

# R.D.T.

## Glossario

# Sicurezza stradale: che fare a scuola?

## I giovani e l'ambiente stradale: soggettività interpretativa e sottovalutazione del rischio

FONTE CENSIS

### Considerazioni di sintesi

#### L'elevata vulnerabilità dei giovani utenti della strada

**S**ecundo gli ultimi dati disponibili riportati nelle statistiche ufficiali, nel 2002 in Italia sono deceduti a causa di incidenti stradali 374 minori e 30.002 hanno riportato lesioni di diversa gravità.

In particolare, quasi un terzo delle giovani vittime (108, pari al 28,9%) ha perso la vita in infortuni alla guida di un veicolo a due ruote.

Questi pochi dati denunciano, in estrema sintesi, come l'ambiente stradale sia caratterizzato da elevati livelli di rischio potenziale, in particolar modo per le giovani generazioni (secondo le statistiche sanitarie, gli incidenti stradali rappresentano la prima causa di morte per i giova-

ni di età compresa tra i 15 e i 24 anni). L'incidentalità giovanile appare non solo numericamente elevata, ma anche associata ad alti tassi di mortalità e di lesività, in specie con riferimento alla mobilità con veicoli a due ruote.

L'educazione stradale per gli utenti della strada più giovani costituisce pertanto una priorità di assoluto rilievo sociale e la "domanda" di sicurezza coinvolge le amministrazioni pubbliche a tutti i livelli.

L'evidenza empirica dei dati ufficiali è confermata e integrata dai risultati della presente indagine, eseguita nell'ambito della seconda annualità del programma "Una nuova cultura della sicurezza stradale" realizzato dal CENSIS in collaborazione con la casa editrice Felice Le Monnier, il Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che prevede il coinvolgimento di tutte le scuole secondarie superiori del Paese per la somministrazione di un test di autovalutazione ai 2,6 milioni di studenti, e il monitoraggio quinquennale dei comportamenti di mobilità e della cultura della sicurezza stradale di un campione rappresentativo dei giovani italiani.

Come riepilogato nella [tavola 1](#), che compendia i principali risultati dell'attività di ricerca analizzati dettagliatamente nei capitoli successivi del Rapporto, *un terzo dei giovani è stato coinvolto in almeno un sinistro stradale*. I ragazzi che si spostano nel traffico con ciclomotori e scooter costituiscono una categoria di "utenti deboli" fra le più a rischio. Quasi il 20% è rimasto vittima di un incidente a bordo di un ciclomotore o di una moto, e *sette volte su dieci gli infortuni in motorino hanno avuto come conseguenza il ferimento della persona* (in particolare, hanno provocato lesioni gravi e invalidanti nel 6,7% dei casi).

I risultati dell'indagine permettono anche di individuare alcuni fattori da ritenere alla base della *elevata vulnerabilità dei giovani nell'ambiente stradale*:

■ innanzitutto, *l'alto grado di motorizzazione precoce, prevalentemente "a due ruote"*, dal momento che in città sei gio-

vani italiani su dieci utilizzano il motorino (il parco circolante dei mezzi a motore a due ruote è arrivato a contare in Italia circa 10,1 milioni di veicoli, all'incirca la metà del totale europeo, e in particolare i "cinquantini", guidati in gran parte da minori, sono ormai circa 6,5 milioni); ■ *l'elevata esposizione al rischio a causa di comportamenti inadeguati nell'ambiente stradale.* Risultano *abitudinari e a bassa probabilità di essere sanzionati* comportamenti scorretti come non attraversare la strada sulle strisce pedonali (tre ragazzi su dieci) o infrazioni come percorrere un incrocio in motorino con il semaforo rosso (quattro giovani su dieci). Alcune violazioni vengono commesse per *sottovalutazione del rischio*: l'8% del campione, ad esempio, ammette di non usare mai il casco in motorino (quota che sale al 22,3% al Sud) e quasi un quarto afferma di indossarlo solo perché teme di incorrere nella sanzione. Altre trasgressioni sono legate alla *tolleranza delle autorità* o a quei meccanismi psicologici che intervengono nell'adolescente quando entrano in gioco *motivazioni relazionali ed esigenze di socializzazione* nell'ambito del gruppo sociale di appartenenza (sei giovani su dieci circolano in due sul motorino, al Sud addirittura l'83,5%); ■ *le distorsioni nella percezione del rischio* e la scarsa capacità di interpretare in maniera appropriata le situazioni critiche, di percepire le reali probabilità di incorrere in un incidente e di valutare il pericolo oggettivo. Per l'eccessiva fiducia in se stessi e la ridotta comprensione delle variabili ambientali in grado di influenzare le prestazioni individuali e di condizionare negativamente la sicurezza della guida, uno studente su dieci ritiene di poter controllare anche gli agenti esterni avversi (oscurità, maltempo ecc.); la metà del campione non valuta correttamente il condizionamento di eventuali alterazioni del proprio stato psico-fisico (addirittura, il 16,4% ammette di guidare anche in stato di ebbrezza, e tale quota sale al 22,9% tra i soggetti maschi); uno su cinque ha una concezione decisamente superficiale della guida ("guidare è molto

facile, lo fanno tutti") e non considera adeguatamente tutti gli elementi in gioco (il rispetto delle norme, che presuppone la conoscenza del Codice della strada e della segnaletica, le prestazioni del veicolo, le condizioni del fondo stradale e del contesto ambientale, gli agenti atmosferici,

il proprio stato psico-fisico, i comportamenti altrui);

■ *l'inappropriato rapporto con le norme del Codice della strada* o la limitata capacità di gestire eventi complessi dipendente da immaturità e scarsa esperienza. Un quarto dei giovani italiani non compren-

Tavola 1 **La vulnerabilità dei giovani utenti della strada in sintesi**

<b>Alto livello di motorizzazione</b>	Il 57,1% usa il motorino (il mezzo motorizzato più usato) 6,5 milioni sono i motorini (50 cc) circolanti in Italia
<b>Alto livello di incidentalità</b>	Il 33,2% ha avuto almeno un incidente (il 37,7% al Sud) Il 18,9% ha avuto almeno un incidente con moto/motorino Il 70,7% degli incidenti in motorino ha provocato lesioni – di cui: il 6,7% lesioni gravi e invalidanti 374 sono i minori morti in incidenti stradali nel 2002 – di cui: 108 (il 28,9%) alla guida delle due ruote 30.002 sono i minori feriti in incidenti stradali nel 2002
<b>Elevata esposizione al rischio a causa di comportamenti inadeguati</b>	Per consuetudine e bassa probabilità di essere sanzionato – il 31,9% non attraversa correttamente la strada – il 37,4% in motorino percorre un incrocio con il semaforo rosso Per sottovalutazione del rischio – l'8% non usa mai il casco (il 22,3% al Sud) – il 23,5% usa il casco solo per paura delle multe Per motivazioni "relazionali" e tolleranza delle autorità – il 59,6% viaggia in due sul motorino (l'83,5% al Sud)
<b>Distorsioni nella percezione del rischio</b>	Il 10,7% non valuta correttamente le condizioni esterne avverse (oscurità, maltempo ecc.) Il 50,1% non valuta correttamente le condizioni soggettive avverse (alterazioni dello stato psico-fisico) – di cui: il 16,4% guida anche in stato di ebbrezza (il 22,9% tra i maschi) Il 20,1% ha una concezione superficiale della guida ("guidare è molto facile: lo fanno tutti")
<b>Rapporto inappropriato con le norme del Codice della strada</b>	Il 24,9% non comprende/interpreta correttamente il Codice Il 27,2% fa arbitraggio tra prescrizioni e autonoma valutazione del rischio L'11% rispetta le norme solo perché teme le multe
<b>Bassa sensibilità agli standard di sicurezza</b>	Il 21% sogna un'automobile potente e veloce (il 30,4% tra i maschi) vs il 35,2% che desidera un'automobile sicura Il 22,6% non fa una costante manutenzione del motorino Il 26,2% riconduce la sicurezza solo agli optional (sicurezza passiva) Il 24,3% riconduce la sicurezza solo alle abilità di guida
<b>Scarso supporto delle istituzioni</b>	Il 69,5% non ha l'educazione stradale tra le materie scolastiche L'11,9% non è soddisfatto del corso frequentato a scuola

Fonte: indagine CENSIS-Le Monnier 2003, ISTAT, CENSIS Servizi

de o non interpreta nella maniera corretta le formulazioni del Codice, il 27% è decisamente autoreferenziale e fa arbitraggio tra prescrizioni e autonoma valutazione del rischio, un ragazzo su dieci rispetta le regole solo perché teme le multe;

■ la *bassa sensibilità agli standard di sicurezza*. Due giovani su dieci sognano potenza e velocità, piuttosto che sicurezza e affidabilità, quando pensano alla loro automobile ideale. Il 22,6% del campione non si cura di fare una regolare manutenzione del motorino assicurandosi personalmente dell'efficienza di funzionamento, sottovalutando perciò la componente "attiva" della sicurezza. In effetti, per un quarto i giovani riconducono gli standard di sicurezza solo all'efficacia degli accorgimenti tecnici e degli optional di "sicurezza passiva" (cinture di sicurezza, poggiatesta, *air-bag*, ABS, freni a disco, barre di rinforzo ecc.) e un ulteriore quarto fa affidamento solo sulle abilità umane – dunque, nell'insieme la metà dei ragazzi trascura l'importanza dell'interazione multicausale del complesso di fattori "conducente-veicolo-ambiente" che risulta determinante in ogni incidente;

■ lo *scarso supporto da parte dell'ambiente sociale, la scuola innanzitutto*, come si vedrà meglio più avanti.

In particolare, occorre porre l'accento sul fatto che alcune fattispecie di infrazioni dipendono dalle *proiezioni dei giovani adolescenti alla guida* e dalle attribuzioni al loro comportamento e al veicolo utilizzato di valori e significati di attinenza extratrasportistica e riguardanti piuttosto quei meccanismi psicologici che entrano in gioco con riferimento alla necessità dell'adolescente di definire o rimarcare la propria identità e appartenenza rispetto al gruppo sociale di riferimento (i coetanei) e di favorire l'accettazione da parte dei pari, anche attraverso l'esibizione di aggressività e competitività nella guida (viaggiare in due sul motorino, oltrepassare i limiti di velocità ecc.).

Un'altra componente da non trascurare è rappresentata dal *potere deterrente delle*

*sanzioni*. Per una buona quota di giovani, che sottovalutano l'importanza, per la propria incolumità, del rispetto delle norme di sicurezza, il timore di incorrere in sanzioni ha un effetto dissuasivo sull'attitudine a compiere trasgressioni. In generale, la frequenza di una violazione delle norme della circolazione stradale ha una dipendenza inversamente proporzionale rispetto alla concreta probabilità di incorrere nella sua sanzione da parte delle autorità. Così, risultano più frequenti le trasgressioni più difficili da sanzionare (come passare con il rosso) oppure rispetto alle quali va rilevata una certa tolleranza da parte delle autorità (trasportare un passeggero sul motorino, ad esempio), meno frequenti quelle molto visibili e difficili da occultare (non indossare il casco).

### I profili degli studenti alla guida: tre su dieci "bocciati" o "rimandati"

Il test utilizzato nella presente indagine ha consentito, attraverso la somma dei punteggi ottenuti da ciascuno studente in corrispondenza dei quindici quesiti proposti, di elaborare *tre diversi profili dei giovani utenti della strada* con riferimento ai loro comportamenti alla guida e alla propensione al rischio (fig. 1):

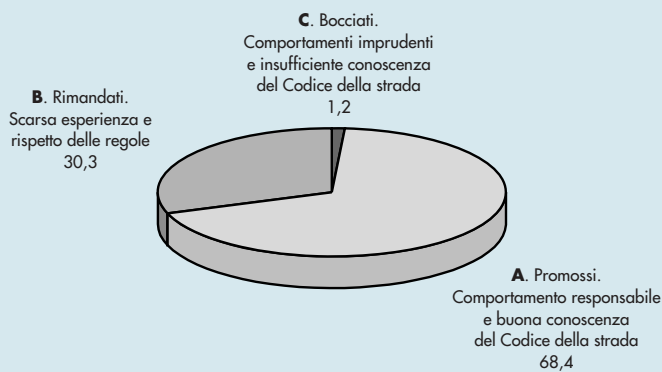
■ gli studenti italiani appaiono in gran parte *prudenti nella guida e sensibili alle norme di sicurezza*, contraddistinti da un comportamento responsabile e da una buona conoscenza dei rischi associati all'ambiente della mobilità. La corretta interpretazione del Codice della strada consente loro di affrontare con tranquillità la conduzione del ciclomotore e i pericoli potenziali connessi alla circolazione stradale (profilo A: 68,4% del campione);

■ tre ragazzi su dieci rientrano invece in un profilo intermedio, avendo rivelato una *scarsa esperienza nella guida e un rispetto incostante delle regole*, che si traducono in comportamenti, come conducenti del ciclomotore, spesso inadeguati (profilo B: 30,3%);

■ infine, una quota minima di giovani costituisce un vero e proprio pericolo per sé e per gli altri, avendo dimostrato una *insufficiente conoscenza del Codice e attuando comportamenti decisamente imprudenti* (profilo C: 1,2%). Questa esigua percentuale, rapportata all'universo degli studenti italiani, individua comunque 31.000 giovani utenti della strada che espongono quotidianamente se stessi e gli altri a rischi rilevantissimi.

