

**Italiani,  
popolo di piloti**  
La sicurezza stradale,  
un costo sociale  
per i comuni

**12**

**INDAGINI**

## **Italiani, popolo di piloti**

La sicurezza stradale,  
un costo sociale  
per i comuni

**agosto 2009**

La presente indagine è stata redatta nell'ambito del progetto "Piano di ricerche IFEL 2009" su incarico della Fondazione IFEL.

La somministrazione del questionario è stata effettuata da SWG con metodologia CATI e CAWI.

# INDICE

<b>PREMESSA</b>	<b>3</b>
Sicurezza stradale: un paese in perenne emergenza	3
Le misure e la loro efficacia	4
I percorsi educativi ancora incerti e la struttura della ricerca	8
<b>CAPITOLO 1. IL CAMPIONE INTERVISTATO E LE TIPOLOGIE DI GUIDATORI</b>	<b>10</b>
1.1 Giovani sulla strada. Quanti guidano e la frequenza di uso dei mezzi	10
1.2 La guida per piacere o necessità	13
1.3 Le paure di chi guida	14
1.4 La valutazione della propria capacità di guida e del codice della strada	15
1.5 I giovani si credono abili guidatori	16
<b>CAPITOLO 2. LA PERCEZIONE DELLE SITUAZIONI DI PERICOLO</b>	<b>18</b>
2.1 La relazione tra insicurezza alla guida e quella personale	18
2.2 L'insicurezza e il ruolo della tipologia di strada	20
2.3 Il motorino genera un forte senso di insicurezza	22
2.4 Gli uomini e i guidatori abituali si sentono più sicuri alla guida	23
2.5 La rischiosità di alcuni comportamenti e la loro importanza quali potenziali cause di incidenti	26
2.6 I fattori che provocano incidenti	28
2.7 L'effetto della comunicazione e dell'informazione	31
<b>CAPITOLO 3. LA FREQUENZA CON CUI SI METTONO IN PRATICA COMPORTAMENTI A RISCHIO DURANTE LA GUIDA</b>	<b>32</b>
3.1 Misurare la frequenza di comportamenti dei giovani alla guida	32
3.2 La sottostima del pericolo della velocità	33
3.3 Lo stop, un segnale rispettato	37
3.4 Il pedone dimenticato	38
3.5 Le tipologie di guidatori	40

<b>CAPITOLO 4. ALCOL E GUIDA</b>	<b>43</b>
4.1 Un tasso di limite troppo alto	43
4.2 Il tasso alcolemico violato	45
4.3 Il guidatore designato: una pratica quasi sconosciuta	47
<b>CAPITOLO 5. ALTRI FATTORI DI RISCHIO</b>	<b>49</b>
5.1 Il pericolo stanchezza altamente sottovalutato	49
5.2 La dipendenza da cellulare	51
<b>CAPITOLO 6. L'ESPERIENZA DI INFRAZIONI E INCIDENTI</b>	<b>53</b>
6.1 Quando le multe fioccano	53
6.2 Le contravvenzioni più frequenti	54
6.3 Indice di disciplina\indisciplina	56
6.4 L'esperienza di incidenti	57
<b>CAPITOLO 7. LE POSSIBILI CONTROMISURE</b>	<b>60</b>
7.1 L'efficacia delle misure adottate	60
7.2 La patente a punti	64
7.3 Che cosa si dovrebbe fare?	66
7.4 I comuni dovrebbero fare più interventi infrastrutturali	67
7.5 Troppo pochi interventi al Sud	68
7.6 Il basso impatto delle misure	70
7.7 Il rapporto con le forze dell'ordine	71
<b>CAPITOLO 8. CONCLUSIONI</b>	<b>73</b>
8.1 Il valore degli interventi effettuati	73
8.2 L'informazione è ben presidiata, ma i comportamenti languono	74
8.3 La guida, una pratica destralmente diffusa	75
8.4 Il legame affettivo tra guidatore e mezzo	76
8.5 La troppa sicurezza di sé alla guida e l'auto come estensione dei propri stati d'animo	77
8.6 Gli italiani: guidatori indisciplinati	79
8.7 Gli indisciplinati e incapaci sono gli altri	80
<b>METODOLOGIA</b>	<b>81</b>
Parametri del campione	81

## Premessa

### **Sicurezza stradale: un paese in perenne emergenza**

Secondo gli ultimi dati ISTAT disponibili<sup>1</sup> ogni giorno in Italia nel 2007 si sono verificati 633 incidenti stradali, con la morte di 14 persone e il ferimento di altre 893.

