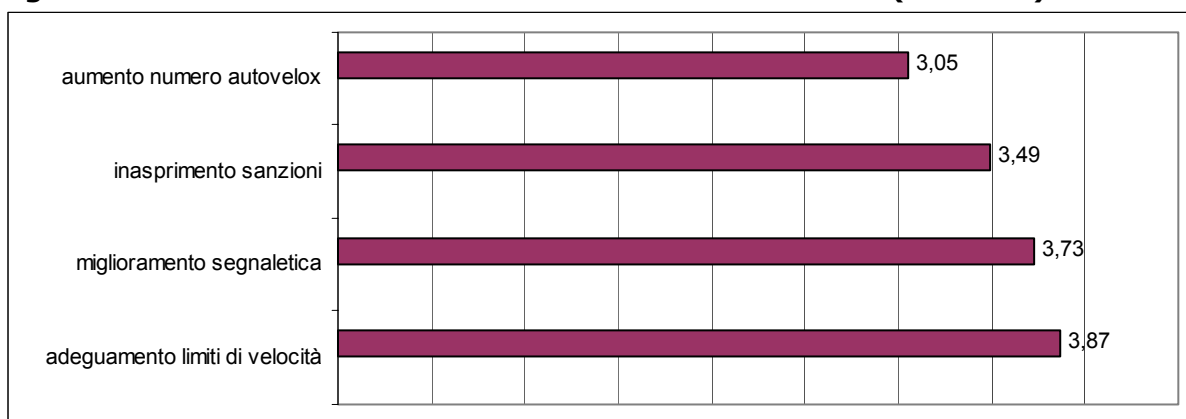
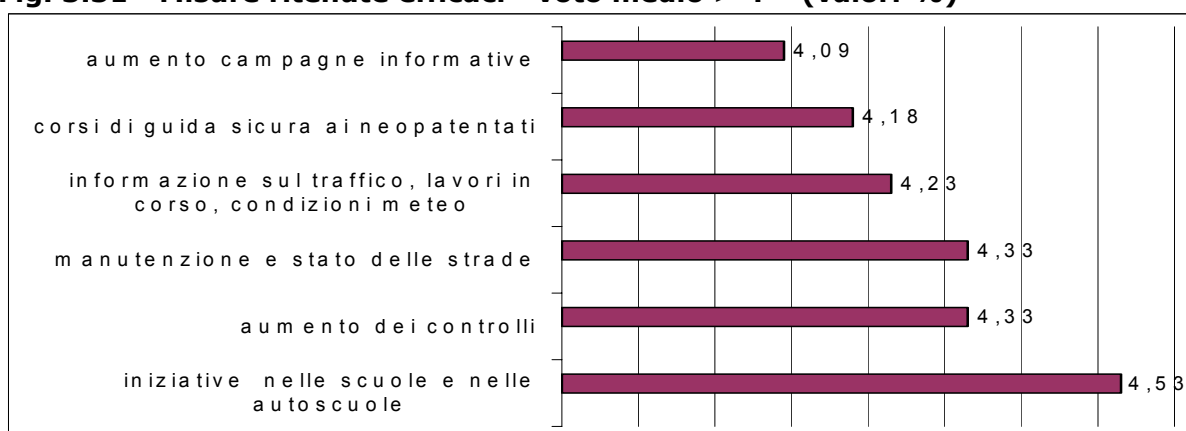


Fig. 3.31 - Misure ritenute efficaci - voto medio > 4 – (valori %)



Capitolo quarto: il punto di vista del cittadino

1. Le cause degli incidenti stradali

Il primo tema su cui si è sviluppata una riflessione nell'ambito dei *focus group* è stato quello relativo alle cause degli incidenti stradali. In accordo con quanto emerge da rapporti e ricerche europee (vedi cap. I) l'eccessiva **velocità** è stata indicata da tutti i gruppi come il principale motivo dei numerosi incidenti, a volte mortali, che avvengono nel nostro paese.

«Secondo me, la velocità, come prima causa. Mi sposto su statali e autostrade per lavoro e c'è gente che va ai 200 Km/h.» (Donna, 20-30, Novara)

«Io penso che sia uno dei punti più gravi questo della velocità perché, mentre nelle persone che conosco tutti gli altri difetti non li noto mai, questa della velocità è una cosa che noto purtroppo anche in famiglia» (Donna, over 65, Torino)

«Secondo me, la causa principe è sicuramente la velocità, anche perché dal mio punto di vista è assurdo che si facciano macchine che vanno a velocità allucinanti quando i limiti sono altri...» (Donna, 20-30, Torino)

«Eccesso di velocità e distrazione le prime due...» (Uomo, 31-46, Novara)

«Velocità, sicuramente!» (Donna, 45-64, Torino)

« Velocità... rispettare i limiti di velocità» (Ragazzo, 14-20, Torino)

Il dibattito sulla velocità è stato accompagnato in tutti i gruppi da riflessioni sull'uso e l'abuso di **alcol** prima di mettersi alla guida, che, ancora una volta in accordo con indagini europee, risulta essere la seconda causa citata come motivo più frequente di incidenti stradali.

«Penso sempre al "fattore ubriaco" che magari va veloce e all'incrocio dove c'è il semaforo lampeggiante non guarda, non dà le precedenza e fa un incidente.» (Donna, 20-30, Torino)

«Io credo, allo stesso modo, sia sull'alcol e sulla velocità, oltrepassare il limite ti mette in condizione di pericolo» (Donna, 31-46, Novara)

«Secondo me, molto è il bere, cioè tipo di sera quando i ragazzi bevono troppo e poi può essere una causa...» (Ragazzo, 14-20, Cuneo)

«Secondo me, è molto facile bere. E' vero, è questione di responsabilità, però, appunto, la sera quando esci così è facile, poi sei in un po' di amici, uno tira l'altro... poi se vai a ballare così, cioè proprio lì girano un sacco di alcolici...» (Ragazzo, 14-20, Cuneo)

All'interno di questo discorso, che associa l'alcol e la velocità come principali cause degli incidenti stradali, è emerso un dibattito che ha riguardato in modo specifico i **giovani** e le loro modalità di divertimento, con particolare riferimento alle uscite del sabato sera in discoteca. Questo genere di riflessioni, che associa un determinato gruppo sociale ai due fattori ritenuti maggiormente rilevanti negli incidenti stradali, è emerso fin da subito in quasi tutti i focus group, contribuendo alla formazione di uno stereotipo che associa tre variabili – alcol, velocità e giovane età – che parrebbero costituire la base del fenomeno dai mass media spesso citato come "strage del sabato sera".

Nonostante sia piuttosto diffusa la consapevolezza che l'alcol interferisca negativamente sulle prestazioni di tutti i guidatori, quando si passa dal piano delle riflessioni teoriche al racconto di esperienze e ai commenti sulla disciplina che regola i limiti concessi, questo comportamento a rischio diventa quasi solo appannaggio dell'età giovanile.

Il quadro proposto dagli adulti sembra confermare quanto evidenziato da molte ricerche (Tajfel et al. 1964; 1971; Tajel e Turner, 1986; Polmonari *et al.*, 2002) condotte in psicologia sociale in relazione alle valutazioni espresse dall'*ingroup* sui comportamenti dell'*outgroup*, in questo caso il gruppo degli adulti nei confronti del gruppo dei giovani. L'*outgroup* è generalmente ed erroneamente percepito come se fosse un'entità omogenea e monolitica, caratterizzato quindi da comportamenti molto simili, mentre il proprio gruppo di appartenenza (*ingroup*) viene percepito più articolato, vario, non uniforme. E' un processo di categorizzazione che tende a estremizzare le differenze tra gruppi, in questo caso generazionali.

«Ma io penso che bisogna dividere in due categorie, tanto per cominciare: perché ci sono gli incidenti che riguardano i giovani, che è un certo tipo di incidente, e quelli che riguardano le persone adulte, diciamo. Perché penso che per i giovani è un problema più che altro legato al sabato sera, legato alle discoteche, quindi legato anche a quello che è l'alcol, l'uso di sostanze stupefacenti, il fatto stesso di stare in discoteca fino alle quattro del mattino, quindi con tutte le luci psichedeliche che quando esci fuori non capisci dove sei.» (Uomo, 45-64, Torino)

«...a me sembra proprio un problema culturale. [...] qual è la cultura dei giovani? Mi metto anche io... il sabato sera vai in discoteca per cosa? Per divertirti. E in che modo? Esagero, alzo il gomito, faccio lo scemo così, quindi è inevitabile, tu sei portato a comportarti in un certo modo. Chi è che non lo fa? Non lo so cioè io lo faccio.» (Uomo, 20-30, Torino)

«Ecco, mi piacerebbe sapere se è possibile dividere in categorie di persone, perché mi sembra più facile trovare le cause se vedo la differenza tra gli incidenti delle persone della nostra età e dei giovani... così la causa dei giovani che al sabato sera escono tardi dalle discoteche è abbastanza evidente» (Donna, over 65, Torino)

«...secondo me, bisogna riuscire a piantare nella testa dei giovani che anche se esci e non bevi da ridurti in coma etilico, ti diverti lo stesso. Che se vai in discoteca con gli amici, anche se uno non beve... non puoi bere se devi guidare, ma ti puoi divertire lo stesso...» (Donna, 20-30, Torino)

«...anche perché c'è una bella differenza tra i ragazzi. Bere a digiuno là o bere mangiando; nel senso che l'organismo lo assume in modo completamente diverso e poi anche per la discoteca, sentendo la musica che ascoltano gli adolescenti... è una cosa da suicidio, una persona che un giorno è triste se sente quella musica prende e si spara! Non è una musica, è un rumore interiore che batte. Se in più ci aggiungiamo il bere e se magari mi sono presa una pastiglia, quando esco fuori sono... già sono stupido di mio perché a quell'età sono tutti un po' fessacchiotti... poi l'effetto branco, l'effetto alcol e l'effetto musica...» (Donna, 31-46, Cuneo)

Analizzando le affermazioni degli adulti sui giovani, sembra che questi siano quasi un gruppo a parte, affermazione che ci riporta a una significativa definizione del ruolo dei giovani nella società contemporanea come "nemici appropriati" (Christie, 1986), su cui concentrare l'allarme sociale e quindi distogliere l'attenzione da cause strutturali che richiederebbero riflessioni e decisioni di difficile attuazione. L'individuazione di una specie di "capro espiatorio" non solo facilita infatti il processo di elaborazione del problema, ma lo trasporta anche a un livello lontano da sé, rendendo più facile per le persone esprimere giudizi e proporre soluzioni anche drastiche.

Bisogna però anche tenere presente che i ragazzi stessi hanno sottolineato, durante le discussioni, gli effetti dati dalla dimensione di gruppo, dal desiderio di sfida e dalla attrazione nei confronti del rischio tipica di questo periodo della vita: elementi che si riferiscono a un modello stereotipato della giovinezza, spesso veicolato dai mass media come l'essere "giovani d'oggi".

Tuttavia il particolare legame tra la giovane età e la tendenza ad assumere comportamenti rischiosi, in particolare quando si guida si può considerare un dato reale che, oltre a essere una percezione emersa nel corso di tutti i nostri *focus*

group, è anche ampiamente sostenuto dalla letteratura psicologica che si occupa del rischio in età adolescenziale (Carbone, 2004).

Il testo di Brown (1965) e le ricerche di Jellison e Riskind (1970) elaborano e avvalorano la teoria del "rischio come valore", secondo la quale nei gruppi di adolescenti l'assunzione del rischio come segno di abilità, assume il significato di mantenimento di un'immagine sociale condivisa. Queste riflessioni sono inoltre particolarmente pertinenti quando è la guida a essere presa in esame, in quanto proprio questa assume un ruolo particolarmente significativo nella fase di crescita, facilitando il processo di separazione e soddisfacendo il bisogno di autonomia tipico di questo periodo della vita.

«Altre cause sono date anche dalla competizione che hanno i ragazzi giovani quando sono in macchina: uno ti sorpassa, quindi quell'altro fa lo slalom e l'altro subito gli passa davanti e allora cosa succede? Succede che, se uno dei due non molla, si ha l'incidente. Oppure per la strada, quando salgono in macchina, soprattutto i ragazzini di 18-20 anni pensano "sono un dio" e non si preoccupano per niente se devono fare passare una macchina, anche al semaforo, se devono uscire, pensano "io passo, l'altro mi deve lasciare passare", proprio la strafotenza che hanno, io l'ho notato, l'ho constatato ed è una cosa molto grave, purtroppo...» (Donna, over 65, Torino)

«Per i giovani è una sfida, tanto non mi beccano, uno va veloce, passa con il rosso... è un modo per sfidare gli altri e le regole...» (Uomo, 20-30, Novara)

«...poi sembra una cavolata, però anche i giochi della Playstation, cioè ad esempio mio fratello che sta ore e ore davanti a "Fast and Furious" o a "Gran Turismo 4"... la patente ora l'ha presa perché ha 21 anni, ma continua a stare ore davanti a sti giochi, io non ci ho mai giocato, però lui continuava dirmi "quando avrò la macchina..." e adesso che l'ha avuta sembra che sia diventato il Dio, supera sempre i limiti, va sempre veloce, inchioda, fa lo stupido e si diverte...» (Ragazzo, 14-20, Torino)

Nei gruppi dei ragazzi più giovani la discussione che si è sviluppata intorno a questo tema è stata molto interessante. Mostrando un'ottima capacità di "autoanalisi", i ragazzi hanno infatti lungamente dibattuto il problema culturale e generazionale legato alla particolare attitudine dei loro coetanei verso determinati comportamenti. La riflessione e il dibattito che si sono sviluppati su questo tema hanno portato inoltre gli intervistati a riferire dell'organizzazione, che parrebbe abbastanza diffusa tra i gruppi di giovani, di gare di velocità, talvolta improvvisate ed estemporanee, altre volte invece con le caratteristiche di vere e proprie gare clandestine.

«... per noi ragazzi, cioè noi prendiamo la moto tipo a 14 anni e ci sono certi periodi in cui ti piace e fai solo più quello, perché poi puoi incominciare a fare tutta una serie di cose con la moto, vedi solo più quello. E poi la moto, cacchio, ti fai prendere: è la prima volta che vai veloce, che guidi e ci sono tutta una serie di cose che portano, forse, quelli della nostra età a eccedere... poi chi ha la moto è visto, come dire, come il più forte e tutta una serie di altri aggettivi che si possono abbinare a chi guida... Io mi sono reso conto che, soprattutto quando l'hai appena presa, puoi arrivare tipo anche a fare le gare...» (Ragazzo, 14-20, Cuneo)

«...ogni venerdì sera io e il mio gruppo andiamo al raduno dove fanno le gare di macchine, con delle macchine ovviamente gigantesche, a me non me ne frega niente ma i miei amici quando le vedono sono tutti esaltati... si incontrano in un gruppo di ragazzi, sono una sessantina, tutti con macchine rifatte, è una specie di circolo...» (Ragazzo, 14-20, Torino)

Le idee espresse, oltre che da riflessioni di ordine generale, sono state avvalorate dal racconto di esperienze personalmente vissute. Le testimonianze raccolte hanno avuto però come riferimento, nella quasi totalità dei casi, il comportamento di un amico o di un conoscente. Questo può dipendere sia dal fatto che in ogni tipo di intervista si è sempre un po' reticenti nell'ammettere propri comportamenti scorretti, sia dal fatto che buona parte dei ragazzi coinvolti in questi gruppi, non

avendo ancora raggiunto la maggiore età, non ha ancora avuto esperienza della guida di automobili.