Mentre i giovani descritti dal *primo profilo* sono utenti della strada diligenti e scrupolosi, attenti ai possibili rischi per se

Figura 1 I profili degli studenti alla guida (val. %)



Fonte: indagine CENSIS-Le Monnier 2003, ISTAT, CENSIS Servizi

stessi e per gli altri, e sono consapevoli dei vincoli oggettivi dell'ambiente stradale e dei propri limiti personali – che tendono a non oltrepassare –, attuando conseguentemente comportamenti corretti e responsabili nelle diverse modalità di fruizione della strada (come pedoni, ciclisti, motociclisti e automobilisti), il gruppo definito dal *secondo profilo* è formato da ragazzi che non valutano attentamente tutti i rischi e tendono ad uniformarsi ai comportamenti scorretti più diffusi. Questi adolescenti tradiscono spesso confusione e incertezza, soprattutto di fronte alle situazioni più complesse, che non sanno gestire correttamente.

In ultimo, il *terzo profilo* si adatta a quei giovani che, per eccessiva fiducia in se stessi, ritengono erroneamente di poter avere un controllo su tutte le situazioni di rischio: ciò li porta a vivere la mobilità

con superficialità e con scarsa cautela, come fosse un gioco. A volte, il loro stile di guida è condizionato dall'opinione degli altri, e pensano non di rado che la velocità e la trasgressione delle regole testimonino la propria abilità e il proprio carattere.

Rispetto a questo quadro generale, si riscontrano alcune differenze significative in relazione ai diversi caratteri socio-demografici dei giovani. Tali differenze sembrano essere dipendenti soprattutto dal genere e dalla regione geografica di residenza, mentre ha scarsa influenza la dimensione del centro abitato in cui i ragazzi vivono (grande città o piccolo comune) e piuttosto esigui appaiono anche gli scarti riferiti alle altre variabili strutturali (tab. 1).

Rispetto ai maschi, ad esempio, le femmine si contraddistinguono per compor-

tamenti di guida più avveduti e responsabili, e dunque rivelano un profilo generale più positivo (rispetto al valore maschile pari al 59,9%, il 75,6% delle ragazze ricade nel gruppo A).

Anche gli studenti più giovani (di 13-14 anni) e quelli con età compresa tra 17 e 18 anni sono sovrarappresentati nel primo gruppo (rispettivamente con il 72,7% e il 71,9%). Una certa prevalenza dei "bravi" utenti della strada si riscontra, poi, tra gli studenti iscritti a licei e istituti magistrali e artistici (71,0%) nel confronto con i loro coetanei iscritti alle scuole professionali e tecniche (66,4%). Infine, sono i giovani che abitano nelle città del Sud d'Italia a riportare i risultati più deludenti: se al Nord-Ovest il 72,4% dei ragazzi è "promosso", tale quota si riduce nel Mezzogiorno al 63,8%. I giovani meridionali rimpinguano piuttosto

Tabella 1 I profili degli studenti secondo le variabili socio-demografiche del campione (val. %)

		A. Promossi. Comportamento responsabile e buona conoscenza del Codice della strada	B. Rimandati. Scarsa esperienza e rispetto incostante delle regole	C. Boccianti. Comportamenti imprudenti e insufficiente conoscenza del Codice della strada	Totale
<b>Totale campione</b>		<b>68,4</b>	<b>30,3</b>	<b>1,2</b>	<b>100,0</b>
<b>Sesso</b>	Maschio	59,9	37,9	2,1	100,0
	Femmina	75,6	23,9	0,5	100,0
<b>Età</b>	13-14 anni	72,7	27,3	0,0	100,0
	15-16 anni	65,7	32,7	1,7	100,0
	17-18 anni	71,9	27,5	0,6	100,0
	19 anni e oltre	68,1	29,0	2,9	100,0
<b>Ripartizione geografica</b>	Nord-Ovest	72,4	26,6	1,0	100,0
	Nord-Est	67,1	31,4	1,4	100,0
	Centro	68,8	30,0	1,2	100,0
	Sud	63,8	34,7	1,5	100,0
<b>Tipologia centro di residenza</b>	Medio-grande	67,9	31,2	0,9	100,0
	Medio-piccolo	69,0	29,4	1,6	100,0
<b>Tipologia scuola</b>	Liceo, magistrale, istituto d'arte	71,0	28,0	1,0	100,0
	Periti, tecnici, scuole professionali	66,4	32,2	1,4	100,0
<b>Corso di formazione</b>	Frequentato	69,1	30,4	0,5	100,0
	Non frequentato	68,1	30,3	1,6	100,0

Fonte: indagine CENSIS-Le Monnier, 2003

il secondo gruppo, con una quota percentuale significativamente superiore al valore medio (34,7%).

### L'accompagnamento debole delle istituzioni

L'analisi compiuta getta luce sul grande bisogno di attività di informazione/formazione e di sensibilizzazione dei giovani italiani all'educazione stradale. Tuttavia, dai dati rilevati emerge come, a parte pochi casi, *la scuola non fornisce ai giovani tra i 13 e i 19 anni modelli di comportamento adeguati e riferimenti certi in tema di sicurezza stradale.*

Solo il 18,6% degli studenti delle scuole secondarie superiori italiane manifesta piena soddisfazione per l'insegnamento dell'educazione stradale impartito nel proprio istituto scolastico, a fronte di una quota più piccola, pari all'11,9%, formata da ragazzi che lamentano l'inadeguatezza del corso di formazione frequentato. La grande maggioranza del campione (il 69,5%) dichiara però che nella propria

### La scuola non fornisce ai giovani tra i 13 e i 19 anni modelli di comportamento adeguati e riferimenti certi in tema di sicurezza stradale

scuola non è stata programmata nessuna lezione di educazione alla sicurezza stradale (fig. 2).

Malgrado che l'educazione stradale sia fin dal 1992 un obbligo di legge (art. 230 del Codice della strada), formalmente recepito sin dal 1994 con un decreto del Ministero della Pubblica Istruzione che fissava argomenti, programmi e metodi riguardanti l'inserimento organico dell'educazione stradale nelle scuole di ogni ordine e grado, e nonostante che la progressiva evoluzione verso l'autonomia scolastica consenta a tutti gli istituti, attraverso il POF (Programma di offerta formativa), di arricchire le proprie attività con percorsi didattico-educativi su tematiche di particolare interesse per gli studenti, l'insegna-

mento della sicurezza stradale sembrerebbe, stando ai risultati dell'indagine, non avere ancora avuto una reale diffusione nelle scuole pubbliche e private, o sembrerebbe relegato, al massimo, a iniziative di dirigenti scolastici più scrupolosi o dinamici degli altri e ad attività estemporanee poco apprezzate dagli studenti.

Occorre tuttavia constatare che, rispetto allo scorso anno scolastico, la situazione appare migliorata: coloro che lamentano la totale assenza dell'insegnamento dell'educazione stradale tra le proprie materie scolastiche sono passati dall'83,5% al 69,5% del totale, mentre sono raddoppiati i ragazzi soddisfatti del corso frequentato (dal 9,6% al 18,6%).

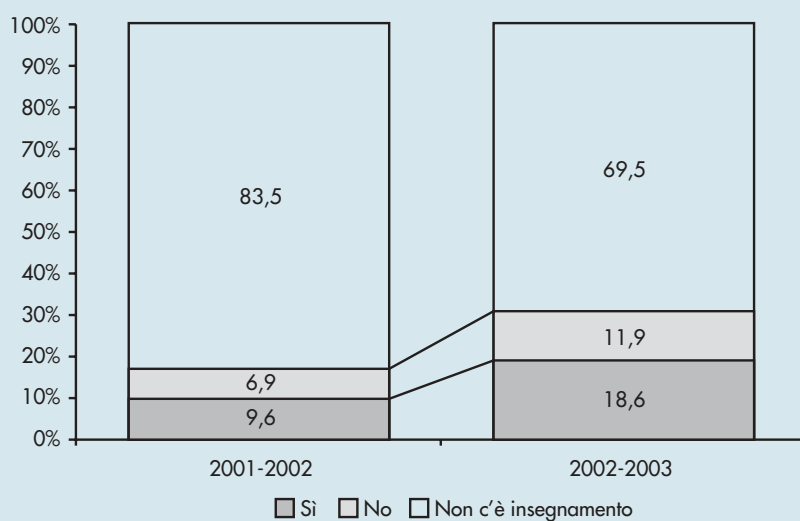
Questa variazione è evidentemente influenzata dai corsi di educazione stradale attivati, come azioni pilota, in sedici province italiane, congiuntamente dal Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, proprio nell'ambito del programma CENSIS-Le Monnier "Una nuova cultura della sicurezza stradale".

### L'incidentalità stradale: dimensioni del fenomeno e "domanda" di sicurezza

#### Le dinamiche incrementali dell'incidentalità stradale

La notevole crescita del numero dei veicoli circolanti per il trasporto di persone e di merci, l'aumento della frequenza degli spostamenti e la radicale trasformazione dei comportamenti e dei "consumi di mobilità" degli italiani avvenuta nel corso degli anni, si accompagnano ad un aggravamento della fenomenologia degli incidenti stradali e portano la questione del

Figura 2 **Sei soddisfatto dell'insegnamento dell'educazione stradale impartito nella tua scuola? (val. %)**



Fonte: indagine CENSIS-Le Monnier 2003, ISTAT, CENSIS Servizi

rischio e della sicurezza a livelli di attenzione estranei al semplificato modello di convivenza sociale del passato.

Ogni anno, infatti, migliaia di persone perdono la vita a causa di incidenti stradali e decine di migliaia sono gli individui che rimangono feriti negli infortuni, generando, in aggiunta ai costi umani, dei costi sociali diretti e indiretti che gravano sulla collettività per somme ingenti (34 miliardi di euro nel 2002, secondo le stime dell'ISTAT).

In particolare, nel corso del 2002 in Italia si sono registrati quasi 238.000 infortuni stradali, che hanno comportato la morte di 6.736 persone e il ferimento di quasi 338.000 individui. I tassi di incremento rispetto all'inizio degli anni Novanta sono considerevoli: +47,0% gli incidenti, +52,9% il numero dei feriti (fig. 3).

Anche considerando che l'incremento del numero dei morti sulle strade che si può osservare nel lungo periodo è stato assai lieve (+1,7% rispetto al 1990), grazie essenzialmente ai progressi compiuti nel campo della progettazione e fabbricazione dei veicoli (abitacoli più sicuri, introduzione dell'ABS e dell'*air-bag*, barre di rinforzo ecc.) e ai recenti sforzi normativi in materia di sicurezza (revisioni delle vetture a scadenze più ravvicinate, obbligo di indossare le cinture di sicurezza, uso del casco obbligatorio sui ciclomotori anche per i maggiorenti, spot sui media e campagne informative per la diffusione di comportamenti di guida prudenti), e pure astraendo l'attenzione dai fenomeni più eclatanti e drammatici come le cosiddette "stragi del sabato sera", le statistiche ufficiali (limitate agli incidenti con danni alle persone rilevati dalle autorità pubbliche) restituiscono l'immagine di un ambiente stradale ancora eccessivamente pericoloso.

Di fronte all'evidenza empirica di un sostenuto aumento dei livelli di incidentalità, secondo una tendenza che dura ormai da molti anni, negli ultimi tempi la sicurezza stradale è assunta a emergenza di assoluto rilievo sociale e, parallelamente alla crescita di consapevolezza su tale problematica, è venuta formando-

### Di fronte all'evidenza empirica di un sostenuto aumento dei livelli di incidentalità è venuta formandosi una "domanda" di sicurezza e di educazione stradale che coinvolge le amministrazioni pubbliche a tutti i livelli

si una "domanda" di sicurezza e di educazione stradale che coinvolge le amministrazioni pubbliche a tutti i livelli.

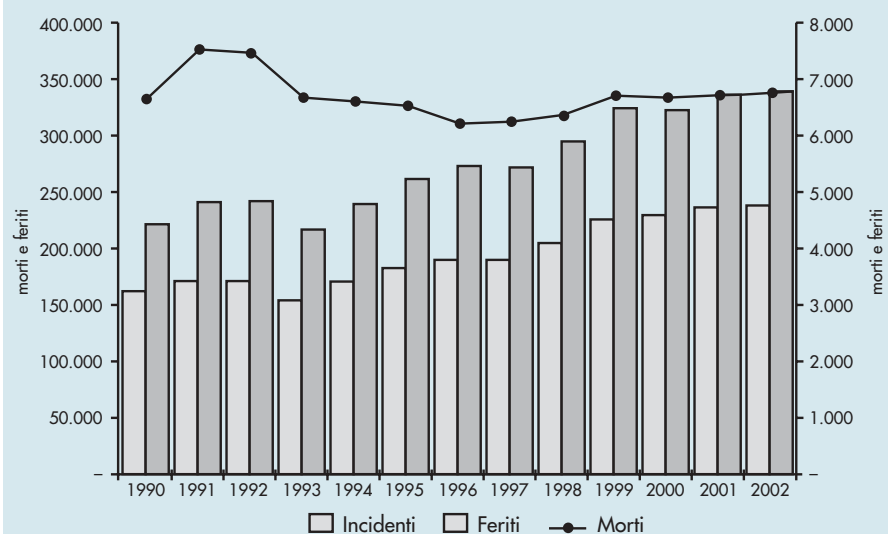
Nel 2000, oltre all'estensione dell'obbligo del casco di protezione a tutti i conducenti di ciclomotori, è stato dato il via libera al Piano nazionale della sicurezza stradale (previsto all'art. 32 della legge n. 144/99). Nella cornice del processo di *devolution* delle responsabilità programmatiche e delle competenze gestionali a livello periferico, un nuovo impulso alla riduzione della numerosità e della gravità dei sinistri può derivare da tale strumento, teso a fornire indirizzo, coordinamento e sostegno all'azione locale.

Il Piano recepisce le indicazioni provenienti dal Secondo programma 1997-2001 per la sicurezza stradale della Commissione

europaea, nel quale viene indicato l'obiettivo prioritario della diminuzione del 40% delle vittime della strada entro il 2010. Tuttavia, se l'attuazione del programma appare un obiettivo realistico e realizzabile nei tempi fissati per molti Paesi europei (in alcuni casi si tratta solo di mantenere costante, nei prossimi anni, la tendenza attuale di decremento degli eventi mortali), in Italia si registra al contrario una evoluzione nettamente divergente rispetto a quella auspicabile per raggiungere gli obiettivi indicati dalla Commissione europea. Dal confronto internazionale emerge un marcato disallineamento del nostro Paese rispetto alla tendenza rilevabile nella maggior parte degli Stati europei. Tra il 1990 e il 1998 in tutta Europa – fatta eccezione unicamente per la Grecia – si

Figura 3

#### Numero di incidenti stradali, feriti e morti, 1990-2002 (v.a.)



Fonte: indagine CENSIS-Le Monnier 2003, ISTAT, CENSIS Servizi

sono compiuti sensibili progressi nella limitazione del numero delle morti sulle strade. Le riduzioni appaiono più consistenti in Austria, nei Paesi scandinavi, nel Regno Unito e in Spagna, mentre l'Italia ha accumulato un grave ritardo collocandosi all'ultimo posto della graduatoria, con un declino del tasso di mortalità per milione di abitanti pari a -13% (a fronte del -26% medio dell'UE) (fig. 4).

Per sanare tale preoccupante squilibrio e invertire la tendenza, è indispensabile fondare nel Paese una *ordinaria cultura della sicurezza*, che vada oltre gli allarmi estemporanei (le "stragi del sabato sera") e le soluzioni d'emergenza (il monitoraggio del traffico sulle autostrade in coincidenza degli "esodi" estivi), e che piuttosto si radichi nei comportamenti individuali e nelle logiche programmatiche e operative delle istituzioni preposte al governo della mobilità e alla tutela della sicurezza, screditando il senso di ineluttabilità e i toni fatalistici

con cui a volte si accosta la questione dell'incidentalità stradale.

Dal momento, poi, che gli incidenti stradali sono da ricondurre alla *combinazione di molteplici fattori* (non solo l'imperizia del guidatore e i comportamenti di guida inadeguati degli utenti della strada, ma anche fattori strutturali, come l'incremento del parco auto, la crescita dei flussi di mobilità e la moltiplicazione dei soggetti e dei mezzi in movimento, lo scarso ricorso a modalità di trasporto collettivo, l'obsolescenza del sistema viario extraurbano e la persistenza di strozzature e nodi critici nelle infrastrutture maggiori, e ancora l'inadeguata cultura della sicurezza permeata tra i cittadini e all'interno delle istituzioni), i soggetti di governo del territorio sono chiamati a far convergere energie e investimenti in *strategie di intervento integrate*, che sappiano far fronte in maniera complementare e coordinata alla natura multicausale dell'incidentalità.

Oltre alla povertà delle risorse dedicate, a livello locale, alla sicurezza stradale, uno dei principali ostacoli da rimuovere tempestivamente per la predisposizione di una organica politica nazionale della sicurezza stradale e per incorporare nel processo di crescita del Paese l'attenzione indispensabile per conseguire risultati concreti rimane l'attuale *frammentarietà delle competenze in materia di sicurezza*. Colpisce, infatti, come la ripartizione delle responsabilità tra Stato, Regioni, Province e Comuni – in qualità di proprietari e gestori delle grandi infrastrutture e della rete viaria urbana –, polizia stradale e strutture amministrative preposte alla programmazione degli interventi infrastrutturali e alla regolamentazione del traffico – in qualità di organi operativi –, stenti ovunque a tradursi – come dovrebbe – in momenti di coordinamento e concertazione finalizzati a conferire reale efficacia alle strategie tese alla riduzione dell'incidentalità.

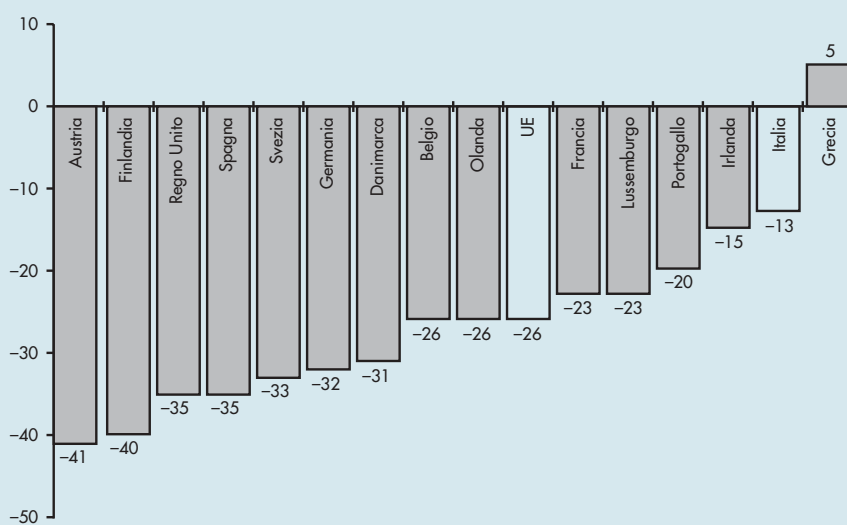
### Concentrarsi sulle giovani generazioni

Al di là delle considerazioni di carattere normativo e dell'impegno comunque profuso dalla tecnologia per ridurre i rischi di incidentalità, sia nella componente attiva che in quella passiva della sicurezza, tutte le riflessioni portano invariabilmente ad individuare nella persona, conducente o passeggero, e nei suoi comportamenti la causa prima degli incidenti e delle più o meno gravi conseguenze che ne possono derivare. Eccesso di velocità, scarsa attenzione alle prescrizioni, abuso di sostanze alteranti sono solo alcune delle motivazioni che alimentano ed aggravano le statistiche.

In particolare, i dati ufficiali descrivono una crescita dell'incidentalità nelle più giovani fasce di età talmente intensa da aver portato gli incidenti stradali al primo posto tra le cause di morte per i giovani di età compresa tra i 15 e i 24 anni.

Più in dettaglio, secondo gli ultimi dati disponibili, nel 2002 sono deceduti a causa di incidenti stradali 374 minori

Figura 4 **Variatione 1990-1998 del tasso di mortalità per milione di abitanti a causa di incidenti stradali nei Paesi dell'Unione europea (var. %)**



Fonte: indagine CENSIS-Le Monnier 2003, ISTAT, CENSIS Servizi

(pari al 5,5% del totale delle vittime), di cui 108 (il 28,9%) mentre erano alla guida di un veicolo a due ruote (bicicletta, ciclomotore o motociclo: i mezzi maggiormente utilizzati in età giovanile). Nello stesso anno, i minori feriti sono stati 30.002: l'8,9% del totale degli infortunati sulle strade (tab. 2).

Tra il 1999 e il 2000 gli incidenti mortali di giovani (fino a 29 anni) conducenti di veicoli a due ruote sono aumentati dell'8,9%, per poi ridursi l'anno successivo del 9,4%, e salire nuovamente nel 2002 del 5,7% (tab. 3).

La gravità del fenomeno si riflette, peraltro, nelle preoccupazioni dei genitori, che, secondo una recente indagine CENSIS, vivono con apprensione e angoscia le esigenze di mobilità dei propri figli. Per il loro benessere, prima di qualunque altra cosa essi temono che possano rimanere vittime di un incidente stradale, prima ancora della possibilità che facciano uso di droghe o che vengano coinvolti in reati e attività illecite (tab. 4).

Si avverte, dunque, l'urgenza di un'attività formativa delle giovani generazioni che abbia come obiettivo la *costruzione di una cultura della sicurezza stradale* ad ampio spettro, che vada dall'analisi delle azioni che comportano un rischio per se stessi e per gli altri, alla promozione degli atteggiamenti finalizzati a prevenirle (l'accento viene posto sulle "azioni" alla luce del fatto che, secondo le rilevazioni ACI-ISTAT, circa il 70% degli incidenti stradali è determinato dal fattore umano). Il rischio, infatti, viene spesso vissuto con fascino dai più giovani come sinonimo di emozione forte, trasgressione e dimostrazione di coraggio. È dunque l'immaginario della sicurezza l'ostacolo probabilmente maggiore per l'acquisizione di una reale maturità dei giovani nei comportamenti di guida.

I risultati dei test di autovalutazione della propensione al rischio compilati dai giovani studenti delle scuole secondarie superiori italiane possono fornire al riguardo indicazioni preziose. Infatti, il programma di monitoraggio CENSIS-Le Monnier "Una nuova cultura della sicu-

### Si avverte l'urgenza di un'attività formativa delle giovani generazioni che abbia come obiettivo la costruzione di una cultura della sicurezza stradale

**Tabella 2 Minori morti e feriti in incidenti stradali, 2001-2002 (v.a., val. % e var. %)**

	2001	2002	var. %	var. %
		v.a.	val. %	2001-2002
<b>Morti</b>				
Fino a 17 anni	347	374	5,5	7,8
Tutte le età	6.682	6.736	100,0	0,8
<b>Feriti</b>				
Fino a 17 anni	28.551	30.002	8,9	5,1
Tutte le età	334.679	337.878	100,0	1,0

Fonte: elaborazione CENSIS su dati ISTAT

**Tabella 3 Giovani morti in incidenti stradali alla guida di veicoli a due ruote, 1999-2002 (v.a. e var. %)**

	Fino a 17 anni	18-29 anni	Totale
1999	133	382	515
2000	104	457	561
2001	102	406	508
2002	108	429	537
Var. % 1999-2000	-21,8	+19,6	+8,9
Var. % 2000-2001	-1,9	-11,2	-9,4
Var. % 2001-2002	+5,9	+5,7	+5,7

Fonte: elaborazione CENSIS su dati ISTAT

**Tabella 4 Eventi che preoccupano maggiormente i genitori per il benessere dei figli (val. %)**

	val. %
Rimanere vittima di incidenti stradali	43,5
Fare uso di droga	41,1
Frequentare cattive compagnie	32,2
Malattie/stato di salute	32,0
Essere vittima di pedofili	27,0
Essere vittima di qualche reato	16,2
Incomprensioni con i genitori	8,6
Malattie/stato di salute/morte dei genitori	7,0
Nessuno di questi	6,0
Commettere atti violenti nei confronti di terzi	5,2
Isolamento sociale	4,4
Altro	2,7

Il totale non è uguale a 100 perché erano possibili più risposte

Fonte: indagine CENSIS, 2003

rezza stradale”, realizzato in collaborazione con il Ministero dell’Istruzione, dell’Università e della Ricerca e con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ha lo scopo di individuare e comprendere le problematiche che toccano più da vicino gli adolescenti, vuole essere un osservatorio attento ai problemi e alle difficoltà che i giovani vivono quotidianamente nell’ambiente della mobilità, nella convinzione che solo attraverso una conoscenza approfondita e dettagliata dei loro comportamenti nell’ambiente stradale è possibile focalizzare gli interventi correttivi più efficaci e predisporre un adeguato programma di sensibilizzazione e di formazione.

## Gli alti livelli di motorizzazione e di incidentalità dei giovani utenti della strada

La prima sezione del test di autovalutazione compilato dagli studenti delle scuole secondarie superiori italiane era incentrata sulla tipologia dei mezzi di trasporto usati e sulla frequenza di utilizzo, nonché sulla probabilità di essere coinvolti in incidenti stradali.

A parte la bicicletta, utilizzata con regolarità o solo quando capita dal 77,9% degli studenti, è il ciclomotore il mezzo motorizzato di gran lunga prediletto dai giovani: un terzo del campione (il 32,8% per l’esattezza) dichiara di utilizzarlo “sempre” per compiere i propri spostamenti, e un ulteriore quarto (24,3%) lo utilizza saltuariamente. Nell’insieme, *sei giovani su dieci spiegano i propri “consumi di mobilità” mediante le “due ruote” di piccola cilindrata (tab. 5).*

Ad essi vanno aggiunti quelli che dispongono di un motociclo (7,9%) o vi ricorrono di rado (9,2%): si tratta di quote percentuali ridotte evidentemente in ragione dei limiti di età che consentono la guida di un veicolo di cilindrata superiore ai 50 centimetri cubici esclusivamente ai ragazzi che abbiano compiuto il sedicesimo anno di età.