Rimane comunque significativa l'immagine che ci viene restituita dai giovani rispetto alla presenza nel nostro paese di una vera e propria "moda" del bere, tendenza che presuppone l'abuso di alcolici non solo come una parte della serata passata con gli amici, ma quasi come fine ultimo o, comunque, condizione senza la quale è difficile divertirsi, ma che mette seriamente a rischio la vita dei ragazzi i quali, nonostante ci siano nella maggior parte dei casi sembrati attenti e consapevoli, a volte parrebbero sottovalutare questo aspetto del problema.

Queste considerazioni sembrano avvalorare la tesi sostenuta da operatori sociali e ricercatori secondo la quale da qualche anno sarebbe in atto un mutamento nella cultura alcolica del nostro paese, mutamento che sembrerebbe riguardare soprattutto le giovani generazioni e che va nella direzione dell'abuso regolare e sistematico nel fine settimana, con gravi conseguenze per la salute (Scafato et al., 2006). Altri autori (Beccaria e Prina, in corso di pubblicazione; Beccaria e Prina, 1996), tuttavia, ritengono che, pur essendo evidenti i segni della presenza di elementi tipici della cultura anglosassone del bere tra i giovani italiani, le ricerche europee mostrino come lo stile dello sballo regolare del fine settimana sia ancora contenuto e come persistano abitudini tipiche della cultura mediterranea caratterizzata da un bere conviviale e sociale.

«Sta diventando una moda, cioè se non bevi non fai parte del gruppo, cioè io vedo molta gente che non berrebbe però si trova in quelle situazioni che se non bevi sei escluso dal divertimento, quando invece io non credo che sia quello che ti fa divertire...» (Donna, 14-20, Cuneo)

«Il problema non è l'alcol, è come viene usato, nel senso che noi giovani come per la droga, l'abbiamo trasformato in moda, nel bere o nel drogarsi o cosa, quindi nel bere per entrare in un gruppo, per divertirsi... poi forse il fatto di essere ubriaco, di evadere un po' da questa società, soprattutto questa società che può essere opprimente, di avere troppe pressioni soprattutto nella fase adolescenziale» (Ragazzo, 14-20, Cuneo)

«...io una volta conoscevo un ragazzo che quando beveva molto, come diceva lui, prima cambiava completamente e diventava proprio cattivo, del tipo che spintonava, non riconosceva proprio la gente. Una sera aveva bevuto molto e aveva trattato male i suoi amici che l'hanno lasciato andare a casa da solo e questo ragazzo ha avuto un incidente ed è morto» (Ragazza, 14-20, Cuneo)

«...io ho dei miei amici che, anche se bevono, tanto poi riescono comunque a guidare, poi in discoteca dipende sempre tanto dal fatto che se non hai il passaggio non puoi dire no, cioè anche se è ubriaco vado lo stesso con lui, perché se no non so come tornare a casa...» (Ragazzo, 14-20 Cuneo)

Un altro elemento che, quando viene associato alla giovane età del guidatore, diventa un potenziale fattore di pericolo è il **tipo di automobile** che viene utilizzato.

Anche in questo caso il riconoscimento di una particolare attrazione dei più giovani nei confronti di automobili più potenti – e quindi potenzialmente più pericolose – non è avvenuto solo all'interno dei "gruppi di adulti", ma è stato confermato dai discorsi dei ragazzi più giovani. Questi ultimi riferiscono infatti dell'ammirazione dei loro coetanei verso questo tipo di mezzi, percezione che li porta anche a modificare ("truccare") i motorini per renderli più veloci, in aperta violazione della legge.

In questo caso è però stato rilevato anche un riferimento al ruolo dei genitori, che vengono citati dalla maggior parte degli intervistati come i veri responsabili del fatto che ragazzi neopatentati abbiano a disposizione veicoli non adatti alle loro capacità.

«Anche le macchine di grossa cilindrata... non si riesce a capire perché i genitori quando i ragazzi prendono la patente gli comprano sempre le macchine di grossa cilindrata, è logico che se quando uno che ha appena preso la patente, va su una macchina grossa così, non riesce poi a mantenerla, ad avere padronanza della macchina, perché è più grossa di loro...» (Donna, over 65, Torino)

«...vedo che molte volte i ragazzi al primo anno di patente hanno delle macchine che vanno forse al di sopra di quelle che sono le loro potenzialità, perché non hanno ancora questa esperienza della strada...» (Uomo, 20-30, Cuneo)

«...perciò la sicurezza dovrebbe essere: avere una macchina, però saperla gestire, quindi il giovane che si trova con una macchina che va ai 200 all'ora, lui vuole sfruttarla al massimo, è ovvio che se poi si trova sulle strade dove l'asfalto non tiene...» (Uomo, 45-64, Torino)

«...secondo me il fattore principale di tutte queste morti è l'inesperienza, perché penso che se un ragazzo di 18 anni guida una macchina che va ai 200 all'ora, bene o male... non dico produrre macchine che non vanno ai 200, ma magari se non hai 25 anni è meglio che tu non possa guidare macchine di una certa cilindrata o con tot cavalli.» (Uomo, 20-30, Torino)

«...che non hai ancora i riflessi pronti, cioè non è che sei proprio un bradipo e non fai in tempo, però un po' comunque ti strizza il culo, perché magari è la prima volta con il macchinone grosso, magari del papi e allora arrivi lì e poi inchiodi...» (Uomo, 14-20, Torino)

Relativamente al discorso sui "comportamenti a rischio" indotti da uno scarso controllo delle proprie facoltà, è emerso un dato interessante durante i *focus group*, ovvero lo scarso riferimento all'uso di sostanze stupefacenti. Questa variabile infatti viene spesso citata nelle considerazioni iniziali sulle cause imputabili genericamente ad altri, ma tende a scomparire nel corso della discussione quando questa si fa più personale, sia nel dibattito sulle abitudini dei giovani, sia nei discorsi relativi ai controlli e alla prevenzione.

Anche l'**anzianità** è stata considerata come un potenziale fattore di rischio. Questa argomentazione, anche se nelle discussioni ritorna meno frequentemente di quella relativa ai giovani, suscita frequenti riferimenti a luoghi comuni. In questo caso, alla base della maggiore pericolosità associata a questo tipo di guidatori, vengono citate la riduzione dei riflessi dovuta all'invecchiamento fisiologico e, in alcuni casi, la mancata conoscenza dei cambiamenti e delle modifiche apportate negli anni al Codice della Strada.

In particolare per quello che concerne questo ultimo punto sono state più volte nominate le rotatorie che rappresentano un'innovazione per quanto riguarda la viabilità del nostro paese – novità che si sta però sempre più diffondendo – e che, secondo molti, rappresenterebbero una potenziale causa di incidenti in quanto non "abituali" per i guidatori più anziani.

Oltre a essere un problema che è stato sollevato durante i *focus group*, la questione "anziani e guida" è considerato un "argomento sensibile" anche a livello di intervento pubblico; non a caso un capitolo del "progetto DATIS" dell'Istituto Superiore di Sanità sulla sicurezza stradale si occupa proprio di questo tema, evidenziando non solo come il naturale degrado delle capacità fisiche e cognitive possa mettere gli anziani in una situazione di maggiore rischio potenziale, ma anche come le stesse caratteristiche sia psicologiche che – soprattutto – fisiche rendano gli incidenti subiti dagli anziani più distruttivi di quelli subiti da persone più giovani (Taggi, 2005).

«Io volevo dire però che ci sono tante persone anziane che hanno continuato a guidare per anni e che adesso hanno magari i riflessi un pochino più lenti e molte volte si mettono sulla strada senza guardare a destra o a sinistra e magari arriva una macchina

ed è un incidente... per cui anche un controllo su determinate persone che non sono più come quando avevano 50 o 60 anni.» (Donna, over 65, Torino)

«Come gli anziani a cui permettono di guidare anche in condizioni... ad esempio ricordo che hanno tolto la patente a una signora che aveva ormai tutta l'anca corrosa, non essendosi mai fatta fare la protesi, quindi aveva un dislivello di questo tipo [indica con mani 20 cm] tra le gambe, questo vuol dire che frenare, frenava, ma solo quando arrivava il piede! Ecco, gliel'hanno tolta e "giustamente" il figlio le ha detto "puoi prenderti la macchinina piccola"! Sì, vabbè, però comunque non frena mai, lei poverina era tutta crucciata, ma certi anziani sono un pericolo... Anch'io avrei paura di me stessa se fossi in quelle condizioni...» (Donna, 31-46, Cuneo)

«...poi un altro fattore di rischio è l'età, perché più si va avanti con l'età più i riflessi sono più lenti... e poi il livello di traffico è triplicato, molti più rischi, ci si trova immersi nelle auto... e trovo che non solo la velocità è un rischio, ma anche l'andar troppo piano è un rischio.» (Uomo, 31-45, Novara)

«Mentre invece rispetto agli anziani, e diciamo anche quelli della nostra età, tranquillamente, per me non abbiamo più i riflessi che avevamo a 20 anni. Questo è un dato di fatto.» (Uomo, 45-64, Torino)

L'ultima variabile che viene unanimemente indicata rilevante per quello che riguarda la sicurezza stradale è la **distrazione**, considerata sia come caratteristica personale, sia come tendenza derivante dall'abitudine a percorrere una determinata strada tutti i giorni, sia infine come fattore attribuibile all'eccessivo stress, causato a sua volta da determinate condizioni di lavoro o dalle condizioni del traffico.

«Siamo sempre più distratti, io, ad esempio, quando guido rispondo al cellulare, magari vado subito a vedere che cos'è se ho un messaggio... oppure mi distraigo, guardo fuori e poi devo frenare di colpo perché c'è subito la macchina lì davanti! Io sono molto distratta mentre guido e sicuramente la distrazione è la cosa principale in tutti gli incidenti, per me... Nonostante tutto non riesco a non essere distratta perché sono portata a essere così, sono fatta così, la minima cosa che vedo... Per esempio stamattina c'erano tutti i frutteti semi-congelati ed è una bella cosa da guardare e magari uno butta l'occhio e non vede che davanti magari c'è quello che frena o robe del genere... Secondo me, la cosa principale sono le distrazioni delle persone» (Donna, 31-46, Cuneo)

«...poi sono più distratta, prima ero molto più attenta alla guida, mentre adesso non sento più così sicura. Perché guido meno, non ho più la prontezza di prima. Adesso mi piace sempre guidare, però non nel traffico, mentre invece c'è troppo traffico» (Donna, 45-64, Torino)

Per quanto riguarda la questione della distrazione sarebbe utile, infine, introdurre una variabile che ci sembra significativa ovvero la possibilità di impostare su questo argomento una riflessione di genere. Durante le discussioni infatti, sia nell'esprimere opinioni generali, sia nel riportare esperienze personali, le donne sono state più inclini a citare la distrazione in modo autoreferenziale, mentre i discorsi degli uomini (soprattutto quando si trattava di riferire esperienze personali) sulle cause degli incidenti stradali erano maggiormente riferiti alla velocità.

Sempre trattando il tema della distrazione, sembra significativo il fatto che, così come è stato rilevato a proposito dell'uso di sostanze stupefacenti, anche l'uso del cellulare sia stato relativamente poco discusso in termini problematici. Anche questo tema è stato citato in fase iniziale e in termini generici, per essere sempre meno enfatizzato nel momento di confronto sulle tematiche specifiche, fino a scomparire nei racconti delle esperienze personali.

2. Le motivazioni

Dopo una descrizione di quelle che possiamo definire le "cause oggettive" degli incidenti stradali, passiamo ora ad analizzare le opinioni circa le "cause soggettive" degli stessi. Ci siamo preoccupati qui di capire perché alcune persone, quando guidano, si comportino in modo tale da mettere a rischio se stesse e gli altri utenti della strada.

Il motivo emerso con maggiore frequenza in questo caso è stata l'**incoscienza**, intesa come scarsa o assente riflessione sulle reali possibilità di essere coinvolti in un incidente e come generale sottovalutazione dei rischi che si possono correre adottando determinati comportamenti.

Con il termine incoscienza si intende quindi soprattutto la sensazione di estraneità che si prova quando si pensa agli incidenti stradali, avendo la convinzione che le storie che si sentono e i dati, decisamente elevati, che "certificano" la mortalità in strada, si riferiscano sempre e comunque a persone lontane, a situazioni che non ci riguardano e che non ci potrebbero neanche riguardare in futuro.

Questo atteggiamento è in realtà tipico della maggior parte delle persone ed è infatti ben documentato dalla letteratura psicologica. Le persone sono spesso "conservatrici", ossia inclini ad accettare le vecchie convinzioni piuttosto che le nuove informazioni, soprattutto quando le prime entrano in contrasto con le seconde, dando quindi meno peso alle "evidenze" e più alle "teorie soggettive" (Beccaria, 2004: 69).

«Secondo me uno sente degli incidenti stradali, magari rimane colpito però una volta che si mette alla guida, ognuno di noi pensa: beh, però non è detto che debba capitare a me, sembrano sempre delle cose esterne, che non possono succedere e quindi uno si butta, e va, sicuro di sé e di quello che fa» (Donna, 20-30, Torino)

«Perché tutti fanno il ragionamento che è sempre colpa degli altri, a me non può succedere, ci si crede sempre più furbi, intelligenti... ma figurati io sono più attento e sveglio, non mi metto in situazioni del genere. La percezione del rischio stesso non è reale, poi la maleducazione, io trovo che a volte si è distaccati» (Uomo, 31-46, Novara)

In alcuni casi è stato anche notato come una piccola dose di incoscienza possa essere utile per non avere troppa paura alla guida ed essere quindi più sicuri di sé e delle proprie capacità.