**Tabella 5 Utilizzi i seguenti veicoli? (val. %)**

		val. %
<b>Bicicletta</b>	Si, regolarmente	21,5
	Si, saltuariamente	56,4
	No, mai	22,1
	<b>Totale</b>	<b>100,0</b>
<b>Ciclomotore</b>	Si, regolarmente	32,8
	Si, saltuariamente	24,3
	No, mai	42,9
	<b>Totale</b>	<b>100,0</b>
<b>Motociclo</b>	Si, regolarmente	7,9
	Si, saltuariamente	9,2
	No, mai	82,9
	<b>Totale</b>	<b>100,0</b>
<b>Automobile</b>	Si, regolarmente	14,7
	Si, saltuariamente	8,7
	No, mai	76,7
	<b>Totale</b>	<b>100,0</b>

Fonte: indagine CENSIS-Le Monnier, 2003

**Tabella 6 Sei mai stato coinvolto in un incidente stradale? (val. %)**

		val. %
<b>A piedi</b>	Mai	94,1
	Un incidente	4,7
	Più di un incidente	1,2
	<b>Totale</b>	<b>100,0</b>
<b>In bicicletta</b>	Mai	85,6
	Un incidente	10,2
	Più di un incidente	4,2
	<b>Totale</b>	<b>100,0</b>
<b>Alla guida di un ciclomotore</b>	Mai	85,1
	Un incidente	10,5
	Più di un incidente	4,3
	<b>Totale</b>	<b>100,0</b>
<b>Alla guida di un motociclo</b>	Mai	95,0
	Un incidente	3,5
	Più di un incidente	1,4
	<b>Totale</b>	<b>100,0</b>
<b>Alla guida di un’automobile</b>	Mai	96,1
	Un incidente	3,0
	Più di un incidente	0,9
	<b>Totale</b>	<b>100,0</b>
<b>Totale giovani coinvolti in almeno un incidente stradale</b>		<b>33,2</b>
<b>Totale giovani coinvolti in almeno un incidente alla guida di ciclomotore/motociclo</b>		<b>18,9</b>

Fonte: indagine CENSIS-Le Monnier, 2003

Figura 5 I divari territoriali del rischio: giovani coinvolti in almeno un incidente (sul totale giovani) e distribuzione geografica degli incidenti (val. %)

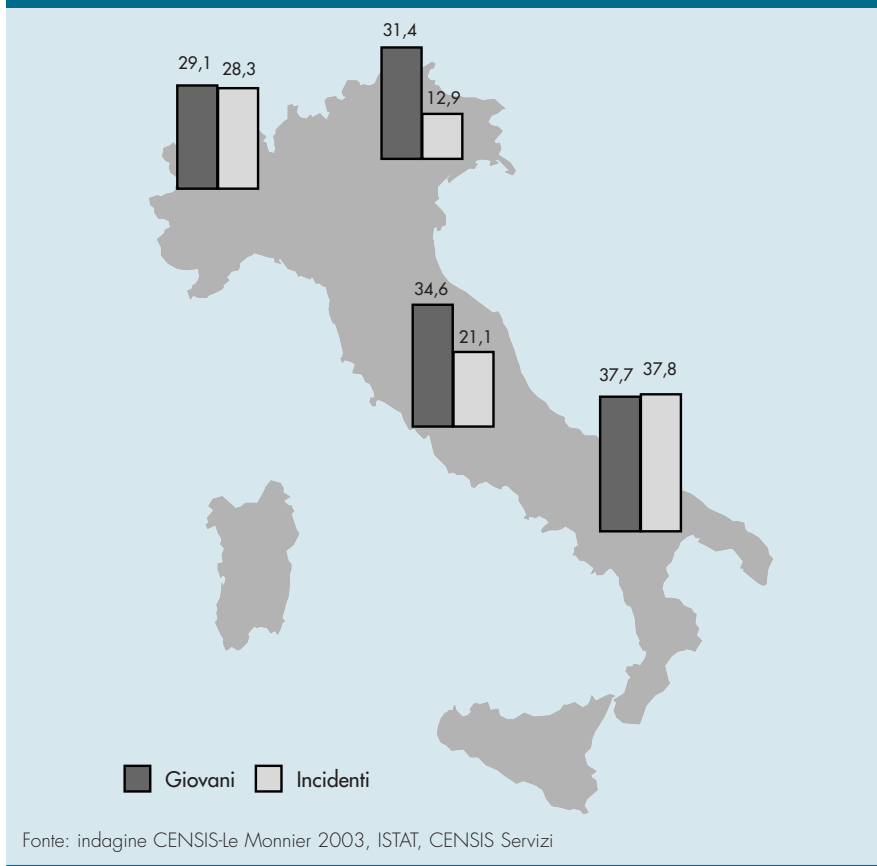


Tabella 7 Incidenti riferiti per tipologia e conseguenze (val. %)

	A piedi	In bicicletta	Alla guida di un ciclomotore	Alla guida di un motociclo	Alla guida di una automobile	Totale
Provocati	15,6	35,6	31,8	34,5	36,8	31,9
Subiti	84,4	64,4	68,2	65,5	63,2	68,1
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
Senza danni fisici	33,3	26,4	29,3	36,9	73,7	33,1
Con danni fisici lievi	57,8	64,0	64,0	57,1	26,3	59,5
Con danni fisici gravi	8,9	9,6	6,7	6,0	0,0	7,4
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Fonte: indagine CENSIS-Le Monnier, 2003

Che dipenda dall'esigenza di spostarsi rapidamente nel traffico cittadino o dalla carenza di offerta dei servizi pubblici, o che dipenda da ragioni estranee alle necessità di trasporto in senso stretto, in ogni caso la precoce motorizzazione individuale a due ruote è evidentemente ritenuta irrinunciabile dai più giovani rispetto alle loro abitudini di mobilità nell'ambiente metropolitano.

Non si può sottovalutare, del resto, il fatto che per molti adolescenti il motorino, accentuando il loro senso di libertà, rappresenta il simbolo dell'emancipazione e del primo affrancamento dalla famiglia, il mezzo per ottenere una maggiore autonomia e indipendenza, e uno degli strumenti in grado di favorire il senso di appartenenza al gruppo sociale di riferimento e l'accettazione da parte dei coetanei.

Con una certa sorpresa, l'automobile, la cui guida è consentita solo ai maggiorenti, è appannaggio di un non trascurabile 14,7% degli studenti, mentre il 76,7% dichiara di non utilizzarla mai.

Il riscontro empirico dell'alta frequenza degli incidenti che vedono coinvolti i giovani proviene non solo dalle statistiche ufficiali, ma è documentato anche dai dati rilevati dalla presente indagine. Indipendentemente dal mezzo utilizzato per effettuare spostamenti, per i giovani il rischio potenziale rappresentato dall'ambiente stradale è molto elevato, dal momento che, nel complesso, *tre giovani su dieci* (il 33,2% per l'esattezza) *sono stati almeno una volta coinvolti in un incidente* – a piedi mentre camminavano per strada, su un mezzo a due ruote o alla guida di un'automobile (tab. 6 a pagina precedente).

Il primo aspetto che colpisce l'osservatore è la "geografia del rischio". Rispetto al dato medio del Paese, appaiono significativi i *divari territoriali di rischio*. Il Mezzogiorno si distingue sia per il più alto numero di giovani coinvolti in almeno un incidente (a piedi o con qualsiasi mezzo di trasporto: il 37,7%, quasi sei punti percentuali in più della media nazionale), sia per la massima concentrazione territoriale dei sinistri: il 37,8% di tutti quelli rilevati (fig. 5).

**In sette casi su dieci le collisioni in motorino si traducono in infortuni, di diversa gravità, per la persona alla guida**

Il secondo aspetto da evidenziare è che l'elevato livello di utilizzo di ciclomotori e scooter da parte dei giovani e giovanissimi si coniuga con un'alta probabilità di rimanere vittime di incidenti stradali. La quota degli studenti coinvolti in un infortunio in sella a un ciclomotore o a un motociclo si attesta a quasi il 20% del totale, con una prevalenza dei ragazzi che riferiscono sinistri avvenuti mentre erano alla guida di un motorino (il 10,5% del campione riporta un incidente, il 4,3% più di uno). Il totale dei sinistri denunciati si ripartisce, per più di due terzi, in incidenti subiti e, per poco meno di un terzo, in incidenti provocati. In particolare, in tre casi su dieci i ragazzi ammettono di aver avuto responsabilità nel provocare gli incidenti mentre erano alla guida del motorino (tab. 7 a pagina precedente).

Rispetto a questo quadro generale, si distinguono gli infortuni occorsi a chi camminava a piedi: nella grande maggioranza dei casi (84,4%) il pedone è stato investito senza aver avuto nessuna responsabilità nella dinamica dell'incidente, confermandosi come l'utente "debole" della strada.

Analizzando più dettagliatamente la tabella 7, risulta che, ad eccezione delle collisioni in automobile, la maggior parte dei sinistri ha come conseguenza danni fisici alla persona (in media, il 66,9% del totale, di cui il 7,4% con lesioni gravi e invalidanti). Se, infatti, circa tre quarti degli scontri in auto si risolvono senza compromissione dello stato di salute del giovane conducente, a piedi e con gli altri mezzi di trasporto la situazione è esattamente inversa.

La quota di infortuni lievi oscilla tra il 57,1% del totale per gli incidenti avvenuti in moto e il 64,0% per quelli in bicicletta e motorino. A questi occorre som-

mare gli infortuni che hanno provocato lesioni fisiche gravi. Si passa, in questo caso, dal 9,6% del complesso degli incidenti occorsi alla guida di una bicicletta al 6,0% degli infortuni capitati in sella a una moto. In particolare, in sette casi su dieci le collisioni in motorino si traducono in infortuni, di diversa gravità, per la persona alla guida.

Come si vede, nella grande maggioranza dei casi gli incidenti determinano significative conseguenze per la salute dei ragazzi. Da questo punto di vista, il motorino – insieme alla bicicletta – risulta essere il mezzo meno sicuro, sia in ragione della frequenza degli incidenti (come si evince dalla tabella precedente), sia per l'alto tasso di lesività associato agli infortuni.

**I comportamenti alla guida: una giornata di "ordinarie" infrazioni**

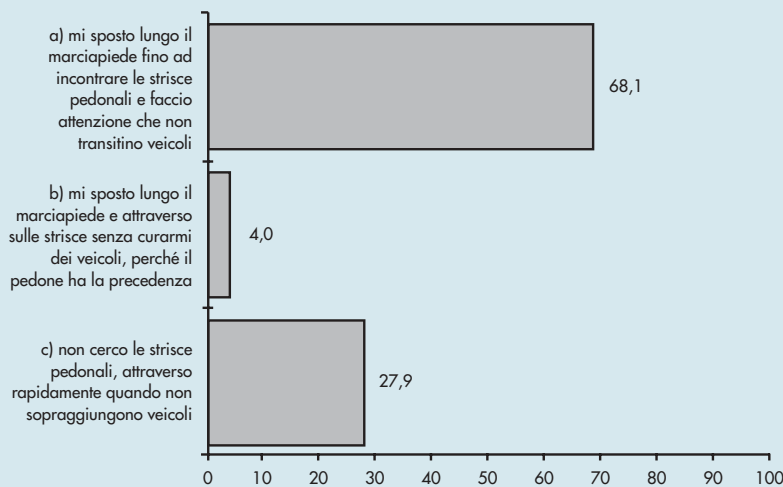
Come si è visto nelle pagine precedenti, l'ambiente stradale può rappresentare un contesto a rischio potenziale di incidentalità anche per chi, pur non essendosi messo alla guida di un veicolo, effettua tragitti a piedi. L'elevato numero di incidenti occorsi a pedoni riportato dalle statistiche ufficiali, e confermato da quanto emerso anche dalla presente rilevazione con riferimento alle fasce di età più giovani, getta luce sull'importanza che il tenere un comportamento corretto e prudente anche nella circolazione pedonale riveste per la tutela della propria incolumità.

A tale proposito, il test proposto agli studenti presentava un primo quesito che intendeva far riflettere sul comportamento dei giovani in qualità di pedoni, in particolare rispetto all'attraversamento della strada (fig. 6).