«Poi, quando uno invece acquista sicurezza chiaramente dice "ormai guido bene, sono sciolto, non ho problemi" non è che pensa tutti i giorni di avere un incidente... Si sottovaluta, anche per continuare a guidare tranquillamente, altrimenti uno avendo troppa coscienza del rischio non guiderebbe più» (Donna, 20-30, Torino)

«...però ci vorrebbe una via di mezzo tra il pazzo e quello che ha paura...» (Donna, 31-46, Cuneo)

«...va bene impressionare, però non si deve arrivare al punto che quando guidi hai paura di guidare. Bisogna sapere quello che fai, devi sapere che puoi uccidere qualcuno, ma anche che puoi arrivare senza doverti cagare per mezz'ora di viaggio, perché se io sono un bambino e mi vedo per 10 anni gente che muore in macchina, poi arrivo a prendere la patente e ho una caga mostruosa perché mi è entrato in testa che se vai in macchina fai l'incidente» (Ragazzo, 14-20, Cuneo)

Anche in questo caso, come a proposito della discussione sulle cause, l'enfasi posta sull'incoscienza si è saldata con una riflessione sull'età – e in particolare la giovane età – che diventa catalizzatore e primo motivo di atteggiamenti poco attenti alle conseguenze delle proprie azioni.

«Prima di tutto quello che dicevo prima: la leggerezza con cui uno guida. All'inizio magari perché sei giovane e inesperto, non hai coscienza di quello che ti può succedere, non la puoi avere. Perché uno a 18 anni non è che pensa ai rischi più gravi della vita.» (Donna, 20-30, Torino)

«Ma poi tutti si sentono un po' immuni, soprattutto fra i giovani. Dicono, magari "figurati se capita a me, se capita a noi" e quindi non ci pensano proprio...» (Ragazza 14-20, Torino)

Un discorso più generale è stato invece fatto a proposito della **cultura** e del "costume nazionale" che si manifesterebbero in uno scarso rispetto per le regole e per il bene collettivo, in una eccessiva sicurezza nelle proprie capacità di guidatori e nell'essere più portati di altri all'aggressività e alla prepotenza. La diffusione di questi atteggiamenti tra i guidatori italiani, trova conferma anche in ricerche internazionali da cui emerge che gli italiani tendono a essere meno rispettosi delle regole della strada e a confidare nelle proprie abilità alla guida più dei guidatori di altri paesi europei. Dalla terza ricerca Sartre emerge ad esempio come il 77% dei conducenti italiani ritenga che il proprio modo di guidare sia meno pericoloso di quello degli altri conducenti (SARTRE, 2004).

«...ma, secondo me, è la mentalità nostra... cioè una cosa soggettiva per cui tu puoi essere anche la persona più istruita del mondo, ma se vedi che una persona va piano sulla corsia di sorpasso lo superi da destra, sai benissimo che è una cosa sbagliata, ma tu lo fai...» (Ragazzo, 14-20, Torino)

« Io penso che noi italiani siamo molto presuntuosi, credo che tutti qui dentro siamo convinti di saper guidare bene; e per cui non siamo consci dei nostri limiti: quando siamo andati a casa di amici e abbiamo bevuto solo un bicchiere, mangiato "solo" tutte le portate offerte, oppure quando siamo stanchi, nervosi o cose del genere. Io sono convinta che la presunzione sia una delle cause maggiori.» (Donna, 45-64, Torino)

«Secondo me conta anche molto l'aggressività che abbiamo dentro e c'è molta prepotenza, viaggiando si incontrano molto spesso persone che devi lasciare passare al di là di tutti i codici della strada. Certe volte veramente arriviamo a questi livelli quindi è un fattore anche un po' di civiltà che si trasporta poi sulla guida e nelle strade... dovuto magari anche ad alterazioni psicofisiche o a quant'altro, però credo che ci sia anche questo, un livello di prepotenza.» (Donna, 31-45, Cuneo)

«C'è anche il discorso della maleducazione delle persone al volante, perché la patente è vero che è un diritto, però circolare su una strada vuole anche dire avere rispetto degli altri» (Uomo, 31-46, Novara)

« e io sono, lo dico tranquillamente, non è che io, sono fuori dai limiti, molte volte viaggio al di sopra della velocità, non metto le cinture di sicurezza, anche se è uno sbaglio; ma io come autista mi sento più garantito, perché in qualche maniera ha visto prima il pericolo quindi di conseguenza riesco...» (Uomo, 45-64, Torino)

Anche la sicurezza individuale che nasce dall'abitudine alla guida, indipendentemente da considerazioni sulle sue implicazioni culturali, è stata segnalata come possibile motivazione di una guida pericolosa.

« e poi guidare è diventato oramai un automatismo, non si presta attenzione.» (Donna, 31-45, Novara)

« poi c'è un altro problema chi guida ripete sempre la stessa strada, ci sono degli studi che hanno dimostrato che fare sempre la stessa strada, impararla a memoria tende ad annullare i rischi della strada stessa, perché il rischio è dato anche dalla situazione imprevista sulla strada abituale. Siccome la gente non ha la percezione del fatto che si possa incappare in una situazione non abituale, l'imprevisto... vivono con relax il tragitto lavoro-casa, casa-lavoro., perché poi tutti inconsciamente tendiamo a ripetere sempre le stesse strade, ci sono più familiari, più comode... confidenza e conforto che è comunque negativo ai fini della sicurezza.» (Uomo, 31-45, Novara)

3. L'opinione sull'operato delle Forze dell'Ordine

Per quanto riguarda l'opinione a proposito del ruolo assunto dalle Forze dell'Ordine e dalla possibilità di subire un **controllo** mentre si è alla guida, le riflessioni emerse dalle discussioni nei vari gruppi hanno rivelato un parere tendenzialmente omogeneo. Quasi tutti i partecipanti ai *focus group* hanno infatti riferito della scarsa probabilità di essere fermati per un controllo e anche dai racconti è emersa la sensazione di essere stati fermati con una frequenza definita decisamente insufficiente.

«Io guido da 25 anni, ma se mi hanno fermato tre volte è tanto... tre cui una volta mi hanno anche puntato la mitraglia e mi sono un po' irritata... comunque non credo che la presenza della polizia incida più che tanto sulla riduzione degli incidenti» (Donna, 31-46, Novara)

«...io va bè, non è che giri molto, ma ho la sensazione che siano pochi, perché quelle poche volte, io e mia moglie diciamo sempre: "ma non c'è mai un vigile che fermi questo qua?"» (Uomo, over 65, Torino)

«...anche quelli che sono predisposti comunque a fare rispettare le regole, io lo vedo, anche l'organico loro a volte è insufficiente, ma a volte, lo dico in tutta sincerità, non per difesa, però in alcuni casi potrebbero esserci e non ci sono, quindi non si ha una copertura del territorio reale. Per cui, se ti va bene, ti va liscia e invece prendi magari la multa l'unica volta che li becchi...» (Donna, 31-46, Cuneo)

«Perché il controllo è molto ristretto. Qui stiamo a 200 mila controlli in Italia, diceva il ministro l'altra sera, che in Francia che siamo pressoché uguali, abbiamo popolazione uguale, sono a 2 milioni all'anno.» (Uomo, 45-46, Torino)

Seppure in numero nettamente minoritario, in alcuni *focus group* vi sono state persone che pensano che i controlli sulla strada siano piuttosto frequenti, anche alla luce di esperienze personali.

«No, no, ci sono dei controlli! Io faccio spesso la Torino-S.Remo e lì 4 o 5 pattuglie ci sono... forse principalmente fuori città, ma questo direi su tutte le strade. Io, ad esempio, sono stato nel bresciano e anche lì controlli continui sul limite di velocità. Io ho il navigatore satellitare che mi segnala tutti gli autovelox e ce n'è uno a ogni passo» (Uomo, over 65, Torino)

«...io, viaggiando molto, specialmente dalle parti del cuneese, ma anche nel novarese, di controlli ne ho visti tanti anche perché i carabinieri, vi dico solo questo, devono fare un certo numero di controlli e quindi addirittura prendono la patente, si segnano il numero su un coso... anche soltanto per fermarti perché devono fare un certo numero di controlli, questo è un fatto» (Uomo, 45-64, Torino)

«A me è successo invece il sabato sera, ci hanno fermato, ma più volte pure... per fare dei controlli come il palloncino o vedere se hai la cintura...» (Ragazzo, 14-20, Torino)

Un aspetto sollevato dagli intervistati è stato poi quello relativo alla differenza nella frequenza dei controlli a seconda che si considerino le zone urbane o extraurbane, con un parziale accordo sul fatto che sia più probabile essere controllati in città o comunque in prossimità di un centro abitato.

Per quanto riguarda i luoghi dove è più probabile incontrare un controllo è stato sollevato anche un altro problema: la sensazione espressa è stata in questo caso che le FF.OO. abbiano dei posti fissi dove si posizionano e che questo, oltre a diminuire di molto il possibile effetto deterrente del controllo, aumenti la possibilità di sfuggirvi. In una generale situazione di controlli poco frequenti, il passaparola sulle zone più controllate consentirebbe a molti automobilisti di adeguare il proprio comportamento alle norme del Codice della Strada solo in quelle poche aree conosciute, ovviamente non per ridurre i rischi di incidente, ma per evitare le possibili sanzioni.

« ... guarda, se la mattina sulla tangenziale senti la puzza della polizia o dei carabinieri... vedi tutti con la cintura, ordinati, senza cellulare... la presenza della polizia fa la differenza, la visibilità è prevenzione...» (Uomo, 31-46, Novara)

«Secondo me, su ogni percorso ci sono dei punti, in determinati paesi o in determinati centri abitati, in cui ci sono al 90%... se uno viaggia tra la mezzanotte e le cinque del mattino allora schiaccia e va, ma nelle ore di lavoro...»

«... ti beccano di sicuro perché quando succedono queste cose ti beccano sempre e poi fuori dalla discoteca ci sono puntualmente i carabinieri...» (Ragazza, 14-20, Cuneo)

«...dipende dalla strada che uno fa, ci sono strade notoriamente più controllate, perché sono quelle più comode, più scorrevoli, si piazzano lì... i comuni lo fanno per fare cassa...» (Uomo, 31-46, Novara)

«Io volevo dire che guido la macchina da un anno e non mi hanno mai fermato però, ad esempio, io so già dove sono, sai che sono in quel posto, in quella strada e quindi al massimo se sai che è di sera o ne fai un'altra o magari rallenti... la sera o di giorno, i posti li conosci...» (Ragazzo, 14-20, Cuneo)

Per quanto riguarda questo aspetto abbiamo inoltre notato come vi siano alcune divergenze nelle opinioni quando si passa dalla richiesta di un commento generale sull'operato delle FF.OO. al racconto di un'esperienza personale.

Mentre infatti è possibile notare un sostanziale accordo fra tutti gli intervistati a proposito della necessità di aumentare i controlli sulle strade sia urbane che extraurbane, praticamente tutti i racconti di controlli subiti si concentrano sulla frequente arbitrarieità e inutilità degli stessi, se non sull'ingiustizia subita nell'essere stati fermati proprio quell'unica volta che non si è rispettata la norma del codice.

Anche se è possibile che questo dato possa essere parzialmente spiegato dal desiderio dei partecipanti di "fare bella figura" e quindi dalla tendenza a evitare di raccontare episodi in cui ci si è trovati in difficoltà per errori propri, è comunque rilevante il fatto che vi sia una marcata divergenza tra l'opinione espressa sull'operato delle Forze dell'Ordine in termini astratti e l'esperienza diretta.

«Sì, infatti, passano tre sul motorino e fermano te che sei in macchina. Ma scusa ce ne sono tre su un motorino senza casco e vieni a fermare me?! Poi capita anche magari che hanno fermato me che erano le due di notte, i carabinieri dovevano staccare il turno, ci fermano come ultima macchina? La mia! "Dove stai andando?" "A casa a dormire" e quindi ti fermano anche solamente per farti fare compagnia prima di staccare il turno! Delle volte gli gira proprio così...» (Uomo, 20-30, Torino)

«Anche io una volta sono stato fermato, ma nulla di che... Eravamo fermi in macchina, eravamo tre o quattro ragazzi fermi in una macchina che stavamo decidendo cosa fare, niente, i vetri si erano appannati. Avevamo deciso di andare in un pub, mettiamo in moto la macchina e facciamo per partire e in qual momento arriva la pattuglia e ci segue, ci segue tipo per cinque o dieci minuti e poi ci ferma e ci fa un controllo, pesante... loro penso non stessero facendo nulla, così per occupare un po' il tempo ci hanno fermato...» (Ragazzo, 14-20, Torino)

«...io ho ricevuto una multa l'altro giorno per posta perché faccio una cosa che fanno tutti, cioè quella di svoltare da corso Rosselli in corso Galileo Ferrarsi dal centro. Perché una volta lì c'erano i lavori... il pullman fa quella svolta e quindi tutti gli si accodano dietro, io lo dico sinceramente, lo faccio regolarmente, ma non solo io...» (Donna, over 65, Torino)

«In quasi trent'anni di patente mi hanno fermato 8-10 volte al massimo... poco... e tutte le volte erano Carabinieri, non per eccesso di velocità... una volta per la questione del bollo. » (Uomo, 31-46, Novara)

«Negli ultimi cinque anni mi è successo due volte, una volta per un controllo normale ed era tutto a posto, mentre l'altra volta... è una cosa incredibile! Io sono stato uno che metteva la cintura di sicurezza quando nessuno la metteva ancora, c'era la cintura di sicurezza che si allacciava soltanto qui in basso e non era messa a tracolla e io e mia

moglie siamo andati in viaggio di nozze con le cinture ed eravamo forse gli unici che avevamo quelle cinture. Bene, non più tardi di due anni fa l'avevo sganciata, perché mi ero fermato per fare salire mia moglie che era scesa, sono partito e me la stavo riagganciando in corsa, ma mentre stavo per riagganciarla e venuto fuori il vigile...» (Uomo, over 65, Torino)

Esiste però un divario tra le opinioni raccolte nella parte relativa ai controlli poco appropriati e i dati sull'effettivo operato delle FF.OO.. Da una ricerca svolta dall'Istituto Superiore della Sanità, all'interno del "Progetto DATIS" risulta infatti che "i controlli delle FF.OO. appaiono ottimamente centrati in quanto il volume di sanzioni comminate a un certo gruppo di età risulta in stretta corrispondenza con quanto tale gruppo determina poi sul campo in termini di responsabilità di incidente stradale. Quest'ultima relazione può interpretarsi anche in termini probabilistici, nel senso che più un gruppo viola il Codice, più è probabile che esso sia soggetto di sanzioni; tuttavia, quello che più interessa è che le sanzioni trovano corpo dove più servono per fare sì che il fenomeno degli incidenti stradali si riduca". Coloro che maggiormente violano le norme stradali rendendosi responsabili di incidenti sono infatti i giovani maschi i quali rappresentano anche il gruppo più frequentemente coinvolto dai controlli delle FF.OO. (Taggi, 2005:289).

4. L'opinione sulle regole

Strettamente collegato al dibattito sui controlli è il problema delle norme stabilite dal Codice della strada e dell'opinione degli intervistati al riguardo: in particolare è stato sviluppato il tema dei **limiti di velocità** e del **livello alcolemico** consentito alla guida. Il dato emerso a questo proposito ha visto la maggior parte degli intervistati d'accordo nel considerare entrambi i limiti troppo severi.

«I limiti trovo che siano esagerati, nel senso che ormai andare ai 50 all'ora in alcune strade... nessuno ci va, perché ormai abbiamo tutti macchine che raggiungono i 200 facilmente... di sicuro andare ai 100 in città sarebbe esagerato, ma io, se dovessi individuare un limite più o meno accettabile, sarebbero i 70 all'ora, perché, l'unico motivo per cui giustificherei i 50 all'ora è perché così è più facile fare le multe, l'unico motivo per cui secondo me ha senso...» (Ragazzo, 14-20, Cuneo)

«...ecco, ad esempio, c'è un tratto per andare a Venaria, di solito su quel tratto tutti vanno tra i 100 e i 120 all'ora, mentre c'è il limite dei 50. Io ho una Punto e sul mio tachimetro sono segnati i 30 e i 60, mentre i 50 me li devo andare a cercare perché non me lo segna. Allora mentre devo vedere e controllare di non superare i 50 perché se faccio già i 51 prendo la multa, il guardare mi impedisce... se io guardo il limite di velocità, guardo anche il tachimetro e mi confonde e poi quegli altri dietro che non guardano il limite e mi continuano a suonare... Secondo me in alcuni tratti dove mettono i limiti di velocità dovrebbero essere più elevati perché nessuno li rispetta» (Donna, over 65, Torino)

Inoltre per quanto riguarda la velocità, anche quando l'opinione espressa è stata di accordo con i limiti fissati dalla legge, è stato sottolineato il problema che, poiché la maggior parte delle persone li supera, paradossalmente chi li rispetta crea disturbo e rischia di provocare degli incidenti.

Possiamo dire quindi che all'opinione che i limiti di velocità siano comunque in assoluto da elevare, si accompagna la sensazione che esista uno "stile di guida" generalizzato - una specie di codice non scritto - che è necessario rispettare quando si è in macchina.

« Il 70 si riesce a rispettarlo in città, ma il 50 è difficile... difficilissimo perché la gente non va ai 50 e quindi chi va ai 50 intralcia il traffico... non c'è nessuno che va ai 50» (Donna, 45-64, Torino)

«In alcuni corsi diciamo che magari sono bassi, o comunque c'è talmente tanta gente che va oltre, cioè c'è anche il flusso oltre ai limiti e se tu li segui c'è la gente che ti strombizza» (Donna, 20-30, Torino)

«Riprendendo i limiti sia di alcol che di velocità, in Italia mi sembra che io ti metto un limite basso, tanto so già che tu lo superi... Io spesso faccio da Moncalieri a Carmagnola, quasi tutto ai 50, ma mi superano tutti, non perché hanno la macchina più veloce, ma perché mi dicono "vabbè, tu sei vecchio"...me lo fanno proprio capire...»(Uomo, over 65, Torino)

Un'altra questione sottolineata è stata l'eccessiva variabilità dei limiti, che rende difficile un adeguamento costante della guida e rischia di distrarre il guidatore che deve prestare attenzione a una eccessiva quantità di cartelli stradali.

«...secondo me, non si capiscono assolutamente, prendiamo il tratto (...) ci sono tantissimi segnali: un pezzo 60, un pezzo 50, un pezzo 70 e poi di nuovo 50, ma chi capisce ancora che velocità deve fare! Cioè uno deve accelerare, frenare, accelerare, frenare, cioè io li trovo assurdi come sono messi 'sti limiti di velocità, non li trovo assolutamente logici» (Uomo, 31-46, Cuneo)

«Io trovo anche che molto spesso la segnaletica non sia adeguata, sia in termini di indicazioni, sia in termini proprio di limiti... a volte mettono dei limiti di 20 o 30 all'ora in situazioni non giustificabili e questo porta la persona a dirsi "ma sì andiamo, acceleriamo..."» (Donna, 31-46, Novara)

Un altro fattore spesso portato a sostegno della necessità di aumentare i limiti attualmente in vigore è stato il tipo di veicolo guidato: il fatto cioè che le nuove automobili abbiano, secondo la maggioranza dei soggetti intervistati, la possibilità di andare a velocità molto maggiori rispetto alle auto di un tempo e con una tecnologia che le rende più sicure, fa sì che sia non solo possibile, ma necessario un innalzamento dei limiti consentiti.

Questa riflessione ha però contestualmente sollevato il problema della **soggettività**, ovvero la diversa capacità di ciascun guidatore di controllare l'auto e di reagire adeguatamente al contesto ambientale.

«... come la velocità, non si può pensare di ridurre il limite di velocità a tutti perché qualcuno non è capace a guidare... è assurdo, semmai una cosa che si potrebbe, secondo me, provare a fare è stabilire la velocità in base alle macchine, in base al tipo di macchina perché la sicurezza di una Punto non è uguale alla sicurezza di un'Alfa Romeo tremila, per esempio. Per cui quella Punto che va ai 130 è molto meno sicura di quell'altra che potrebbe andare ai 150 e invece si parla di ridurre ancora la velocità...» (Uomo, over 65, Torino)

«Sono d'accordo a rivalutare i limiti... poi le macchine sono anche più potenti, più sicure e certamente alcune cose vanno riviste» (Uomo, 31-46, Novara)

«Ripeto, ai 130 in autostrada, se poi è libera, diventa veramente assurdo, con le macchine che vanno ai 200 all'ora, perché poi... ecco, secondo me dovrebbero evitare di fare delle macchine troppo potenti, perché è inutile, se poi mettono i limiti di velocità, che poi tra le altre cose causano degli incidenti. Perché, se io ho una macchina che mi raggiunge i 200 all'ora nel giro di pochissimi secondi, devo stare col piede sull'acceleratore, l'occhio alla strada e l'occhio al tachimetro perché naturalmente è molto facile sorpassare i 130, quindi sono distratto» (Uomo, 45-64, Torino)

«Beh, rispetto alle macchine che vendono bisognerebbe aumentarli, cioè non puoi mettere un limite ai 130 in autostrada quando poi c'hai un 2300 benzina tra le mani, cioè come fai a rimanere sui 130? Cioè già che non te ne accorgi e sei ai 100...» (Ragazzo, 14-20, Torino)

Anche per quanto riguarda i limiti imposti per legge al tasso alcolemico l'opinione rilevata nel corso dei nostri focus è che siano troppo bassi e che sarebbe necessario aumentarli, soprattutto considerando l'abitudine specifica degli italiani di accompagnare i pasti con il vino, abitudine che viene considerata culturalmente molto radicata e quindi difficile da modificare.

Questa riflessione è ampiamente supportata dalla rilevazione periodica che la Doxa realizza per l'Osservatorio Permanente sui Giovani e l'Alcol (in corso di stampa). I dati del 2005 mostrano che il 22,2% degli italiani che guidano e consumano bevande alcoliche si è messo alla guida pensando di aver bevuto troppo, percentuale che sale al 28% tra i 35 e i 44 anni.

Un altro dato interessante che è emerso nell'analisi dei focus ha rivelato che la quasi totalità delle persone che hanno preso parte alle discussioni non era a conoscenza di quale fosse il limite sul tasso alcolemico consentito alla guida. Questo dato è inoltre confermato da alcune ricerche: in Italia, secondo un'indagine svolta da Eurobarometer nel 2007, si registra uno tra i più bassi livelli di conoscenza riguardo al limite di alcolemia (0,5 grammi/litro) consentito alla guida: il 74% degli intervistati afferma esplicitamente di non conoscerlo. Solo il 18% degli intervistati conosce il limite corretto e il 4% è convinto che il limite sia superiore a più del doppio del livello consentito.

Un punto che crea confusione su questo tema è la corrispondenza tra tasso alcolico e quantità di bicchieri di bevande alcoliche bevuti e se la quantità di alcol che si può bere dipenda anche dal tipo di corporatura o dall'abitudine al bere.

Anche questo è un dato confermato da una ricerca svolta tra i giovani avventori di alcuni locali piemontesi nel 2005: nonostante dai dati emersi dalle interviste svolte in quella occasione risultasse una popolazione giovanile più informata sul tasso di alcolemia consentito dal Codice della Strada rispetto a quanto sopra riportato, rimaneva comunque problematica la traduzione di questo valore in numero di consumazioni alcoliche e quindi nell'adozione di un comportamento corretto. "Da questa difficoltà a tradurre in concreto le conoscenze che si hanno in termini generali nascono una serie di opinioni, percezioni e rappresentazioni dell'interferenza tra alcol e percezioni di guida che possono indurre a sottovalutare i rischi della guida sotto l'effetto di bevande alcoliche e che devono essere il punto di partenza di un intervento di prevenzione che miri al consolidamento delle conoscenze e al superamento di false teorie soggettive." (Beccaria, 2005:41)

«...è troppo basso perché se dovessero fare dei controlli due bicchieri di birra bastano ed è inutile perché non credo che due bicchieri di birra a nessuno facciano effetti strani...» (Uomo, over 65, Torino)

«Io non so bene, ma mi sembra che il livello consentito faccia pensare che nessuno che si ferma a mangiare in autostrada ed è abituato, cioè io posso anche non bere ma chi è abituato a bere vino, possa poi riprendere a guidare. Mi sembra che il livello sia quello... ecco mi sembra che in Italia spesso ci siano delle leggi che poi assolutamente non possono essere messe in atto o rispettate o controllate, cioè a livello di esperti dovrebbero analizzare meglio il problema insomma. Coloro che si fermano, senza fare un pranzo particolare, ma tutti coloro che si fermano nell'autogrill ed eventualmente fanno un pasto necessariamente non devono bere?» (Donna, over 65, Torino)

«I limiti sono bassissimi, a una cena anche se uno non beve vino, magari prende un caffè e una Sambuca, se lo prendono fuori non può guidare, gli fanno il palloncino... ma stiamo scherzando? A meno che uno non sia astemio... credo che nessuno di noi con un bicchiere non stia in piedi...» (Uomo, 20-30, Novara)

«...beh, sì, bisogna rivedere i limiti soprattutto del tasso alcolico che è esagerato... cioè mi è capitato un sacco di volte di essere in macchina con gente che se fosse stata fermata avrebbe avuto un tasso di alcol troppo alto, però andava tranquillissima, guidava bene e piano, ma anche i miei genitori...» (Ragazzo 14-20, Torino)

«...non lo so, io non bevo, però noi andiamo a cena il sabato sera e capita che gli uomini bevano 2 o 3 bicchieri. Se ci beccano siamo fregati... però non mi sembra che siano ubriachi dopo due bicchieri di vino...» (Donna, 45-64, Torino)

Come a proposito della velocità, andando oltre le considerazioni di ordine generale sui limiti imposti dalla legge, la discussione si è concentrata in tutti i gruppi sull'estrema soggettività della reazione al consumo di alcol. Quasi tutti i partecipanti hanno concordato sul fatto che non sia possibile stabilire limiti uguali per tutti relativamente all'uso di sostanze alcoliche e questo perché ognuno di noi, per svariati motivi - dalla corporatura fisica all'abitudine ad assumere sostanze alcoliche - reagisce diversamente.

«Ma è soggettivo, il problema sta nel metodo come diceva anche lui, quando tu bevi un cocktail a uno magari fa un effetto mentre a te tutt'altro...» (Uomo, 20-30, Novara)

«Dipende da persona a persona: c'è chi beve e riesce a guidare e chi beve e non ce la fa. Io ho dei miei amici che anche se bevono tanto poi alla fine riescono sempre a guidare...» (Ragazzo 14-20, Cuneo)

«...tipo io che sono grosso magari l'alcol lo reggo, uno piccolino magari con tanto così di birra se ne va, oppure il contrario: io vado fuori mentre quello beve beve ed è tranquillissimo e può guidare e io no. Quindi 0.5 milligrammi al litro non so, va visto sul momento, perché una persona può reggere l'alcol e un'altra no, perché magari un padre di famiglia che esce dal ristorante e magari fa la prova del palloncino e supera il limite nel sangue e neanche lo sa, magari si mette in macchina con la moglie e la figlia e neanche lo sa di essere fuori legge...» (Ragazzo, 14-20, Torino)

«Dipende se hai mangiato, dalla corporatura... è una cosa soggettiva...» (Uomo, 31-46, Novara)

«... volevo ritornare un attimo al discorso che faceva lui perché è interessante, cioè purtroppo sono ancora uno di quelli convinti che con due bicchieri i riflessi sono uguali, personalmente ritengo per me, ho fatto poi delle prove... e ho visto che invece quattro o cinque bicchieri forse cambiano però su due bicchieri, che sono i due del pasto, sono convinto che non facciano nulla, anzi probabilmente sono proprio più attivo...» (Uomo, 31-46, Cuneo)

La soggettività viene chiamata in causa non solo per quanto riguarda la quantità di alcol ingerito, ma anche per le condizioni generali in cui l'assunzione è avvenuta e la maturità o meno del bevitore. Generalizzando si può dire che la percezione è quella che un adulto che abbia "un po' alzato il gomito" durante una cena tra amici sia meno pericoloso di un ragazzo che abbia bevuto durante una serata in discoteca. E' basandosi probabilmente su opinioni simili che il 64% degli intervistati italiani nella ricerca Eurobarometer si dichiara favorevole all'abbassamento al 0.2 grammi litro di alcolemia alla guida per i giovani e per i neopatentati.

«...secondo me, non è giusto, perché, comunque... cioè penso che sia un po' troppo basso. Cioè se hai bevuto una birra piccola già puoi rischiare di essere fermato e tutto il resto. Cioè per una birra piccola che bevi in birreria, e magari non vai in discoteca ad ammazzarti come gli altri... e già per una birra piccola ti fermano...» (Uomo, 20-30, Torino)

5. Le esperienze di prevenzione

Il tema della prevenzione è stato affrontato non solo su sollecitazione esplicita del conduttore del *focus group*, ma è emerso più volte spontaneamente durante la discussione.

In questo paragrafo ci occuperemo di riportare l'opinione degli intervistati sulle campagne di prevenzione, le iniziative di cui sono stati testimoni personalmente e di fare il punto su quella che è stata l'opinione espressa in termini sia di visibilità che di utilità.

In generale la maggior parte delle persone ha riferito di aver assistito a poche esperienze di prevenzione e sostiene che sarebbe invece abbastanza utile se ce ne fossero di più.