Per una larga parte del campione (il 68,1%) l'attraversamento della strada

**Figura 6 Il comportamento dei giovani come pedoni (val. %)**

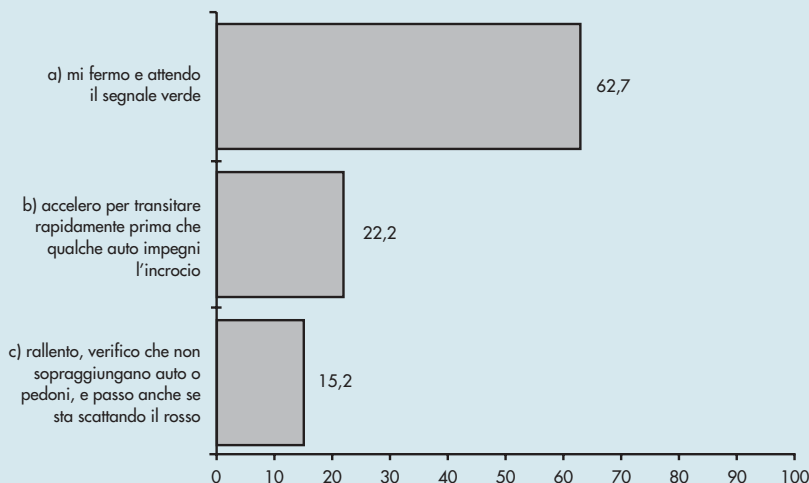
**Devo attraversare una strada a piedi**



Fonte: indagine CENSIS-Le Monnier, 2003

Figura 7 **Quattro giovani su dieci non rispettano le indicazioni del semaforo (val. %)**

**Mentre mi avvicino ad un incrocio in motorino/moto scatta il semaforo giallo in tempo utile per arrestare il veicolo:**



Fonte: indagine CENSIS-Le Monnier, 2003

avviene con una modalità corretta, cioè camminando lungo il marciapiede fino a quando si incontrano le strisce pedonali e si attraversa facendo attenzione che in quel momento non sopraggiungano veicoli. Questa modalità di comportamento è frutto di un equilibrato mix tra rispetto delle regole e autonoma valutazione del rischio riferito a una circostanza particolare. La variabile strutturale maggiormente correlata a questa capacità di mediazione è l'età, dal momento che, rispetto al valore medio, in corrispondenza di questa opzione sono sovrarappresentati i ragazzi con 19 anni e più (76,8%).

Diversamente, il 4,0% degli studenti ritiene di doversi curare solo di camminare sulle strisce pedonali, perché in questo caso il pedone ha sempre la precedenza rispetto ai mezzi motorizzati. Dal punto di vista della sicurezza e del rischio a cui l'individuo si espone, questa soluzione evidenzia una sopravvalutazione dell'effetto del rispetto delle norme: l'attraversamento sulle strisce pedonali viene identificato *tout court* come comportamento sicuro.

Meno di un terzo del campione (il 27,9%) ammette invece di non attraversare sulle strisce pedonali, ma di muoversi rapidamente da un marciapiede all'altro approfittando del momento in cui non transitano veicoli. Diversamente dal caso precedente, questo comportamento – di fatto imprudente, eppure compiuto in modo così frequente durante una giornata, soprattutto dai ragazzi residenti al Nord-Est: 37,1% – rivela un completo affidamento alla propria capacità di valutazione del potenziale rischio estemporaneo a cui ci si espone, derogando alle norme della circolazione ma applicando il proprio buon senso. Si

potrebbe parlare, in questo caso, di infrazione "per consuetudine".

Una gamma analoga di comportamenti si riscontra rispetto a una situazione tipica in cui i ragazzi alla guida di un ciclomotore si imbattono giornalmente: trovarsi in prossimità di un incrocio stradale con il semaforo che indica luce gialla in tempo utile per arrestare il veicolo (fig. 7). Poco meno dei due terzi del campione (il 62,7%), trovandosi in sella alle due ruote in procinto di percorrere un incrocio nel momento in cui scatta il semaforo giallo, attuano un comportamento corretto: si fermano e attendono il segnale verde prima di ripartire. Questo comportamento improntato alla prudenza e al rispetto delle regole appare correlato al genere: sono molto di più le femmine (70,9%) che non i maschi (52,8%) a rispettare le indicazioni del semaforo.

Quattro studenti su dieci, invece, passano con il semaforo rosso, non osservando una delle norme più elementari, quanto fondamentali, della circolazione stradale ed esponendosi ad un alto rischio di trovarsi coinvolti in un incidente.

Di questi ultimi, è pari al 22,2% la quota di giovani che tengono una condotta decisamente negligente e rischiosa, dichiarando che in una situazione simile accelerano per transitare il più rapidamente possibile, prima che qualche auto impegni la sede stradale.

Solo il 15,2% attua un comportamento più avveduto, ancorché non disciplinato, rallentando il veicolo, verificando che non sopraggiungano auto o pedoni, per poi attraversare l'incrocio anche se sta scattando il semaforo rosso.

La mancata osservanza della segnaletica luminosa è dunque una delle infrazioni

**Quattro studenti su dieci passano con il semaforo rosso, non osservando una delle norme più elementari, quanto fondamentali, della circolazione stradale**

compiute più frequentemente sulle nostre strade dai giovani – quattro volte su dieci i ragazzi in motorino transitano con il rosso – e può dipendere tanto da una certa dose di spregiudicatezza personale, fondata su una sopravvalutazione soggettiva della propria abilità in sella al mezzo a due ruote, quanto da una probabile confusione in merito a quale sia il comportamento più giusto da adottare in una situazione complessa – il segnale giallo del semaforo a un incrocio – che richiederebbe una precisa conoscenza del Codice della strada. In questo caso, l'infrazione può derivare da una conoscenza approssimativa del Codice, nonché dalla bassa probabilità di vedere sanzionato il proprio comportamento scorretto.

In effetti, la frequenza di una violazione delle norme della circolazione stradale ha una dipendenza inversamente proporzionale rispetto alla concreta probabilità di incorrere nella sua sanzione da parte delle autorità responsabili del governo della mobilità e della sicurezza stradale: eventualità che pertanto costituisce un agente deterrente

**L'infrazione può derivare da una conoscenza approssimativa del Codice della strada, nonché dalla bassa probabilità di vedere sanzionato il proprio comportamento scorretto**

soprattutto per coloro che sottovalutano l'importanza, per la propria incolumità, del rispetto delle norme di sicurezza. In generale, quanto più un comportamento irregolare è sanzionato, tanto meno frequentemente viene commesso. Così, risultano più frequenti le trasgressioni più difficili da sanzionare (come passare con il rosso) oppure rispetto alle quali va rilevata una certa tolleranza da parte delle autorità (trasportare un passeggero sul motorino, ad esempio), meno frequenti quelle molto visibili e difficili da occultare (non indossare il casco). Questo è quanto viene confermato dalle risposte fornite dagli studenti italiani ad uno specifico quesito del test che li interrogava sull'uso del casco (fig. 8).

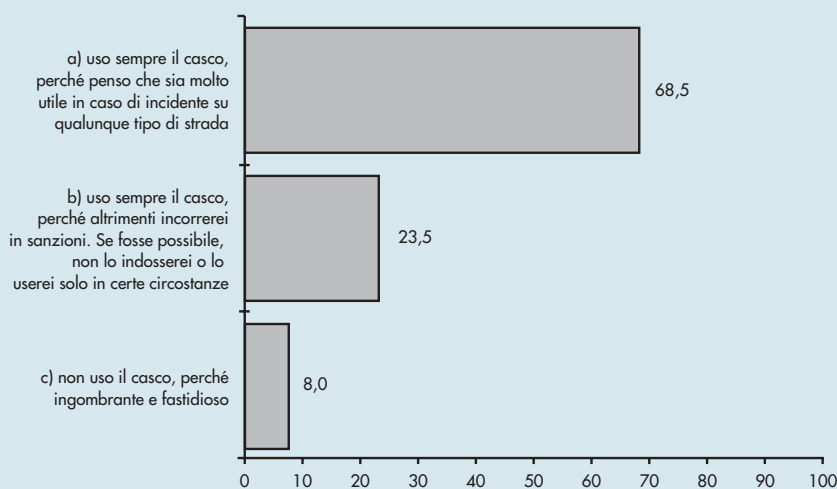
*Una quota limitata all'8,0% del campione non fa uso del casco di protezione a bordo di un ciclomotore o un motociclo – pur essendo evidentemente a conoscenza dell'obbligo di indossarlo –, perché lo ritiene ingombrante e fastidioso, sottovalutando del tutto l'utilità in caso di incidente. Ciò che entra in gioco è indipendente, evidentemente, dalla conoscenza della norma che stabilisce l'obbligatorietà del casco, e attiene piuttosto all'ostentazione dello sprezzo del pericolo, al "fascino" della trasgressione, alla dimostrazione da parte dell'adolescente del suo "coraggio" e della sua forza al proprio gruppo di riferimento. Fra questi giovani, figurano soprattutto studenti di sesso maschile (la quota percentuale sale, in questo caso, al 10,8%), giovanissimi (di 13-14 anni: 12,5%) e residenti in città del Sud (addirittura il 22,3%).*

Costituiscono quindi una maggioranza pari al 92,0% i giovani che, a bordo delle due ruote, correttamente indossano sempre il casco. C'è da fare, tuttavia, una distinzione. Se il 68,5% dei ragazzi afferma di usare sempre il casco nella convinzione che sia uno strumento molto utile per prevenire traumi in caso di infortunio, una quota del campione pari al 23,5% – poco meno di un quarto del totale – ammette di usare il casco perché altrimenti incorrerebbe in sanzioni (se fosse possibile, questi giovani preferirebbero non utilizzarlo affatto o usarlo solo in determinate circostanze autonomamente ritenute effettivamente pericolose). L'infrazione, in questo caso, dipende da una azzardata sottovalutazione del rischio.

Il potere dissuasivo delle sanzioni ha un effetto più contenuto nel caso in cui il comportamento sanzionabile, sebbene consapevolmente scorretto, ha ripercussioni nella sfera relazionale all'interno

Figura 8 I giovani e l'uso del casco (val. %)

In sella a un motorino/moto:

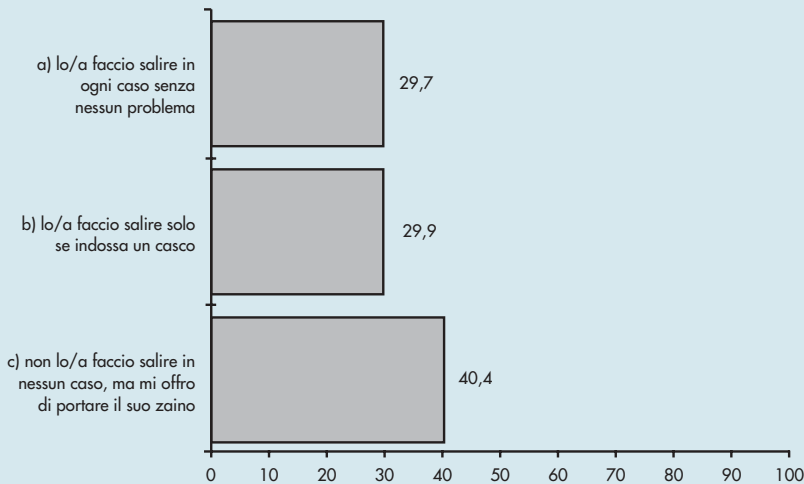


Fonte: indagine CENSIS-Le Monnier, 2003

Figura 9

### Sei giovani su dieci circolano in due sul motorino (val. %)

Sono sul motorino (50 cc) e un/a compagno/a mi chiede un passaggio a scuola:



Fonte: indagine CENSIS-Le Monnier, 2003

del gruppo dei pari del giovane alla guida del ciclomotore (fig. 9).

Infatti, la quota dei ragazzi che in nessun caso ospiterebbero un passeggero a bordo del proprio ciclomotore (50 cc) si riduce al 40,4%. Per sottrazione, *sei giovani su dieci non diniegano di circolare nelle strade in due sul motorino.*

A scopo esemplificativo, nel quesito del test veniva simulata la circostanza in cui un compagno chiede al ciclomotorista un passaggio a scuola. Va sottolineato che nella distribuzione delle risposte ha un peso considerevole, in questo caso, la circoscrizione geografica di residenza. Si discostano nettamente dal valore medio, in positivo, i giovani del Nord-Ovest (56,6%) e del Nord-Est (54,7%); in negativo, quelli residenti *nel Mezzogiorno*, di cui *appena il 16,5% si rifiuta sempre di viaggiare in due sul motorino.*

Il 29,9% del campione ha affermato di far salire un passeggero solo a condizione che indossi il casco. Una quota percentuale del tutto simile (il 29,7%, valore che sale al 50,0% nelle regioni del Sud) ha dichiarato invece di accettare in ogni caso, senza nessun problema, contravvenendo così a due precise norme: il divieto di circolare

in due a bordo di un "cinquantino" e l'obbligo di indossare il casco.

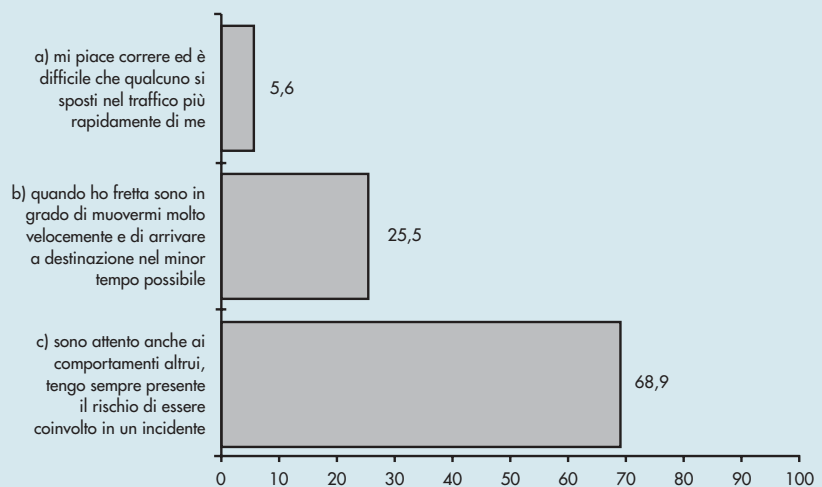
Per comprendere l'elevata frequenza di questa fattispecie di violazione non va

certo presa in considerazione l'ignoranza della norma – si può supporre che praticamente tutti i giovani possessori di ciclomotori siano a conoscenza del divieto di trasportare un passeggero su mezzi non appositamente omologati per la circolazione di due persone stabilito dal Codice attualmente in vigore –, bensì occorre riferirsi da una parte a una certa tolleranza da parte delle autorità, che riduce la probabilità di incorrere nella sanzione pur a fronte dell'alta "visibilità" della trasgressione, dall'altra alle implicazioni che per un adolescente comporta il vivere un momento di socializzazione con un proprio coetaneo come il compiere un tragitto insieme a bordo delle due ruote. Si tratta, in questo caso, di una infrazione che attiene a significati ascrivibili ad una sfera extra-mobilità, legati piuttosto all'espressione della propria personalità e riconducibili a motivazioni ed esigenze di socialità. Al di là dei comportamenti scorretti rilevati, come autodefiniscono il proprio stile di guida i giovani italiani (fig. 10).

Solo una quota marginale del campione, pari al 5,6%, esprime un atteggiamento spregiudicato, sostanzialmente eviden-

Figura 10 Lo stile di guida dei giovani (val. %)

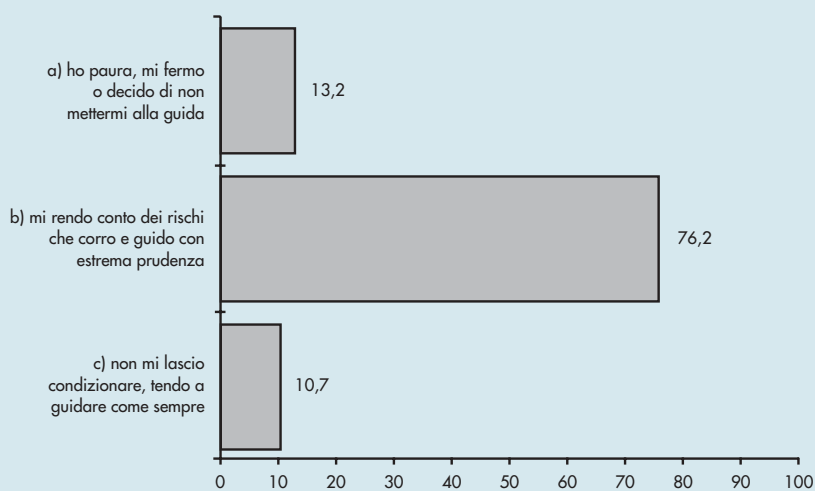
Per quanto riguarda il mio stile di guida:



Fonte: indagine CENSIS-Le Monnier, 2003

Figura 11 La valutazione del rischio oggettivo (val. %)

In condizioni esterne avverse (oscurità, maltempo ecc.):



Fonte: indagine CENSIS-Le Monnier, 2003

ziando il piacere emotivo legato all'ebbrezza della velocità – “mi piace correre ed è difficile che qualcuno si sposti nel traffico più velocemente di me”. In questo caso (si tratta soprattutto di studenti maschi e giovanissimi), l'atteggiamento “edonistico” alla guida si sposa con una concezione “ludica” del motorino e con l'ostentazione delle proprie abilità come conducente, con lo sprezzo del pericolo e delle imposizioni di limitazione della velocità. In questo senso, il mezzo di locomozione rappresenta ben di più di un mezzo di trasporto: è un “prolungamento” visibile della propria personalità e un'affermazione della propria libertà di movimento e di esplorazione dei limiti. Un quarto degli studenti interpellati (il 25,5%) riferisce uno stile di guida dipendente dall'arbitraggio individuale tra le esigenze poste dalla personale “domanda” di mobilità e dalla fretta quotidiana, reale o percepita (spostarsi rapidamente nel traffico cittadino per arrivare a destinazione nel minor tempo possibile), e il rischio potenzialmente sempre presente nell'ambiente stradale, facendo dunque eccessivo affidamento sulle proprie capacità di valutazione e di scelta conseguente.

Nella maggioranza dei casi emerge, invece, una risposta apparentemente matura, in quanto il 68,9% del campione sostiene di essere attento anche ai comportamenti di guida altrui, tenendo sempre presente la possibilità di essere coinvolto in un incidente. I più diligenti sembrano essere soprattutto gli studenti più grandi (con 19 anni e oltre: 82,1%) e le ragazze (il cui valore corrispondente aumenta al 75,0%). Va constatata, tuttavia, una certa discrasia tra l'alta percentuale di giovani che riferiscono, in generale, un comportamento di guida avveduto e prudente, e l'elevata frequenza con cui essi ammettono di commettere infrazioni, come testimoniato dai dati riportati precedentemente. Tale ambiguità lascia supporre che in molti casi le violazioni più comuni (non attraversare la strada sulle strisce pedonali,

percorrere un incrocio con il semaforo rosso, viaggiare in due sul motorino) siano diventate talmente abitudinarie da non pregiudicare, nel pensiero dei giovani, la rappresentazione del proprio stile di guida come attento e sicuro. In altri termini, la consuetudine di certe trasgressioni fa sì che nell'immaginario giovanile l'esposizione ai rischi corrispondenti non venga percepita nella maniera corretta, di fatto abbassando oggettivamente gli standard di sicurezza comunemente adottati nell'ambiente della mobilità.

### Le distorsioni nella percezione del rischio

Gli studenti italiani dimostrano una discreta capacità di orientamento per quanto riguarda la valutazione delle probabilità “oggettive” di incorrere in incidenti stradali, cioè dei rischi determinati da cause indipendenti da se stessi (fig. 11).

In presenza di condizioni esterne avverse (oscurità, maltempo ecc.), infatti, il 76,2% del campione – senza significativi scostamenti dipendenti dalle variabili socio-demografiche – si rende conto dei rischi che corre e guida con estrema prudenza. In altri termini, la personale capacità critica determina un adeguamento dello stile di guida alle diverse condizioni ambientali. Una quota di studenti limitata al 13,2% ammette che, in quelle circostanze, ha paura e quindi decide di non mettersi alla guida, oppure si ferma. In questo gruppo appaiono più rappresentate le femmine (16,3%) che non i maschi (9,4%), i ragazzi meridionali (20,4%) che non quelli che abitano in zone del Centro Italia (7,7%). Infine, il 10,7% degli studenti dichiara invece di non lasciarsi condizionare dagli agenti esogeni e guida come sempre, sot-

**La consuetudine di certe trasgressioni fa sì che nell'immaginario giovanile l'esposizione ai rischi non venga percepita nella maniera corretta**

tostimando pertanto la oggettiva pericolosità di eventuali condizioni esterne sfavorevoli che rendono la guida più difficoltosa (la corrispondente quota dei ragazzi più grandi, con 19 anni e oltre, che probabilmente ritengono più degli altri di poter contare sulla esperienza accumulata, sale in questo caso al 19,1%).

Sono quindi un decimo del totale gli adolescenti che confidano oltre misura nelle proprie capacità di controllare gli eventi esterni e non considerano con la dovuta attenzione i fattori ambientali di rischio che potrebbero determinare effettive condizioni di disagio nella guida.

Nel caso della valutazione di eventuali condizioni sfavorevoli alla guida dipendenti da se stessi, come un'alterazione del proprio stato psico-fisico (stanchezza, scarsa concentrazione, malessere, condizionamenti umorali, alterazione percettiva ecc.), l'inclinazione dei giovani alla prudenza si riduce, rimanendo comunque prevalente. La simulazione sottoposta attraverso il test all'attenzione dei ragazzi faceva riferimento alla guida in stato di ebbrezza (fig. 12).

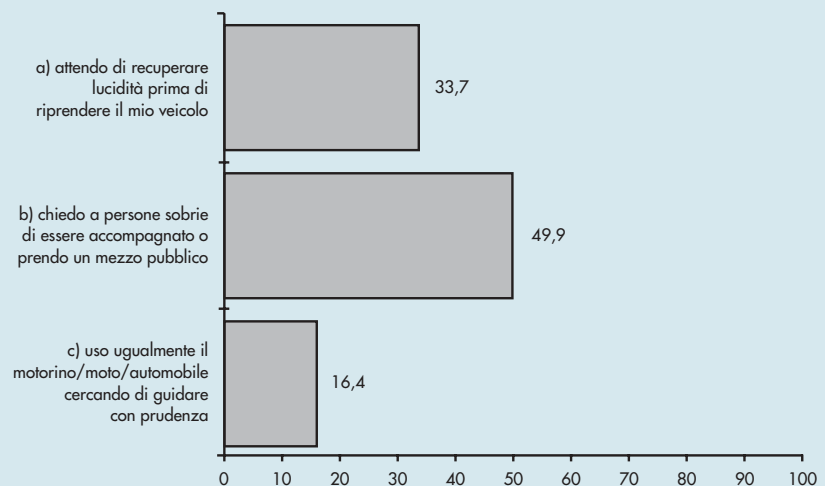
Dopo aver trascorso una serata in un pub con gli amici e aver bevuto delle sostanze alcoliche (birra, vino ecc.), la metà dei giovani del campione (il 49,9%) decide di non utilizzare il proprio mezzo, si rivolge a persone sobrie chiedendo loro un passaggio a casa, oppure si serve di un mezzo pubblico. Rispondono in questo modo avveduto soprattutto le ragazze (57,4%), di meno i maschi (41,0%).

Invece sono ben il 16,4% coloro che, anche in questo caso, non valutano adeguatamente il rischio a cui si espongono e si mettono ugualmente alla guida del proprio mezzo non curandosi opportunamente degli effetti che l'assunzione di alcol produce sul proprio sistema per-

**Sono un decimo del totale gli adolescenti che confidano oltre misura nelle proprie capacità di controllare gli eventi esterni e non considerano con la dovuta attenzione i fattori ambientali di rischio**

Figura 12 La valutazione del rischio soggettivo (val. %)

Sono uscito con gli amici e ho bevuto sostanze alcoliche (birra, vino ecc.). Per tornare a casa:



Fonte: indagine CENSIS-Le Monnier, 2003

tivo, sulla capacità di elaborazione delle informazioni e sui propri riflessi. Il profilo dei più imprudenti è condizionato dal fattore genere (i maschi, con il 22,9%) e dal fattore geografico (i giovani del Nord-Est, con il 23,0%).

Infine, un terzo del campione (il 33,7%) afferma che, prima di rimettersi alla guida, attende di recuperare lucidità. Questa posizione intermedia, piuttosto frequente in generale ma soprattutto al Sud (40,2%), è solo apparentemente rassicurante, in quanto fa affidamento sulla personale capacità dei ragazzi, non adeguatamente pertinente, di valutare il momento in cui svaniscono gli effetti dell'alcol sulle proprie facoltà sensoriali. In sintesi, la metà dei giovani non adotta il comportamento più corretto nel caso di alterazione del proprio stato psico-fisico, e

anzi un sesto non rinuncia a guidare anche in stato di ebbrezza.

### Il rapporto con il Codice della strada: l'arbitraggio tra prescrizioni e autoreferenzialità

Qual è il rapporto dei giovani motorizzati con il Codice della strada? Una serie di quesiti riportati nel test di autovalutazione era appositamente finalizzata alla comprensione non solo del livello di conoscenza da parte degli adolescenti che si mettono alla guida del ciclomotore o del motociclo delle norme che regolano la circolazione stradale, ma anche alla individuazione del complesso insieme di proiezioni e attribuzioni valoriali che entrano in gioco nella loro decisione di adeguarsi o meno alle prescrizioni.

Va detto subito che i risultati evidenziati dalla presente indagine confermano quanto emerso nella precedente edizione del monitoraggio: una discreta conoscenza da parte dei giovani delle norme elementari

della circolazione stradale – sebbene non sia trascurabile il numero di adolescenti messi in difficoltà dal linguaggio piuttosto criptico e poco accessibile del Codice –, che si scontra, però, con l'assenza di una convinzione diffusa che le regole debbano in ogni caso essere rispettate.

Per valutare la conoscenza del Codice della strada da parte degli studenti facenti parte del campione, nonché la loro effettiva capacità di comprensione delle disposizioni normative, un quesito del test riportava alla lettera il testo dell'art. 143, comma 7, del Codice domandando, alla luce di quanto letto, quale comportamento si sarebbe adottato con riferimento alla simulazione di una circostanza regolata da quella specifica norma (fig. 13). Il risultato non è del tutto rassicurante: *uno stu-*

*dente su quattro non recepisce correttamente il testo del Codice della strada.*

Per tre quarti (75,1%) il campione ha dimostrato di aver compreso e interpretato correttamente quanto prescritto dall'articolo, adeguando appropriatamente il proprio comportamento di guida.