Le **campagne** che vengono maggiormente ricordate sono quelle televisive e al riguardo in alcuni gruppi si è anche sviluppato un interessante dibattito sull'utilità e sull'opportunità di usare immagini particolarmente cruente di incidenti a scopo preventivo. Ciò significa probabilmente che le poche campagne sociali ricordate hanno fatto uso di un linguaggio comunicativo fortemente emotivo.

Sull'utilità di utilizzare tale tipo di messaggi è in corso anche un dibattito teorico piuttosto vivace, "la ricerca sull'efficacia o meno dei *fears appeals*, che conta ormai più di mezzo secolo non ha infatti portato finora a risultati concordanti, che possano giustificare o meno l'utilizzo di tale tipo di comunicazione nella prevenzione non solo degli incidenti, ma anche di altri tipi di pericolo (es. AIDS, fumo, ecc...) [...] Alcuni degli studi sperimentali, ad esempio, hanno dimostrato una correlazione positiva tra la paura suscitata dal messaggio e l'efficacia persuasiva del messaggio. [...] Sul fronte opposto altri studi hanno invece provato che minore è il livello di paura del messaggio, maggiore è la possibilità che esso provochi un cambiamento nel senso desiderato, considerando che invece un alto livello di paura può causare, paradossalmente, un cosiddetto «effetto boomerang», provocando nei soggetti destinatari una reazione di evitamento del messaggio" (Taggi, 2005: 235,236)

«In televisione ogni tanto... l'anno scorso... c'era di fianco al guidatore uno che gli gridava "vai più forte, vai più sicuro..." e quello va a fare l'incidente e poi si scopre che il passeggero rappresentava l'alcol e gli stupefacenti che invogliano a eccedere. Penso che sia stato un po' utile, però l'hanno trasmesso per tipo due mesi e una volta ogni otto ore, poi soprattutto di notte, che io non è che sto a guardare la tv, forse dovrebbero passarlo in orari più decenti... mi era piaciuta la pubblicità perché comunque rendeva...» (Ragazzo, 14-20, Torino)

«A me è capitato in televisione di vedere i filmati quelli sociali degli incidenti dei giovani, colpiscono me... però penso che ce ne siano pochi, mentre io obbligherei proprio la gente ad andare a vedere... la televisione ha un'efficacia nel senso che è uno dei tanti mezzi che può servire insieme a tutto il resto...» (Uomo, 31-46, Cuneo)

«...quel giorno che hanno messo le foto della macchina distrutta in autostrada, dice che si fermavano tutti a guardarli. Cioè magari uno il pensiero viene, perché se non vede mai niente, non ci pensa mai, il momento in cui vede o personalmente o in foto, io ritengo che, insomma, qualcosa resti. Non a tutti farà effetto, però qualcosina resta» (Uomo, 45-64, Torino)

«Il più drastico, tutto il resto non funziona sull'italiano, immagini shock facendo leva sulla paura, impressionando» (Uomo, 31-45, Cuneo)

I gruppi di ragazzi più giovani (14-20 anni) hanno anche raccontato di alcuni interventi di prevenzione organizzati in **ambito scolastico**, sottolineando come l'esperienza sia stata più utile nei casi in cui è stata strutturata in un modo che andasse oltre la lezione teorica o la conferenza, evidenziando come spesso queste iniziative possono essere viste dai ragazzi più come un momento in cui rilassarsi e riposarsi dalle incombenze scolastiche che come un reale momento di formazione.

«Tipo una volta alla settimana alle elementari, quando, secondo me, non serve assolutamente a niente. C'era sempre qualche autorità che veniva a parlarci sulla sicurezza stradale e a noi sinceramente non ci interessava. Non era assolutamente utile perché il bambino inizia a ridere e scherzare non ascolta e non capisce e quindi non

serviva molto e poi da lì in avanti non è più venuto nessuno... quando servirebbe manca...» (Ragazza, 14-20, Cuneo)

«Sì, è vero, noi avevamo un prof fissato con la guida che ci ha fatto un corso con le video cassette di una noia mortale... Invece con il pronto soccorso di Galliate avevamo fatto un corso sul primo soccorso, con i volontari che ci facevano fare delle attività... me lo ricordo come se fosse ieri!! La pratica funziona sempre!!!» (Ragazza, 20-30, Novara)

In particolare un'idea che ha riscosso molto interesse ed entusiasmo nei gruppi dei più giovani è stata quella della *peer education*, riferita da alcuni partecipanti come un'esperienza coinvolgente, utile e interessante. Con questa espressione - "peer education" o "educazione tra pari" - si intende la trasmissione o condivisione di informazioni, valori e comportamenti relativi alla salute che avviene tra persone della stessa età o appartenenti allo stesso gruppo sociale (Sciacca, 1987).

Alcuni ragazzi hanno citato come esperienze positive delle occasioni di formazione in cui i compagni più grandi - di solito del quarto o quinto anno - hanno assunto il ruolo dell'educatore, raccontando le loro esperienze ai più giovani e promuovendo un confronto su quelli che sono i rischi legati alla guida. Il linguaggio meno formale, il fatto di "appartenere allo stesso mondo", la sensazione di poter essere più compresi che non giudicati sono caratteristiche che sono state descritte come positive e che possono rendere questo tipo di progetti di prevenzione vincenti, soprattutto quando si ha a che fare con un pubblico giovane.

«Noi in istituto [IPSIA] abbiamo un progetto interno che si chiama "progetto di pari" che ci mette in contatto fra di noi. Noi andiamo nelle seconde a fare un corso di sensibilizzazione su droghe e alcol. Prima facciamo dei corsi con degli psicologi e con dei testimoni diretti e poi dopo ne parliamo nelle seconde... Secondo me è molto più diretta come esperienza che non con età diverse, perché a partire dal linguaggio, si può usare un linguaggio molto più forte e meno formale fra di noi e in secondo luogo si porta l'esperienza diretta vissuta tra i coetanei... (Ragazzo, 14-20, Cuneo)

Anche laddove non siano state sperimentate direttamente delle iniziative di *peer education* istituzionalizzate, abbiamo rilevato la sensazione che il gruppo di amici di riferimento sia fondamentale nel condizionare, anche in positivo, il comportamento. Il gruppo di amici è infatti uno dei riferimenti principali che condiziona le scelte dei giovani e, in alcune situazioni, costituisce anche il riferimento più immediato, dal momento che le situazioni di maggiore rischio sono spesso proprio quelle che si condividono con i propri amici, i quali sono dunque anche le persone maggiormente in grado di intervenire in determinate situazioni.

(Un altro ragazzo aggiunge) ...io ho avuto l'occasione di assistere a una loro lezione perché faccio seconda ed è interessante perché abbiamo visto dei video sugli incidenti... è più utile così che non con un poliziotto, che già il ragazzo magari vede la figura del poliziotto come quello che deve venire a rompere le palle, mentre tra coetanei è più convincente...» (Ragazzo, 14-20, Cuneo)

«...sì perché poi un coetaneo sa che cosa stiamo provando in quel momento, quindi se c'è veramente da rallentare lo sa, sa quello che mi succede, mi capisce, sa cosa sto provando, sa perché devo rallentare...» (Ragazzo, 14-20, Torino)

«Gli amici, no! A me è capitato tante volte di essere portato a casa da lui e lui magari guidava la mia macchina perché io ero in uno stato pietoso e a me è capitato di portare altri, ma lì sta agli amici...» (Ragazzo, 14-20, Cuneo)

Un'altra iniziativa di prevenzione vissuta come positiva è stata la possibilità di partecipare a dei **corsi di guida sicura** organizzati o dalle autoscuole o da istituzioni pubbliche. Infatti, come abbiamo già visto, la preparazione soggettiva è stata spesso indicata come variabile importante nel determinare il potenziale individuale di rischio. Per questo motivo il fatto di essere più o meno capaci di gestire il proprio mezzo - anche in condizioni climatiche particolari - può costituire secondo la maggior parte delle persone intervistate un importante fattore di

protezione quando si è alla guida. Relativamente a questa forma di formazione è stato però rilevato un problema dato dall'alto costo dei corsi, qualcuno ha dunque caldeggiato un intervento pubblico in tale senso.

«ma sono d'accordo, ci sono già. Solo che queste cose costano troppo... le piste di guida sicura e corsi hanno un costo notevole.» (Uomo, 20-30, Cuneo)

«... io ho fatto anche il corso di guida sicura per essere più sicuro e invito, ho invitato tanta gente a farlo e dopo uno si sente meglio, impara certi trucchi, impara che non sono trucchi sono realtà... tecniche, capisce anche perché reagisce in certi modi all'automezzo...» (Uomo, over 65, Torino)

«fare dei corsi più approfonditi, di aggiornamento anche di valutazione sulle prestazioni alla guida... corsi che ti rendano più capaci... e che siano per tutti, gratuiti...» (Donna, 31-45, Novara)

Evidentemente le recenti iniziative della Regione Piemonte relative alla organizzazione di corsi di guida sicura per i neopatentati non sono ancora sufficientemente conosciute. Tuttavia, chi ha avuto l'opportunità di parteciparvi o di conoscere persone che lo hanno fatto, le ritiene molto utili per l'aumento della capacità del guidatore di gestire situazioni particolari alla guida.

«(mia figlia è rimasta) soddisfattissima, perché le hanno fatto portare la sua macchina, poi le hanno messo la radio sul sedile di fianco e sulla pista di Susa, di guida sicura le hanno fatto fare le curve, le gimcane, l'acquaplaning, poi li hanno messi su un'auto ribaltata, così hanno sperimentato la cintura nell'auto ribaltata. E' tornata molto contenta, e credo che qualcosa le serva in futuro, però ci sono... quando è arrivata questa lettera noi l'abbiamo letta e abbiamo spinto nostra figlia a farlo, oltretutto gratuito, non abbiamo pagato un centesimo.» (Donna, 45-64, Torino)

Commenti molto positivi ha raccolto in tutti i gruppi un nuovo "attore della prevenzione": la **patente a punti**. Questa recente modifica del Codice della Strada è stata infatti considerata molto utile nell'incentivare alcuni comportamenti virtuosi (moderazione della velocità, uso delle cinture di sicurezza...), anche se alcune persone hanno osservato come dopo i primi mesi di particolare enfasi sul nuovo sistema, nel tempo gli effetti positivi della nuova patente si siano affievoliti.

Questa percezione è ampiamente confermata dai dati reali che mostrano come a partire dall'aprile 2003 (l'entrata in vigore ufficiale della Patente a Punti è del luglio 2003, ma si può supporre che per "l'effetto annuncio" le nuove norme abbiano avuto influenza sui comportamenti già prima) ci sia stato un'effettiva diminuzione dei feriti in incidenti stradali, diminuzione che è stata repentina e di grande portata fino a gennaio 2004, mese a partire dal quale si assiste a un graduale ritorno alla situazione precedente (Taggi F., 2005).

«Secondo me, è molto importante non perdere l'effetto patente a punti perché ormai ce lo siamo un po' dimenticato, tanto ormai... e invece bisognerebbe puntare molto su questa arma che abbiamo usato e che ha avuto un'efficacia importante, se non sbaglio gli incidenti sono diminuiti da quando c'è la patente a punti, però adesso stanno riprendendo perché l'effetto patente a punti ce lo stiamo un po' dimenticando...» (Uomo, 31-46, Cuneo)

«Per quanto riguarda i punti, hai perfettamente ragione... io sono andato in macchina con un collega che andava non forte, di più, fortissimo, ma proprio forte forte, io frenavo per lui... e poi un giorno si è preso una multa come si deve e gli hanno pure tolto una bella quantità di punti e la settimana dopo quando sono andato in macchina con lui, se c'erano i 40 lui faceva i 35... cioè eccezionale l'effetto della patente a punti, però deve essere applicata seriamente, non che uno va e se li compra i punti...» (Uomo, 31-46, Cuneo)

«Secondo me è merito della patente a punti, cioè per i neopatentati che devono fare più attenzione per i primi anni perché per un eccesso di velocità devi rifare tutto...» (Ragazzo, 14-20, Torino)

In quasi tutti i gruppi è emerso poi il tema dell'**innovazione tecnologica**. Nonostante le nuove auto siano considerate un fattore di rischio perché più potenti, i commenti raccolti evidenziano una diffusa fiducia nelle nuove tecnologie che, se adeguatamente gestite, renderebbero le macchine di nuova generazione molto più sicure. In alcuni casi si è parlato di **sistemi di sicurezza** già esistenti, come l'allarme acustico che segnala il superamento di una determinata velocità o il mancato inserimento delle cinture di sicurezza, e che si ritiene debbano essere messi in dotazione in tutte le macchine. In altri casi la discussione su questo tema si è spinta a immaginare nuovi possibili dispositivi, come ad esempio un limitatore automatico della velocità che impedisca alla macchina in determinate situazioni di superare un limite fissato.

«Sì, io ho delle macchine straniere che hanno già in dotazione, segnalatori luminosi e sonori assordanti che ricordano la cintura, la chiusura corretta delle portiere... Non ricordo in quale nazione, in Italia non ancora, ma fuori sta subentrando un dispositivo sulla chiave di accensione dell'auto, che praticamente soffiandoci dentro rileva quanto hai bevuto e blocca un meccanismo che praticamente non ti permette di mettere in moto la macchina...» (Uomo, 31-46, Novara)

«Noi tre mesi fa abbiamo preso la macchina Mercedes classe S e se superi i limiti di velocità suona... infatti io sclero e mio padre rallenta...» (Ragazzo 14-20, Torino)

«Io trovo che la tecnologia ha fatto passi in avanti da gigante. Poi ci sono i casi disperati che, secondo me, sono una piccolissima percentuale, se non avessero avuto il sistema di sicurezza magari gli succedeva qualcosa di meno, che è ancora tutto da provare. Però trovo che i sistemi di sicurezza, airbag e cinture, sistemi di frenazione e 'ste cose qua secondo me hanno salvato ed evitato situazioni peggiori...» (Uomo, 31-46, Cuneo)

Sono stati anche commentati i **dispositivi di sicurezza** ormai da molto tempo disponibili e obbligatori per tutti guidatori e passeggeri. Per quanto riguarda le cinture di sicurezza, l'opinione di tutti è stata unanime: quelle anteriori sono ormai entrate stabilmente negli automatismi di tutte le persone che viaggiano in macchina. In particolare, le generazioni più giovani riferiscono di come, avendo frequentato l'autoscuola quando l'uso delle cinture era diventato obbligatorio per legge, il fatto di utilizzarle sia implicito e l'eventuale dimenticanza venga subito avvertita come qualcosa di "innaturale".

Diverso è il discorso per quanto riguarda le cinture posteriori: molte delle persone che hanno partecipato ai focus group addirittura non erano a conoscenza dell'obbligatorietà dell'uso di questi dispositivi e, in generale, pochissimi hanno affermato di utilizzarle.