Non riuscendo a districarsi nel linguaggio alquanto cavilloso del testo, il 22,0% dei ragazzi, invece, ha palesato una errata interpretazione della norma, mettendo in atto conseguentemente un comportamento di guida che, seppure ispirato alla prudenza, non risponde esattamente al dettato legislativo. Infine, il 2,9% dei giovani ha evidenziato una totale incomprensione del testo, ritenendo peraltro che il Codice della strada vada applicato esclusivamente ai conducenti di automobili.

Al di là della capacità di comprendere esattamente la formulazione del Codice della strada, la maggioranza degli studenti italiani (il 61,7%) ritiene che le regole vanno comunque sempre rispettate, anche nel caso in cui non si condividono (fig. 14 a pagina seguente).

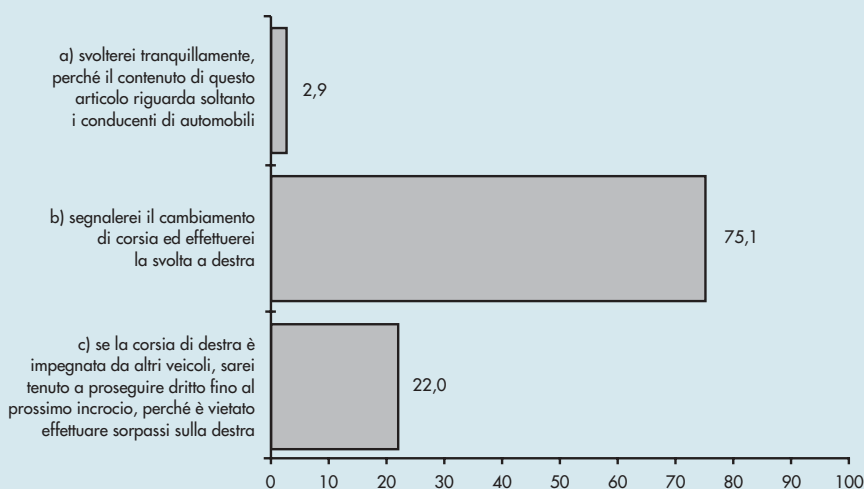
In questo gruppo di giovani prevale il rispetto per un'autorità costituita preposta alla regolazione della convivenza civile, in particolare con riferimento a un ambiente – quello della mobilità – in cui le esigenze, i costumi e i comportamenti degli uni e degli altri devono essere necessariamente contemperati in base a regole certe e univocamente definite. Questa sensibilità, che individua correttamente il valore strumentale della norma come frutto di una convenzione tendente a conseguire un bene comune, appare più spiccata al crescere dell'età (19 anni e oltre: 66,2%) e sembra più radicata tra i ragazzi residenti al Nord Ovest (66,8%) che non nel resto del Paese.

Una quota percentuale rilevante del campione (il 27,2%), al contrario, sostiene di rispettare il Codice "solo" nei casi in cui ne condivide le norme e pensa che effettivamente non rispettarle significhi esporsi al rischio di incorrere in un incidente. In questo caso, l'accettazione della norma, di per sé, viene percepita in contrasto con l'affermazione della propria individualità e autonomia di giudizio. Addirittura, il personale senso critico dell'adolescente può arrivare a tradursi in una "sfida" all'autorità costituita. Pertanto, l'autoreferenzialità dei ragazzi è predominante rispetto al senso civico e all'educazione alla legalità, e fa luce sull'attitudine presente in una parte consistente dei giovani in circolazione sulle strade di fare *personale arbitraggio tra le prescrizioni, le proprie opinioni e l'autonomia valutazione dell'effettività del rischio corso in una determinata circostanza.*

Infine, l'11,0% degli studenti interpellati ammette di rispettare le regole solo quando l'eventuale infrazione comporta la concreta possibilità di incorrere in qualche tipo di sanzione. In questo caso, pertanto, l'incostante uniformarsi alle prescrizioni dipende da una immatura

Figura 13 **La comprensione delle norme del Codice della strada (val. %)**

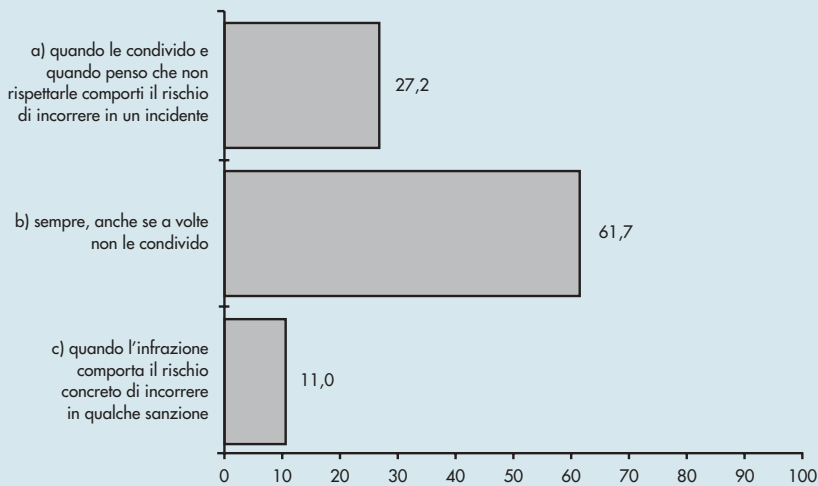
**Il Codice della strada prevede all'art. 143, comma 7:** "All'interno dei centri abitati, salvo diversa segnalazione, quando una carreggiata è a due o più corsie per senso di marcia, si deve percorrere la corsia libera più a destra; la corsia o le corsie di sinistra sono riservate al sorpasso. Tuttavia i conducenti, qualunque sia l'intensità del traffico, possono impegnare la corsia più opportuna in relazione alla direzione che essi intendono prendere alla successiva intersezione; i conducenti stessi non possono peraltro cambiare corsia se non per predisporre a svoltare a destra o a sinistra, o per fermarsi, in conformità alle norme che regolano queste manovre, ovvero per effettuare la manovra di sorpasso che in tale ipotesi è consentita anche a destra". **Alla luce di quanto ho letto, se mi trovassi in città alla guida del mio motorino/moto sulla corsia di sinistra di una strada a due corsie e dovessi svoltare a destra:**



Fonte: indagine CENSIS-Le Monnier, 2003

Figura 14 Il rispetto del Codice della strada (val. %)

## Rispetto le norme del Codice della strada:



Fonte: indagine CENSIS-Le Monnier, 2003

assunzione di responsabilità rispetto ai rischi e alle norme di sicurezza, e risulta sensibile unicamente all'ammonizione proveniente dal sistema punitivo dei comportamenti di guida irregolari e dalla certezza della censura delle trasgressioni.

In maniera analoga, quando si chiede qual è la sensazione suscitata da un comportamento di guida basato sul più assoluto rispetto del Codice della strada, quindi spostando l'attenzione sulla dimensione eminentemente psicologica che connota l'adeguarsi alle regole, risulta che il 54,5% del campione risponde saggiamente che la sensazione che si prova è quella di compiere un atto di responsabilità verso se stessi e verso gli altri utenti della strada (fig. 15).

Più pragmaticamente, un terzo dei ragazzi (il 33,1%) ha la sensazione di attuare un comportamento che li tutela dal rischio di rimanere coinvolti in incidenti.

Infine, nel 12,4% dei casi gli studenti ammettono che, per loro, il rispetto del Codice coincide con l'attuare un comportamento che li mette al riparo dall'eventualità di incorrere in sanzioni.

Le modalità di risposta si diversificano soprattutto in relazione alla circoscrizione

geografica di residenza. Rispetto ai valori medi nazionali, la prima opzione ha un peso maggiore al Sud (il 63,7% delle

risposte raccolte), la seconda al Nord-Ovest (39,3%), la terza al Nord-Est (17,1%).

## Le attribuzioni di valore al concetto di sicurezza

Per un giovane, un rapporto maturo e consapevole con il tema "sicurezza sulle strade" dipende da una realistica valutazione dei rischi che si incontrano alla guida, e quindi da una obiettiva considerazione della complessità insita nell'operazione di conduzione di un veicolo motorizzato nell'ambiente della mobilità, per lo più cittadina.

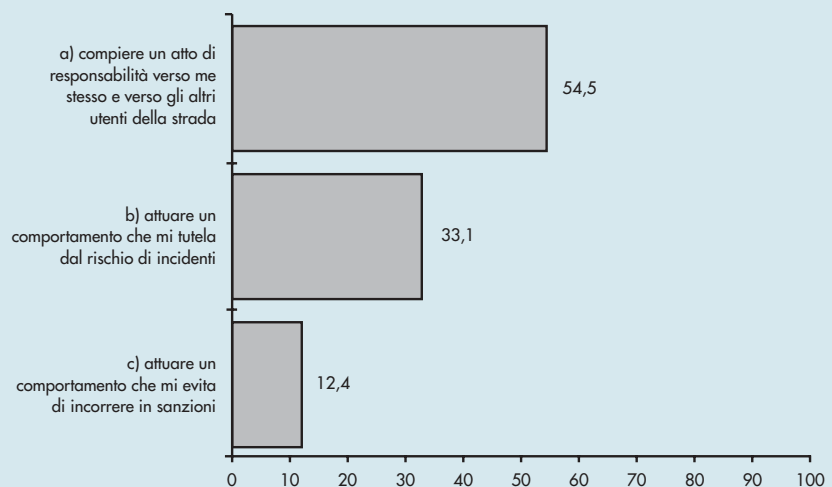
Le considerazioni rilevate in merito si aggregano per la maggior parte (il 44,8% del totale) intorno alla opinione secondo la quale guidare è una operazione "difficile", perché bisogna saper manovrare correttamente un veicolo e conoscere le tante norme che costituiscono il Codice della strada (fig. 16 a pagina seguente).

Solo una quota più ridotta, e pari a poco più di un terzo del campione (il 35,1%

Figura 15

## L'attribuzione di valore al rispetto delle regole (val. %)

## Quando guido nel più assoluto rispetto del Codice della strada ho la sensazione di:



Fonte: indagine CENSIS-Le Monnier, 2003

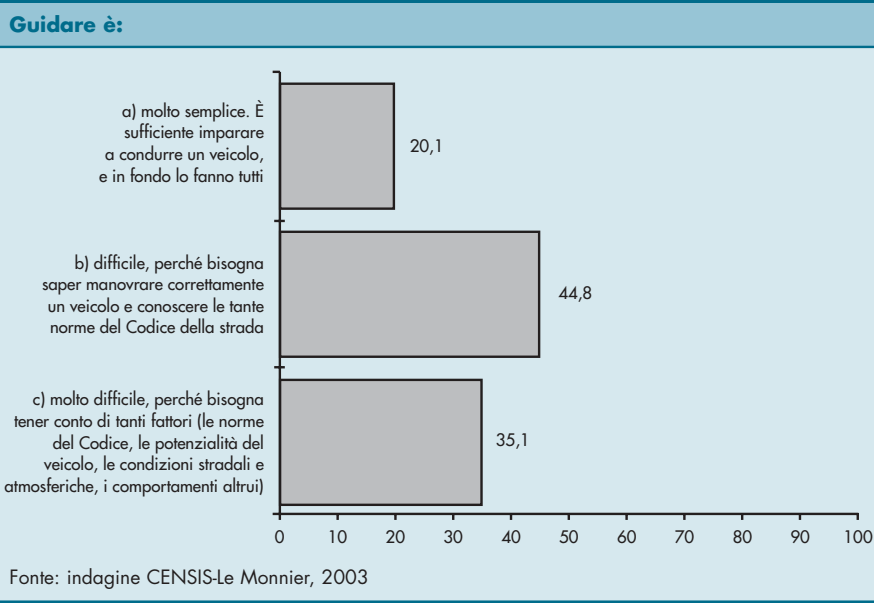
per l'esattezza), coglie a pieno tutti gli aspetti che entrano in gioco per circolare in maniera sicura quando ci si mette alla guida di un mezzo di trasporto, ossia il rispetto delle regole, il riferimento al contesto (il veicolo in uso e le condizioni ambientali), l'interazione con gli altri utenti della strada. Per questo gruppo di giovani, infatti, si tratta di una operazione "molto difficile", in quanto i fattori di cui tener conto nella guida sono molteplici: non solo le norme del Codice, ma anche le potenzialità del veicolo, le condizioni del fondo stradale e gli agenti atmosferici, i comportamenti altrui.

Tuttavia, per la quota restante del campione (il 20,1%) guidare è una cosa "molto semplice", ritenendo che sia sufficiente imparare a condurre un veicolo. *Uno studente su cinque vive la guida in maniera decisamente superficiale*, quindi, affermando che "in fondo, lo fanno tutti". Il confronto di genere è in questo caso significativo: la pensa così il 22,8% dei maschi interpellati contro il 17,8% delle femmine. Per comprendere meglio quali sono i valori associati dai giovani al concetto di "guida esemplare", un quesito del test chiedeva di esplicitare i requisiti ritenuti essenziali per essere un "bravo guidatore" al fine di giudicare che posto abbia la sicurezza nelle loro opinioni in merito (fig. 17 a pagina seguente). Una buona porzione delle risposte raccolte (il 43,9%) è orientata al corretto apprezzamento del valore della guida in sicurezza, optando per la risposta "è una persona che guida con sicurezza da molti anni e non ha mai provocato incidenti". Diversamente, la maggioranza degli studenti (il 51,4%) propende per una risposta intermedia che lega il concetto di guida migliore al connubio tra padronanza del mezzo e capacità di valutare il rischio da assumersi, pur senza esagerare: un bravo conducente è colui che "sa quando è possibile superare i limiti di velocità, ma non pensa che la strada sia una pista".