«Io sono contentissima che a scuola guida mi hanno fatto una testa così per mettere le cinture... a me viene proprio naturale, salgo in macchina prima cosa cinture.» (Donna, 20-30, Torino)

«Tendo a metterla soprattutto quando sono in macchina con persone che non conosco... ieri sera ero a una cena, in macchina con altri, sono salita e trak ho messo la cintura...» (Donna, 31-46, Novara)

«Io invece vivo in simbiosi con la cintura di sicurezza.» (Uomo, 45-64, Torino)

«Sui sedili posteriori no, ma più che altro perchè quando ero piccola non c'era la legge delle cinture dietro e di conseguenza non le metto quasi mai però davanti sempre...» (Ragazza, 14-20, Cuneo)

«Mi hanno sempre insegnato da piccolo a mettere la cintura, anzi, se non riesco a metterla mi sento un po'... un po' troppo libero... è un po' strano... sono abituato che me la metto...» (Ragazzo, 14-20, Torino)

«Le cinture, che andrebbero messe davanti e dietro, ma io stesso dietro non la metto, soprattutto nei viaggi lunghi...» (Uomo, 31-46, Novara)

Anche l'uso del seggiolino è diffuso tra gli intervistati, ma dalla discussione è emerso che questa abitudine non riguarda tutti gli automobilisti.

«...e poi i seggiolini per i bambini... bisogna sapere come usarli, molti non lo sanno ma c'è un seggiolino per ogni età, peso... ora che ho i nipotini ci faccio molto più caso...» (Uomo, 31-46, Novara)

«...i genitori che si portano i bambini in macchina in braccio, davanti, e ce n'è ancora moltissimi. In città soprattutto, dove rischiano di farsi male.» (Donna, 45-64, Torino)

«Lì è un problema, che uno alle volte vede delle mamme che tengono il bambino in braccio con l'airbag, non lo sanno probabilmente, una volta che non c'era l'airbag poteva avere un senso, ma adesso è proprio una cosa da suicidio portare un bambino in braccio davanti» (Uomo, 31-45, Cuneo)

La tecnologia, inoltre, è stata indicata non solo come utile strumento per aumentare la sicurezza degli autoveicoli, ma anche come efficace mezzo deterrente: alcune persone hanno infatti segnalato come la presenza di **telecamere e autovelox** possa essere un notevole "incentivo" al rispetto del Codice della Strada.

«Secondo me, per risolvere il problema, la tecnologia, le telecamere aiutano. Io personalmente ho preso una multa per traffico in zona limitata... ma se c'è la telecamera e so che mi becca sempre ... questo secondo me serve...» (Donna, 20-30, Novara)

Un ultimo esempio di prevenzione sperimentata è quello dell'organizzazione del gruppo di amici nella scelta di un "**guidatore designato**", ossia nella scelta di una persona che deve guidare e quindi non beve.

Questo tipo di prevenzione, che sembra essere emerso spontaneamente all'interno di alcuni gruppi di amici, è anche un comportamento che da qualche anno è oggetto di iniziative istituzionali, con la creazione del personaggio "Bob" che rappresenta la persona che si assume il compito di non bere e di guidare per una serata.

La prima esperienza ufficiale di questo tipo nasce nel 1995 su iniziativa dell'IBSR (L'Istituto Belga per la Sicurezza Stradale) e la Belgian Brewers' Association che in collaborazione con il Ministero per i Trasporti belga organizzò una campagna di sensibilizzazione basata sulla figura di "Bob". Negli anni successivi questo tipo di iniziativa si è diffusa in buona parte dei paesi membri dell'Unione Europea e, nel 2004, ha raggiunto anche l'Italia e si è concretizzata in Piemonte nella campagna "Questa sera chiamatemi Bob".

«Non è il concetto di sacrificio a turno, ci si impegna a portarsi a casa sani e salvi, per quella sera do la possibilità agli altri di bere un po' di più, di divertirsi... Io non sono astemia, ma non mi sono mai ubriacata e mi piace bere... se devo tornare a casa in macchina sto attenta a queste cose. Sono andata a cena con degli amici e quello che guidava mentre ordinava il vino, ricordandosi che sarebbe stato lui a guidare ha preso una coca-cola.» (Donna, 20-30, Novara)

«...come facciamo noi che il sabato sera ci diamo i turni alla guida, cioè ci sono due ragazzi che hanno la patente e una sera guida uno e una sera guida l'altro e chi guida non beve, o beve poco...» (Ragazzo, 14-20, Torino)

«io ho lavorato parecchio nei locali serali anche, quindi credo di avere un'immagine un po' più ampia ed emergeva questo... avevo questa impressione, che si andasse innescando a turno una persona che non beveva» (Uomo, 31-46, Cuneo)

Questa strategia di riduzione del danno che, come abbiamo visto anche nell'indagine quantitativa, si sta facendo strada tra i giovani, sembra anche essere applicata da qualche gruppo di adulti, sebbene solo in situazioni di abuso consistente di bevande alcoliche.

«Noi lo facciamo, ci troviamo ogni tanto a giocare a poker esageriamo sempre e uno non beve, a turno, perché esageriamo tanto... perché non si sa bene dove si va a finire, uno guida e quello che guida non beve, perché beviamo tanto, beviamo pesante. Quella sera

lì si sa già che torniamo a casa a quattro gambe e allora uno non beve... io l'ho sentito anche così, ma anche tra gruppi di ragazzi giovani» (Uomo, 31-46, Cuneo)

Mentre nei racconti diretti di chi mette spontaneamente in atto questa forma di prevenzione vi è un sostanziale accordo sulla sua positività, un'analogia iniziativa promossa da alcune discoteche sembra però incontrare minore approvazione. I progetti che ci sono stati descritti prevedono che al guidatore venga dato all'ingresso del locale un braccialetto che costituisce per il barista un segno di riconoscimento in modo che a questa persona non siano servite bevande con contenuto alcolico. I ragazzi, che hanno citato questa iniziativa di prevenzione di cui hanno avuto informazione nella maggior parte dei casi dai mass-media, hanno immediatamente evidenziato le possibilità di raggirio. Non sanno, evidentemente, che all'uscita del locale la persona con il braccialetto viene sottoposta all'etilometro.

«...adesso nelle discoteche la persona che guida gli danno un braccialetto così non può bere e quando esce è sano, ma io questa cosa qua non l'ho ancora vista. Noi il sabato sera quando entriamo... i miei amici che guidano non hanno mai preso nessun braccialetto, non si è mai visto...» (Ragazzo 14-20, Torino)

«...che poi il braccialetto si può togliere oppure mi faccio prendere da bere da qualcun altro, e poi comunque bisogna avere culo a beccare i controlli...» (Ragazza, 14-20, Torino)

6. I cambiamenti nelle abitudini di guida

La tendenza, specialmente nei gruppi degli adulti, è stata quella di individuare come cause del proprio cambiamento mutamenti verificatisi nel corso della propria vita, in particolare nel lavoro, nella situazione familiare e nel tipo di veicolo guidato.

Il fatto di avere delle responsabilità familiari e lavorative è stato citato come l'elemento che maggiormente ha influenzato lo stile di guida, anche se in modo talvolta contraddittorio: se da una parte infatti alcuni intervistati hanno riferito come il fatto di essere diventati genitori abbia incrementato la loro prudenza sulla strada, l'aumento di responsabilità e di impegni legati sia al lavoro sia alla gestione familiare può essere causa di un aumento di stress e di una tendenza ad "andare più veloce" per rispettare tutti gli appuntamenti.

«è stato gioco forza perché durante la mia professione dovevo correre per mantenere fede ai miei impegni professionali, dovevo correre sempre e questo succede a tantissime persone che hanno un'attività in proprio. Io non avevo un'attività in proprio, ma avevo delle scadenze ben precise che dovevo mantenere e quindi dovevo correre e spesso superavo i limiti di velocità e non avrei voluto farlo, spesso facevo qualche sorpasso un po' azzardato e non avrei voluto farlo, però c'erano questi impegni che me lo imponevano... E' un errore ragionare così, però sì è nella mischia bisogna accettare il gioco. Quando ho preso la cravatta e l'ho appesa al chiodo sono rientrato nella mia ragione e non ho più mai più fatto una cosa del genere...» (Uomo, over 65, Torino)

«Io cambiato modo di guidare soprattutto in relazione... quando sono nati i figli. Quello che dice lui è vero, quando c'ho i figli penso ai miei figli quando non c'ho i figli guido veloce e non me ne frega niente degli altri... Se lui voleva arrivare lì... ti ribadisco quello che è un concetto su cui non ho mai fatto una meditazione ampia ma è vero. Quando ero più giovane avevo una guida decisamente più veloce rispetto a quello che ho adesso. Adesso, per motivi non solo di età ma di figli, ho cambiato anche macchina, prima avevo una macchina molto più sportiva, con cui andavo molto più veloce, adesso ho una macchina un pochettino più grossa per essere sicuri, perché ho una famiglia e quando sono da solo vado sempre piuttosto veloce. Il ragionamento è vero, quando ho la mia

famiglia mi occupo della mia famiglia quando sono da solo non me ne frega niente degli altri, non mi vergogno a dirlo perché è così...» (Uomo, 31-45, Cuneo)

«Sì, ho cambiato, perché sono venuto a contatto con una realtà diversa. Sono stato 6 anni in California, lì la guida è più rilassata, non più prudente... ma più rilassata... non c'era quella prepotenza e maleducazione... me ne sto tranquillo...vai pure...» (Uomo, 31-46, Novara)

«È che quando tu vai a lavorare al mattino, che devi fare le corse, e porti la figlia, fai questo, fai quest'altro, per forza diventi..., sei... è la vita! Quando tu non hai più queste cose, è chiaro che sei più tranquillo.» (Donna, 45-64, Torino)

«Cambiando le macchine ho dovuto cambiare anche il sistema di guida per forza... se prendevo delle macchine più piccole andavo più piano, se prendevo delle auto più grosse andavo più veloce...» (Uomo, over 65, Torino)

Non sempre il cambiamento viene considerato positivo dagli intervistati. L'esperienza e l'abitudine, anche se possono migliorare il modo di guidare, talvolta hanno un'influenza negativa aumentando la possibilità di distrarsi e di sottovalutare i rischi.

«Mi sono accorto che magari sto lavorando e sono in ritardo per alcune cose molto importanti e c'è il semaforo rosso, se non c'è il vigile né niente, piano piano passo e me ne vado... E so che sicuramente, una volta va bene, la seconda anche, ma poi magari becco quello che guida sparato e... quindi sono peggiorato sicuramente. Anche il fatto di guidare tanto, ti senti più sicuro. Io sto guidando veramente tanto in questo periodo, quindi conosci la macchina, le distanze, inizi a fare zig zag in mezzo alle altre macchine, poi ti diverti a iniziare a suonare... cioè io sono peggiorato...» (Uomo, 20-30, Torino)

Per quanto riguarda il cambiamento di stile di guida a seguito di incidenti avuti o di cui si è avuto conoscenza i pareri sono discordanti. Alcune persone che hanno avuto o che hanno rischiato di avere un incidente a causa di comportamenti pericolosi, propri o altrui, riferiscono di esserne stati profondamente toccati e di aver "subito delle conseguenze" psicologiche che hanno condizionato almeno in parte il loro modo di guidare, in particolare quando il comportamento pericoloso è stato il proprio.

Il punto centrale sembra però non tanto, o non solo, l'incidente in sé, ma il grado di responsabilità che la persona si attribuisce nell'accaduto, da cui sembra dipendere in maniera direttamente proporzionale la possibilità di un cambiamento alla guida nel senso di una maggiore prudenza e attenzione.

Questa riflessione oltre a essere più volte emersa durante i *focus group* è supportata anche da alcuni studi in ambito psicologico sociale. Uno dei principi in base ai quali si organizza il funzionamento della mente umana, e il suo modo di categorizzare le molteplici informazioni che riceve dal mondo interno ed esterno, è quello dell'essere "auto-centrati" ovvero il fatto di basare le proprie inferenze più sulle esperienze che non sulle fonti esterne di informazione (Beccaria, 2004).

«Infatti, quando senti alla televisione che c'è stato magari un incidente, sì magari ci stai male 15 minuti, però poi dopo l'hai già dimenticato perché non ti ha colpito direttamente, anzi magari fai commenti del tipo "deficienti loro", invece quando succede anche solo a un familiare vieni messo nella condizione di pensarci veramente, perché pensi "cacchio poteva andare peggio" e magari lì hai una vaga possibilità di condizionare il tuo comportamento alla guida, ma se no ci pensi magari a livello teorico poi quando sei lì...» (Ragazza, 14-20, Cuneo)

«Io guido dal '60 e in tutti questi anni ho subito due tamponamenti, però un episodio mi è rimasto in mente. Quando siamo andati a fare i campionati nazionali di sci a Bormio stavamo tornando io ero insieme a mia figlia, mia figlia aveva allora 7 anni, e altri due amici. Siccome avevo lavorato tutta la notte alla stesura delle classifiche, ero stanco morto, l'indomani mattina ci siamo messi in macchina e da Bormio stavamo venendo a Torino, vicino all'autogrill di Novara mi sono addormentato e ho ringraziato Dio che

pioveva a dirotto, perché ho preso una pozzanghera d'acqua e ho sentito zzzmm quel rumore mi ha svegliato ero già... non so, Iddio mi ha salvato. Così, dopo quell'episodio, al primo sintomo di stanchezza io mi fermo... Quel fatto mi ha condizionato soprattutto perché poi, con il lavoro che facevo, ero sempre sulla strada, però io appena avevo così il primo sintomo di stanchezza, non mi accontentavo più del doppio caffè, mi fermavo la mia oretta e poi riprendevo il viaggio, cioè quella è stata una grazia perché c'è stato proprio questo fruscio d'acqua sotto la macchina che mi ha svegliato, infatti non se ne è accorto nessuno... Ecco questo fatto mi ha condizionato ed è rimasto per tutta la vita, però in positivo perché io mai più mi sognerò di continuare in uno stato di stanchezza conclamata...» (Uomo, over 65, Torino)

«Per esempio, a me per uscire un po' dal discorso alcol è stato per un colpo di sonno, quando sei stanco e capita, ti addormenti e stai magari per qualche metro addormentato e quello lì è bruttissimo, perché poi va beh, la prima volta che mi è successo sono arrivato a casa, la seconda volta mi sono fermato e mi sono messo a dormire perché in quel caso lì... l'Ape, se ti va bene, si prende la curva se no... Quella è stata una delle esperienze più brutte... mi sono spaventato, la prima volta sono tornato a casa, la seconda volta mi sono fermato e ho dormito...» (Ragazzo, 14-20, Cuneo)

«Io mi sono trovata a essere causa di un incidente che poteva avere delle conseguenze gravissime... direi concausa perché, secondo me, c'era tutta una serie di attenuanti però di fatto è come se non avessi rispettato uno stop. Devo dire finché non ho saputo che la persona coinvolta nell'incidente era fuori pericolo sono stata spaventata... molto in ansia... è passato più di un anno e la cosa mi ha parecchio segnata...[il mio comportamento N.d.R.] è cambiato, sì, con maggiore paura di stare sulla strada... puoi sì essere vittima, ma anche provocare incidenti gravi... forse mi ha un po' bloccata. Poi forse anche per deformazione professionale lavoro in unità spinale. E con quello che vedo...» (Donna, 31-46, Novara)

«Secondo me, neanche quando vieni coinvolto, perché io ho avuto un amico, cioè un conoscente che è quasi morto in un incidente e tutti i suoi amici ci hanno pensato forse 5 giorni e il sabato dopo si sono ubriacati e un altro ha rischiato di ammazzarsi di nuovo. Cioè erano migliori amici questi due e hanno rischiato di ammazzarsi a una settimana di distanza. Quindi, secondo me, neanche se vieni colpito, ci pensi più che tanto cioè non riesco a capirli... perché comunque tutti e due adesso hanno avuto tutta una serie di operazioni e cioè non riesco a capirli...» (Ragazza, 14-20, Cuneo)

«Secondo me, uno sente degli incidenti stradali, magari rimane colpito però una volta che si mette alla guida ognuno di noi pensa: beh, però non è detto che debba capitare a me, sembrano sempre delle cose esterne...» (Donna, 20-30, Torino)

«[dopo un incidente fatto da solo N.d.R.]...è cambiato che non faccio più le rotonde così velocemente, però non molto... la cintura non la mettevo prima e non la metto adesso... la motivazione è che mi dà proprio fastidio, faccio come molta gente che quando vede la polizia velocemente la metto ... la tieni, ma poi la tolgo... so che non è giusto, non mi hanno mai fermato e detto "Lei non ha la cintura", quando mi beccheranno ci penserò... e la metterò, sbaglio ma per ora continuo a non metterla.» (Uomo, 31-45, Novara)

7. Le proposte

In tutti i gruppi sono emerse infine frequentemente idee e proposte in tema di prevenzione. Questo rileva a nostro parere un interesse, anche creativo, da parte degli intervistati e una buona capacità di riflessione su un tema come quello della sicurezza sulla strada.

La maggior parte delle riflessioni fatte si è concentrata sul problema specifico delle "stragi del sabato sera" e, un po' più in generale, su una prevenzione che riguardi comunque i **giovani** e il **consumo di alcol**. Alcune persone hanno poi riproposto esperienze già realizzate o discusse in passato, come ad esempio la chiusura

anticipata delle discoteche. Queste iniziative, considerate meritorie, secondo i nostri partecipanti non hanno ricevuto un'adeguata attenzione e supporto.

«Credo che rimedi a questo ce ne siano, basta applicarli e basta volerli soprattutto... come per esempio la chiusura anticipata delle discoteche, non necessariamente bisogna chiudere alle cinque, ma se si chiudesse alle tre, io sono convinto che qualche ora di sonno in più o di sballo in meno sarebbe utile a non creare incidenti...» (Uomo, over 65, Torino)

L'uso dei **mezzi pubblici** o del taxi potrebbe evitare di salire a bordo di un'auto o di una moto guidata da un amico che ha bevuto. Purtroppo questa abitudine, molto diffusa nelle città del nord Europa, è difficilmente praticabile nel nostro Paese per la mancanza di mezzi pubblici la sera e per il costo del taxi.

«Secondo me, bisognerebbe pensare a cose alternative. Tipo io ho un'amica che abitava a Mirafiori e quindi quando non avevamo ancora la patente magari lei tornava in taxi a casa. E una cosa che potrebbe essere è il vado in discoteca, poi magari me ne torno in taxi, però costano troppo.» (Donna, 20-30, Torino)

«...però in altre città lo fai tranquillamente, io vedo mia sorella che sta a Londra, sono andata a trovarla più volte e vedo che escono tutti quanti in pullman e metro che c'è tutto il giorno e la notte» (Uomo, 20-30, Torino)

«Dovrebbero far passare almeno un mese tipo, no un mese forse è troppo, tipo per due sabati sera alle discoteche sciopero dell'alcol, nessuno beva alcol e vedere poi all'uscita delle interviste cosa hanno pensato per due sabati sera cosa ne hanno pensato...» (Ragazzo, 14-20, Torino)

Ispirandosi probabilmente a esperienze americane, un partecipante propone di introdurre attività di **volontariato** in situazioni dove possano constatare quali sono le conseguenze degli incidenti stradali. Questa sanzione, difficilmente attuabile così come descritta, negli Stati Uniti viene applicata come forma di rieducazione sociale nel caso di persone che hanno causato incidenti o che sono state sorprese alla guida in stato di ebbrezza.

«Secondo me, sarebbe una cosa giusta far fare del volontariato ai giovani, farli accompagnare la polizia o i carabinieri la sera, alla sera del sabato fargli fare del volontariato o anche negli ospedali fargli assistere questi ragazzi o chiunque abbia avuto degli incidenti, che si rendano conto di persona effettivamente le cavolate che fanno quando vanno a sbattere contro un palo perché si addormentano o qualcos'altro, quella sarebbe una cosa giusta...» (Donna, over 65, Torino)

Anche per quanto riguarda il settore delle campagne sociali - televisive, radiofoniche o affissionistica - sono state avanzate alcune interessanti proposte. L'utilizzo di un linguaggio comunicativo forte potrebbe non funzionare con un target adulto, in particolare per convincere i genitori a usare il seggiolino per i figli e a usarlo correttamente, mentre forse sarebbe più efficace toccare altri tasti emotivi, come quello di garantire un futuro ai propri bambini.

Dai giovani, invece, viene suggerito l'uso di **testimonial** più vicini al loro mondo, ma soprattutto un maggior controllo dei contenuti dei messaggi pubblicitari commerciali, che troppo spesso trasmettono una forte connessione tra alcol e divertimento, come se senza il consumo di alcolici non fosse possibile divertirsi.

«Io sono un po' stufo dei messaggi shock! Perché ci bombardano continuamente di messaggi shock. Per cui mi è venuta un'idea: ho una foto bellissima delle mie figlie piccole, tutte e due nei seggiolini dietro, tutte e due con le cinture di sicurezza. Secondo me, sarebbe carino un cartellone con sopra: "Ecco queste due bambine oggi hanno 20 anni..." Cioè mi sembrerebbe una cosa carina, soprattutto per i giovani, per i genitori che si portano i bambini in macchina in braccio, davanti, e ce n'è ancora moltissimi. In città soprattutto, dove rischiano di farsi male... Una cosa un po' meno shockante che tocchi lo spirito materno, paterno; perché vedere i morti basta!» (Donna, 45-64, Torino)

«Per esempio, anche far fare le campagne pubblicitarie per i giovani a delle icone. Cioè se io ho Mastella che mi dice devi fare così cioè... magari invece qualche calciatore, Vasco, no?» (Uomo, 20-30, Torino)

«Secondo me, basterebbe iniziare con togliere quelle pubblicità di alcolici in cui si vede una festa che quando non c'è più l'alcol la festa finisce, sarebbe la prima cosa..» (Ragazza, 14-20, Cuneo)

«Secondo me anche alla radio perché quando uno è in macchina, cioè comunque l'accende la radio per ascoltare la musica, poi durante l'ascolto potrebbero dire qualcosa, così uno mentre è in macchina...cioè magari in quel momento è più sensibile, cioè l'apprende di più il messaggio» (Ragazza 14-20, Torino)

Spesso come punto di riferimento per sviluppare delle proposte sulla prevenzione sono state riferite delle esperienze estere (i paesi citati sono stati in particolare Stati Uniti, Inghilterra e Germania) e in tutti i casi il confronto con il sistema italiano è a favore del paese estero. La maggior parte di queste proposte verte sui problemi dell'eccesso di velocità e dell'abuso di alcol che, come abbiamo visto, rappresentano per quasi tutti i partecipanti ai focus la più diffusa causa di incidenti. Si introduce qui la responsabilità del gestore del locale dove sono vendute bevande alcoliche: anche in Italia è vietata la vendita di alcolici a persone ubriache, ma, ancora una volta, siamo in presenza di una norma scarsamente conosciuta e applicata.

«Vorrei narrare un episodio che mi sembra calzato proprio a proposito. Se qualcuno entra in un bar, in un ristorante e beve oltre misura prende e se ne va, se a un certo momento viene bloccato e questo qui risponde in proprio di quello che ha combinato. In Canada non è così è una testimonianza che porto, noi abbiamo un amico che ha un ristorante in Canada, questo nostro amico è stato multato con una multa salatissima perché un avventore si era ubriacato e lui l'ha lasciato andare con la sua macchina... Allora a questo punto cosa doveva fare? Prenderlo e accompagnarlo, anche se era uno sconosciuto, prenderlo portarlo a casa e tornare indietro, oppure accertarsi che ci fosse un'altra persona che lo portava a casa oppure se questo qui si rifiutava di farsi portare a casa, insisteva per andare da solo e quindi si assumeva tutte le responsabilità doveva trattenerlo e chiamare la polizia...» (Uomo, over 65, Torino)

«In America le sanzioni sono molto pesanti, non all'acqua di rose...» (Donna, 31-46, Novara)

«Ma non so se è quello: io ho lavorato per sei mesi in Siberia, e avevo gli autisti, perché noi non siamo in grado di guidare in quelle zone lì; autisti che vi garantisco bevevano tutti. Non è un problema di freddo, sono abituati. Come in Germania, di venerdì sera o di sabato sera, si devono ubriacare, non ci sono... tutti i paesi del nord! E io vi garantisco che quando questi guidavano, non bevevano, ma neanche una birra, e ho visto gente bersi tranquillamente bicchieri così di vodka, senza prendere fiato.» (Uomo, 45-64, Torino)

«Sì. però io so che ad esempio in Svizzera sulle autostrade non ci sono i limiti di velocità, ma gli incidenti sono minori...» (Ragazzo, 14-20, Torino)

Conclusioni

La ricerca, che ha indagato i comportamenti e le opinioni di un campione di più di tremila cittadini piemontesi e approfondito gli atteggiamenti e le percezioni di ottanta testimoni attraverso un'analisi qualitativa, fornisce spunti utili all'individuazione di strategie di intervento mirate a livello territoriale.

Sebbene infatti le informazioni siano dichiarazioni e opinioni - e quindi non coincidano necessariamente con i comportamenti reali - esse stanno alla base degli schemi di pensiero che li determinano, e sono quindi fondamentali per intervenire provocando cambiamenti culturali.

Sui **comportamenti a rischio** dei guidatori, la ricerca ha confermato come, anche a livello regionale, sia necessario intervenire sui tre fattori ritenuti prioritari dalla Commissione Europea: eccesso di velocità, guida in stato di ebbrezza e mancato uso dei dispositivi di sicurezza.

Il tema dell'**eccesso di velocità** è emerso in maniera molto problematica, mettendo in evidenza atteggiamenti contraddittori. Se da un lato le persone concordano nel ritenerlo la prima causa degli incidenti, dall'altro lato sono molti i guidatori che dichiarano di superare i limiti consentiti. Su strade urbane ed extraurbane, dove si concentra il numero maggiore delle vittime degli incidenti stradali regionali, sono infatti circa il 60% i guidatori che li superano. Non solo: risulta piuttosto diffusa l'opinione che i limiti andrebbero elevati, perché incoerenti con le potenzialità delle automobili e con le caratteristiche delle strade; opinione condivisa specialmente dagli uomini che sono anche il gruppo che dichiara di superarli più frequentemente. Come hanno messo in luce diversi studi, infatti, anche questa indagine ha confermato una significativa differenza di genere sia nei comportamenti dichiarati che nelle opinioni espresse circa la violazione delle regole: le donne appaiono più consapevoli del rischio e meno propense ad attuare comportamenti pericolosi alla guida.

A proposito di quello che Taggi (2005) definisce "il problema con la P maiuscola", la **guida in stato di ebbrezza**, i cittadini si sono mostrati consapevoli del fatto che questo comportamento costituisca un problema. Tuttavia emerge una tendenza diffusa a sottostimare la quantità di alcol che può influire sulle prestazioni alla guida. Significativo a questo proposito è lo scarto rilevato tra coloro che ritengono di avere guidato dopo aver bevuto troppo negli ultimi tre mesi (8,4%) e quelli che hanno ammesso di avere guidato dopo avere bevuto anche solo una piccola quantità di alcol nell'ultima settimana (più del 40%). Un'altra tendenza rilevata è quella di attribuire questo comportamento esclusivamente ai giovani, mentre la ricerca mostra che il problema riguarda altrettanto seriamente anche adulti ed anziani. Anzi, sul piano della conoscenza, i giovani risultano essere più correttamente informati sui fattori che influenzano il livello alcolemico. Tuttavia, il tasso consentito dalla normativa italiana risulta poco conosciuto e nessuno è in grado di associarlo a una specifica quantità di alcol che il singolo può consumare. Forse anche a causa della confusione informativa non sono pochi coloro che ritengono che questo limite andrebbe elevato.

Sul consumo di **altre sostanze psicoattive** la popolazione piemontese ha fornito un'immagine piuttosto virtuosa che può dipendere dalla difficoltà di ammettere un comportamento illegale, difficoltà peraltro comune a tutte le ricerche che si occupano di questo tema: poco più dell'1% degli intervistati ha dichiarato di essersi messo alla guida dopo avere consumato **sostanze psicoattive** negli ultimi tre mesi, percentuale però che sale nelle fasce di età più giovani (9,1% tra i 14 e 19enni e 6,1% tra i 20-30enni, inclusi coloro che non ricordano). Il **consumo di**

farmaci prima di mettersi alla guida riguarda invece il 7% dei guidatori, con una incidenza maggiore tra gli adulti e le donne.

Sui **dispositivi di sicurezza** la ricerca da un lato ha confermato che in Piemonte l'uso delle cinture anteriori, sia da parte del guidatore che da parte del passeggero, si può ormai considerare un'abitudine consolidata per la quasi totalità della popolazione. Dall'altro lato ha messo in evidenza l'urgenza di intervenire per massimizzare anche l'uso delle cinture posteriori, perché solo il 40% degli intervistati ha dichiarato di allacciarle sempre. A questo proposito nell'indagine qualitativa è emerso che molti cittadini non sono nemmeno a conoscenza dell'obbligatorietà dell'uso di questi dispositivi. Il dato è piuttosto significativo se si considera che, secondo l'Istituto Superiore di Sanità (Taggi, 2005) e la maggior parte della letteratura internazionale (Dinh-Zarr et al., 2001), l'allacciamento delle cinture può dimezzare la probabilità di perdere la vita a seguito di un incidente.