**Uno studente su cinque vive la guida in maniera decisamente superficiale**

Figura 16

**La concettualizzazione della guida da parte dei giovani (val. %)**



Infine, dal 4,7% dei ragazzi interpellati proviene una risposta "estrema", che enfatizza la capacità di portare un veicolo "al massimo", sperimentando se stessi e i propri limiti, riuscendo a fare cose che a un guidatore normale risultano difficili o impossibili.

La distribuzione delle risposte in base ai caratteri socio-demografici del campione evidenzia alcuni significativi scostamenti dai valori medi. Le ragazze, ad esempio, si dimostrano più avvedute dei maschi e meno influenzate di loro dalla voglia o dal bisogno di esprimere attraverso la guida significati attinenti alla propria personalità e di valenza di fatto extra-stradale. Con riferimento all'età, le coorti più giovane (13-14 anni) e più anziana (19 anni e oltre) sono in questo caso accomunate dall'identificazione della guida migliore con la guida più sicura, quella che contraddistingue chi non ha mai causato incidenti. La mede-

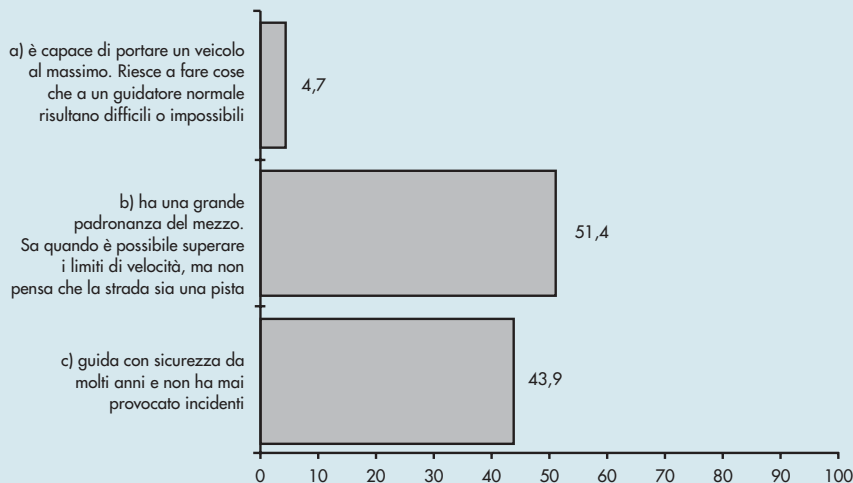
sima sensibilità appare più diffusa tra i giovani del Sud (51,2%) che non tra quelli residenti nella circoscrizione di Nord-Est (35,7%).

Lungo questo solco di ricognizione, è sembrato interessante rilevare l'attribuzione di valori e significati da parte dei ragazzi rispetto a quella che, in prospettiva, sarà la propria automobile ideale (fig. 18 a pagina seguente).

La quota di opinioni più "estreme" sale, in questo caso, al 21,0% del complesso. *Per due studenti su dieci è irrinunciabile che l'automobile dei propri sogni sia potente e capace di grandi prestazioni*, che contemperino quindi una linea aggressiva e grandi velocità. Evidentemente, in questo caso l'automobile viene percepita come uno *status symbol*: a questa età, si avverte che l'auto è il mezzo per esprimere o, meglio, "potenziare" la propria personalità. Va subito specificato che il sesso dei rispondenti e il luogo di residenza sono due aspetti fortemente discriminanti. Una simile auto è il sogno del 30,4% dei maschi, ma solo del 13,2% delle studentesse; del 31,4% dei giovani del Nord-Est, ma di non più del 16,6% di quelli residenti nell'Italia centrale.

Figura 17  
Le attribuzioni di valore  
alla guida esemplare (val. %)

Secondo me un "bravo guidatore" è una persona che:



Fonte: indagine CENSIS-Le Monnier, 2003

Il 35,2% del complesso degli studenti punta invece su una vettura caratterizzata soprattutto dall'essere utile e adeguata alle proprie esigenze, anche sofisticate. Questo gruppo ritiene cioè che sarebbe preferibile disporre di un mezzo ricco di accessori e confortevole, enfatizzando tendenzialmente la priorità accordata agli attributi che rendono l'automobile un mezzo sicuro e affidabile. Infine, il 43,8% dei ragazzi – la maggioranza relativa – auspica di poter disporre di un'automobile caratterizzata da consumi contenuti e a basso impatto inquinante. Questa porzione del campione predilige l'economicità del mezzo e mostra, in aggiunta, una consapevolezza delle esternalità negative connesse alla circolazione dei mezzi a motore privati e una certa sensibilità rispetto alle esigenze di tutela dell'ambiente. Sono sovrarappresentati in questo gruppo gli studenti più grandi (17-18 anni: 51,4%; 19 anni e oltre: 58,0%), le ragazze (49,5%) e i giovani meridionali (47,4%). Che cosa ritengono più importante, i giovani italiani, per garantire la sicurezza in automobile? È quello che in maniera diretta chiedeva un ulteriore quesito del test (fig. 19 a pagina seguente).

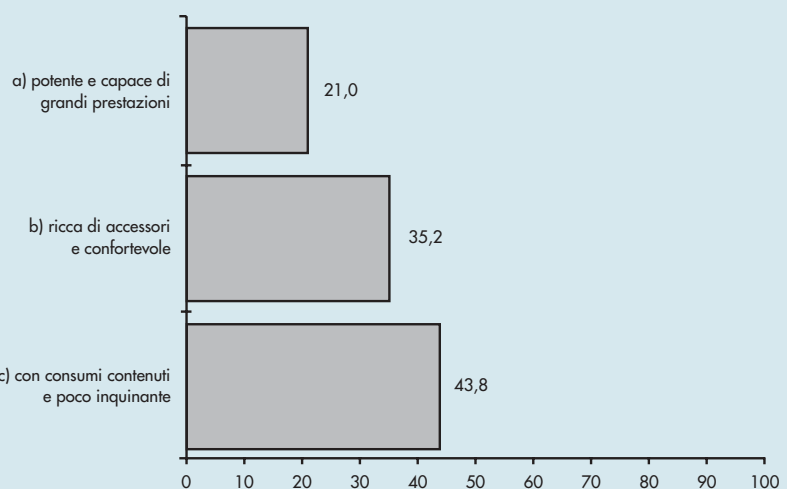
Per poco più di un quarto degli studenti (il 26,2%), sicurezza in auto significa soprattutto "sicurezza passiva": grande

dotazione di accessori e di optional che migliorano gli standard di sicurezza su strada (cinture di sicurezza, poggiatesta, *air-bag*, ABS, freni a disco ecc.).

Un altro quarto circa del campione (il 24,3%) rivela invece un'accezione tutta soggettiva della sicurezza, che fa affidamento esclusivamente sulle capacità del guidatore: ciò che conta è la prontezza di riflessi nel frenare e nello sterzare, e l'assenza di indecisioni e titubanze alla guida. La metà del campione (il 49,5% per l'esattezza) coglie, infine, l'accezione più corretta tra quelle proposte: la guida in condizioni di sicurezza è data da un'auto in buone condizioni e, insieme, da un comportamento di guida adattato alle condizioni della strada e al proprio stato psico-fisico. Da questo punto di vista, la variabilità dell'età degli studenti che hanno compilato il test si rispecchia nella diversità delle opinioni espresse: se i più giovani (13-14 anni) propendono maggiormente per l'affidamento a strumenti di sicurezza passiva (32,8%), i più grandi (19 anni e oltre: 58,8%) esprimono una visione più matura e completa, integrando la rilevanza accor-

Figura 18  
Le attribuzioni di valore  
all'automobile dei sogni (val. %)

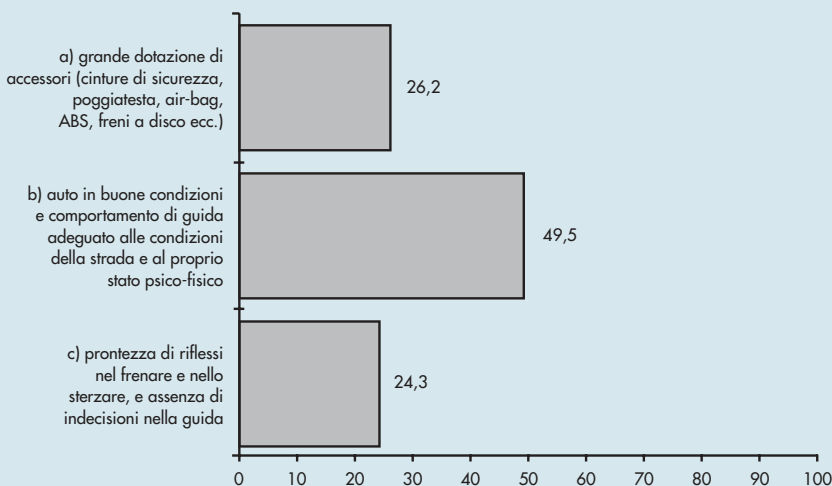
La mia automobile ideale dovrà essere soprattutto:



Fonte: indagine CENSIS-Le Monnier, 2003

Figura 19 La concettualizzazione della sicurezza da parte dei giovani (val. %)

Sicurezza in auto significa soprattutto:



Fonte: indagine CENSIS-Le Monnier, 2003

data alla buona dotazione di accessori con l'importanza del fattore umano.

Un buon utente della strada si assume anche la responsabilità della manutenzione del proprio veicolo, contribuendo a prevenire anche in questo modo l'eventualità di arrecare danno a sé o agli altri, in quanto la cura delle buone condizioni di funzionamento del mezzo (pneumatici, freni, fari, segnalatori di direzione ecc.) costituisce la componente di "sicurezza attiva" in grado di ridurre le probabilità di subire o provocare un incidente stradale (fig. 20).

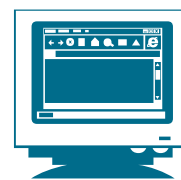
A tale proposito, più della metà del campione di studenti italiani (il 53,8%) riferisce di controllare regolarmente lo stato di efficienza meccanica del proprio veicolo a due ruote, assumendosi in pieno e in prima persona la responsabilità del buon funzionamento del mezzo.

A questa quota si aggiunge un ulteriore 23,6% di studenti che affermano di effettuare periodicamente i tagliandi di manutenzione previsti dalla casa produttrice del veicolo. Questa seconda modalità di comportamento determina un "effetto delega" che attenua il livello

di coinvolgimento personale nella cura della funzionalità del mezzo, presupponendo spesso l'astensione dalla buona

abitudine di verificare regolarmente lo stato effettivo del ciclomotore o del motociclo.

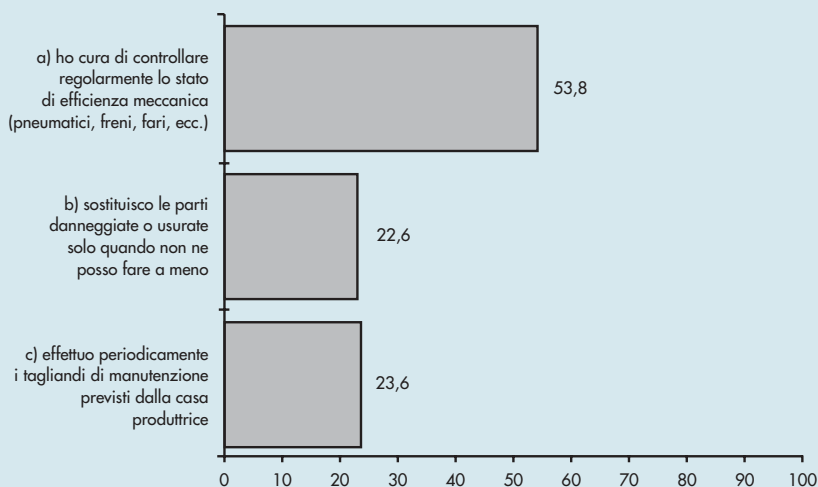
Infine, una quota significativa del campione, pari al 22,6% del totale, ammette di sostituire le parti danneggiate o usurate solo quando non ne può più fare a meno, sottostimando così i pericoli derivanti dal cattivo stato di manutenzione del veicolo.



La versione completa del Rapporto 2002-2003 è disponibile sul sito della "Rassegna dell'Istruzione", all'indirizzo [www.rassegnaistruzione.it/online/num03/allegati/sicurezza\\_stradale.pdf](http://www.rassegnaistruzione.it/online/num03/allegati/sicurezza_stradale.pdf)

Figura 20 La responsabilità della manutenzione del veicolo (val. %)

Sul mio motorino/moto:



Fonte: indagine CENSIS-Le Monnier, 2003