La ricerca ha poi confermato la diffusione del problema della **stanchezza**, considerato dall'Istat la prima causa degli incidenti su strada urbana. I guidatori piemontesi si mostrano consapevoli di questo rischio, senza peraltro mettere in atto strategie per evitare di trovarsi in questa situazione: un intervistato su tre riconosce infatti di aver guidato in condizioni di eccessiva stanchezza almeno una volta negli ultimi tre mesi.

A proposito dei motivi di distrazione alla guida, particolarmente significativo è l'uso del **telefono cellulare**: in generale, le persone concordano sulla pericolosità di questo comportamento, anche se l'indagine ha rilevato che sono ancora molto pochi coloro che si sono dotati di dispositivi audio appositi (un guidatore su tre possiede l'auricolare e circa uno su sette il vivavoce), e ancora meno quelli che li utilizzano regolarmente. E' piuttosto significativa al riguardo la percentuale di coloro che, riferendosi all'ultima volta che ha ricevuto una telefonata, ha ammesso di avere usato normalmente al cellulare continuando a guidare, pari circa al 18% del campione.

Come evidenziato dalla ricerca europea SARTRE (2004), anche questa indagine, da un lato, ha rilevato un'**incongruenza tra opinioni dichiarate e comportamenti agiti**, dall'altro lato, ha messo in evidenza la tendenza da parte delle persone a **minimizzare i rischi** confidando eccessivamente nelle proprie capacità di guida e attribuendo ad altri la responsabilità degli incidenti. Atteggiamento che si manifesta soprattutto in relazione all'età del guidatore, che finisce per essere identificata di per se stessa come fattore di rischio.

Oltre al bisogno di colmare le lacune di informazione già evidenziate (in particolare sull'obbligatorietà delle cinture posteriori e sul tasso alcolemico) si rileva dunque anche la necessità di diffondere una **cultura della sicurezza**, informando meglio sui rischi che effettivamente si corrono mettendo in atto comportamenti scorretti e cercando di responsabilizzare tutti i guidatori, anche attraverso il contrasto di alcuni stereotipi che appaiono molto diffusi, ma che rischiano di spostare l'attenzione su un gruppo particolare, che viene assunto come "capro espiatorio" di tutti i problemi (i giovani).

I cittadini coinvolti nell'indagine hanno dimostrato di essere ricettivi sul tema della sicurezza stradale e si dichiarano d'accordo sull'utilità di **iniziative di informazione ed educazione**, indicate dalla maggior parte degli intervistati come le misure più efficaci per contrastare gli incidenti. Le opinioni, che la ricerca ha rilevato a questo proposito, confermano le indicazioni fornite da altri studi, in particolare quello dell'Istituto Superiore di Sanità (Taggi, 2005), mostrandosi favorevoli a un'informazione di tipo "ostensivo", che non faccia leva esclusivamente sulla paura, e che eviti le raccomandazioni, ma fornisca indicazioni chiare e puntuali

su dati di realtà. Il messaggio emotivo deve essere dunque accompagnato da informazioni sulle azioni positive da intraprendere per proteggersi o per ridurre i rischi e dare maggior risalto ai cambiamenti di comportamento piuttosto e agli atteggiamenti protettivi.

Sebbene il 90% del campione riconosca il ruolo strategico della formazione sia nell'ambito delle autoscuole sia nell'ambito del sistema scolastico tradizionale, i giovani sottolineano il bisogno di interventi dal taglio pratico e coinvolgente, mentre denotano una certa sfiducia nei confronti di lezioni di tipo "cattedratico". Queste indicazioni trovano conferma nelle revisioni sistematiche delle ricerche sull'efficacia delle iniziative di prevenzione, che evidenziano come l'educazione alla sicurezza stradale promossa nelle scuole e nelle autoscuole rappresenti una componente importante nella prevenzione e nella riduzione degli incidenti stradali (Vernich et al., 1999) purché sia basata sull'utilizzo di modalità didattiche attive e delle nuove tecnologie informatiche e multimediali. Le attività tradizionali, in cui chi partecipa ha una funzione esclusivamente passiva, non sono infatti efficaci nel modificare i comportamenti, mentre le iniziative che coinvolgono attivamente i partecipanti e forniscono loro strumenti pratici sono maggiormente in grado di modificare gli atteggiamenti e i comportamenti. Sembrano essere particolarmente efficaci tecniche dell'apprendimento attivo che si basano sulla metodologia dell'apprendimento per problemi, sulle simulazioni, sui *role-playing*, sugli studi di caso, ecc. (Elder et al., 2005; Davis et al., 1992.). Sono fortemente raccomandati gli approcci di tipo integrato e ripetuti nel tempo (ivi). In una recente rassegna della letteratura (Marinero, 2007), si evidenzia l'efficacia della formazione degli insegnanti e istruttori di autoscuola nella riduzione degli incidenti stradali grazie all'incremento delle conoscenze e delle abilità alla guida (Mayhew et al., 1998).

Molti partecipanti hanno portato anche l'esempio dei corsi di guida sicura quale strumento particolarmente efficace sia per acquisire una maggiore consapevolezza del rischio, sia per aumentare concretamente le proprie capacità di guida. Un'altra iniziativa che dalla rilevazione sembra essere stata recepita dalla popolazione piemontese - specialmente quella giovane - è la campagna sul "guidatore designato" ("Bob"): quattro ragazzi su cinque tra i 14 e i 19 anni hanno infatti dichiarato che nella loro cerchia di amici quando si esce in compagnia esiste l'abitudine di fare guidare chi non ha bevuto. E' bene ricordare che queste tipologie di azione al momento non sono supportate da evidenze scientifiche che ne provino l'efficacia, probabilmente perché essendo iniziative piuttosto recenti il numero di studi valutativi è ridotto e quindi necessitano di ulteriori approfondimenti (Ditter et al., 2005; Mayhew e Simpson, 2002).

Accanto alle misure formative e informative risulta però urgente e necessario **augmentare i controlli** sulle strade, problema già evidenziato sia dalla ricerca SARTRE (2004) - secondo la quale gli italiani sono il popolo europeo che in assoluto rischia di meno di incorrere in un controllo - sia nei documenti programmatici nazionali. Questo lavoro ha confermato che il problema riguarda fortemente anche il Piemonte: le persone coinvolte dall'indagine hanno espresso nella maggior parte dei casi l'opinione che il rischio di essere controllati è molto basso. Questa percezione è confermata dall'elevata percentuale di intervistati che non è mai stata fermata per un controllo. Significativa è, ad esempio, la quota di coloro che non sono mai stati controllati per eccesso di velocità, pari all'86,4% del campione, nonostante, come abbiamo visto, più della metà dei guidatori non rispetti i limiti. Sappiamo da numerose ricerche internazionali come l'intensificazione dei controlli, anche su violazioni specifiche come la guida in stato di ebbrezza, contribuisca in maniera significativa alla modificazione dei comportamenti e quindi alla riduzione del rischio (Shults et al., 2001). Le iniziative di prevenzione tuttavia dovrebbero puntare anche ad aiutare i cittadini non tanto e non solo ad attuare comportamenti

corretti alla guida per timore della sanzione, ma soprattutto a comprendere il significato preventivo e protettivo del controllo e della norma.

Da questa indagine possiamo trarre un'ultima considerazione importante ai fini delle iniziative di informazione e sensibilizzazione in tema della sicurezza stradale: quale che sia il tipo di azione che si intende intraprendere essa deve essere specificatamente progettata per un target ben individuato. Donne e uomini, giovani e anziani devono essere destinatari di messaggi appropriati per il raggiungimento di obiettivi specifici. Anche in questo caso numerose sono le prove di efficacia (Elder et al., 2004) relative a campagne caratterizzate da una programmazione e un'esecuzione accurata (elevata qualità, target mirato, collocazione del messaggio) e adeguatamente integrate con altre iniziative di prevenzione. Laddove presenti, sarebbe dunque importante assumere modelli di intervento "robusti", che siano supportati da almeno qualche prova di efficacia, senza tuttavia sottovalutare le caratteristiche specifiche del contesto di intervento.

Infine, i dati sulla mobilità dei cittadini piemontesi, che di gran lunga prediligono l'uso dell'automobile per gli spostamenti quotidiani, sottolineano l'importanza di educare a una mobilità sostenibile, che tenga conto di tutti gli utenti della strada, dei problemi ambientali e della sicurezza stradale.

Bibliografia

- Beccaria F. (a cura di) (2004), *Sul filo del rischio*, FrancoAngeli, Milano.
- Beccaria F. (a cura di) (2005), *Progetto Bob. Valutazione della campagna*, Rapporto di ricerca, Regione Piemonte.
- Beccaria F., Prina F. (1996), "Le dimensioni culturali e sociali dell'alcool", in Ruggenini Moiraghi A. (a cura di), *Alcolologia*, Masson, Milano.
- Beccaria F., Prina F. (in corso di pubblicazione), *Giovani e alcol: un rapporto in evoluzione*
- Brown R. (1965) *Social Psychology*, Free Press, New York
- Carbone P. (2004), *Giovani, adulti e rischio: punti di vista a confronto*, Quaderno n. 16, Osservatorio Permanente sui Giovani e l'Alcool, Casa Editrice Risa, Roma.
- Cardano M. (2001), *Metodologia delle scienze sociali*, Libreria Stampatori, Torino.
- Christie N. (1986), "Suitable Enemy", in Bianchi H., van Swaaningen R. (a cura di), *Abolitionism. Toward a Non-Repressive Approach to Crime*, Free University Press, Amsterdam.
- Commissione Europea (2001), *Libro Bianco- La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*.
- Commissione Europea (2003) Comunicazione n. 963- *Tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni per veicoli sicuri e intelligenti*.
- Commissione Europea (2006),,, *Programma di azione europeo per la sicurezza stradale – Bilancio Intermedio*, Comunicazione della Commissione 74 def.
- Corrao S., *Il focus group*, Franco Angeli, Milano, 2000.
- Davis et al. (1992), "Evidence for the effectiveness of CME: a review of 50 randomized controlled trials", *JAMA*, 268; 1111-7.
- Dinh-Zarr T.B., Sleet D.A., Shults R., et al. (2001), "Reviews of evidence regarding interventions to increase the use of safety belts", *American Journal of Preventive Medicine*, 21 (4s): 48-65.
- Ditter S.M., Elder R.W., Shults R.A. et al. (2005), "Effectiveness of designated driver programs for reducing alcohol-impaired driving", *American Journal of Preventive Medicine*, 28 (5s): 280-7.
- Elder R.W., Shults R.A., Sleet D.A. et al. (2004), "Effectiveness of mass media campaigns for reducing drinking and driving and alcohol-involved crashes", *American Journal of Preventive Medicine*, 27 (1): 57-65.
- Elder W.E., Nichols J.L., Shults R.A. et al. (2005), "Effectiveness of school-based programs for reducing drinking and driving and riding with drinking drivers", *American Journal of Preventive Medicine*, 28 (5s): 288-304.
- Eurobarometer (2007), *Attitudes towards alcohol*, Report
- ISTAT (2005), *Statistica sugli incidenti stradali anno 2003-2004*.
- ISTAT (2007), *Incidenti stradali- Anno 2005- 2006*.
- Jellison J.M., Riskind J. (1970) "A social comparison of abilities: interpretation of risk taking behaviors", *Journal of Personality and Social Psychology*, 25(4) :235
- Marinero L. (2007), "La promozione della salute: gli interventi efficaci incidenti stradali", presentazione nell'ambito di *La Sorveglianza e la Prevenzione degli incidenti domestici e stradali: un percorso per gli operatori* organizzato da Ministero Salute-CCM", L'Aquila 16-20 aprile.
- Mayhew D.R., Simpson H.M. (2002), "The safety value of driver education and training", *Injury prevention*, 8 (s3): ii3-ii8.
- Mayhew et al. (1998), "Effectiveness and role of driver education and training in a graduated licensing system", *J. Public Health Policy*, 19(1): 51-67.
- Moscovici S. (1984), Il fenomeno delle rappresentazioni sociali, in Farr R.M., Moscoviti S. (a cura di), *Rappresentazioni sociali*, Il Mulino, Bologna.

- Osservatorio Permanente sui Giovani e l'Alcool, *Gli Italiani e l'alcol 2006 - V Indagine DOXA*, in corso di stampa.
- Polmonari A., Cavazza N., Rubini M. (2002), *Psicologia sociale*, Il Mulino, Bologna.
- Regione Piemonte (2006), *Incidenti stradali in Piemonte dal 2000 al 2004*, Quaderno di lavoro 18.
- Regione Piemonte (2006), *Lo Stato di incidentalità nell'Unione Europea, in Italia e in Piemonte- PRSS Quaderno di Lavoro 1*.
- SARTRE (2004), *European drivers and road risk*, Report.
- Scafato E., Ghirini S., Russo R. (2006), *I consumi alcolici in Italia: analisi e proposte*, Report presentato all'Alcohol Prevention Day, Roma 20 aprile (www.epicentro.iss.it)
- Sciacca J.P. (1987), "Student peer health education: a powerful yet inexpensive helping strategy", *The Peer Facilitator Quarterly*, 5.
- Shults R.A., Elder R.W., Sleet D.A. et al. (2001), "Reviews of evidence regarding interventions to reduce alcohol-impaired driving", *American journal of preventive medicine*, 21 (4s): 66-88.
- Taggi F., Dosi G. (2005), *Guida e comportamenti a rischio dei giovani*, Rapporti ISTISAN 05/5.
- Taggi F. (a cura di) (2005), *Sicurezza stradale verso il 2010 (Rapporto del progetto DATIS)*, Istituto Superiore di Sanità, Roma, www.iss.it/sicu
- Tajfel H., Turner J.C. (1986), "The Social Identity Theory of Intergroup Behavior," in Worchel S., Austin W.G. (a cura di), *The Psychology of Intergroup Relations*, Nelson-Hall, Chicago.
- Tajfel H., Sheikh A. A., Garner R. C. (1964), "Content of Stereotypes and the Inference of similarity members of stereotyped group", *Acta Psychologica*, 22:191-201.
- Tajfel H., Flament, C., Billig, M., Bundy, R. (1971), "Social Categorization and Intergroup Behaviour", *European Journal of Social Psychology*, 1:149-178.
- Vernich et al. (1999), "Effects of high school driver education on motor vehicle crashes, violations, and licensure", *Am J Prev Med* 1999: 40-6.

Allegati

Questionario guidatore

Questionario non guidatore

Tabelle analisi quantitativa