Complessivamente nel 2007 gli incidenti stradali rilevati dall'ISTAT sono stati più di 230 mila, con più di 5.000 morti e 325.000 feriti.

Gli incidenti stradali, dunque, continuano a rappresentare un costo sociale enorme, non soltanto in termini di vite spezzate, ma anche in relazione alle conseguenze di lungo termine per i feriti (invalidità, etc.), ai danni prodotti ai beni materiali, ai costi degli interventi di soccorso e di controllo. ISTAT ha calcolato che nel 2007 i costi sociali degli incidenti stradali sono stati pari al 2% del totale del PIL prodotto nell'anno.

La consapevolezza di questo fatto ha portato, in questi ultimi anni, ad un grande sforzo di contrasto all'incidentalità stradale che ha permesso nel periodo 2000-2007 di registrare un decremento del 27% del numero annuale di decessi causati da incidenti automobilistici, del 9% del numero di feriti e del 10% del numero complessivo di incidenti, pur di fronte ad una

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

costante espansione del traffico stradale e delle ore/uomo guidate. Ciononostante siamo ancora lontani dall'obiettivo fissato nel 2001 dall'UE di ridurre del 50% i morti per incidenti stradali nei paesi dell'Unione entro il 2010.

L'incidentalità più grave si registra sulle strade extraurbane con 5,8 decessi ogni 100 incidenti, seguite dalle autostrade (3,8 decessi ogni 100 incidenti) e da quelle urbane (1,3 decessi ogni 100 incidenti) ed è strettamente connessa al superamento dei limiti di velocità e all'imprudenza dei guidatori.

La fascia d'età per la quale si registra la maggiore preoccupazione in relazione all'incidentalità stradale è quella giovanile, che appare percentualmente la più esposta al rischio, soprattutto durante le notti del week end, quando è più alta la concentrazione di incidenti mortali. Nel 2007 sono stati proprio i giovani nella fascia tra i 25 e i 29 anni a pagare il più alto tributo in termini di morti sul fronte dei conducenti e i giovanissimi (18-20enni) sul fronte dei passeggeri.

### **Le misure e la loro efficacia**

Come si diceva, nonostante i dati continuino ad evidenziare la gravità del fenomeno, negli ultimi anni sono stati realizzati numerosi interventi mirati a ridurre la gravità delle conseguenze relative all'incidentalità stradale. La riduzione dell'indice di

---

<sup>1</sup> [www.istat.it](http://www.istat.it) statistiche in breve, incidenti stradali, novembre 2008.

---

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

mortalità (passato da 2,8 morti ogni 100 incidenti – anno 2000 – a 2,2 nel 2007) è l'indicatore più rilevante dell'efficacia degli interventi in atto, che sono il frutto di un mix di strategie che hanno riguardato il miglioramento delle infrastrutture, l'innovazione tecnologica degli autoveicoli, ed i cambiamenti indotti nei guidatori da una applicazione più severa delle norme che regolano il traffico e dalle martellanti campagne di prevenzione.

Tra le misure più importanti ed efficaci è bene ricordare:

- l'impatto delle nuove codice di sicurezza stradale (patente a punti) e delle nuove tecnologie di rilevazione della velocità utilizzate dalle forze dell'ordine (in particolare Autostrade per l'Italia stima che l'applicazione del sistema Tutor abbia comportato, nei primi 12 mesi, un decremento del 19% del tasso di incidentalità e del 51% del tasso di mortalità)<sup>2</sup>;
- l'aumentato numero dei controlli stradali (in particolare nelle sere dei week end) e la riduzione del tasso alcolico consentito per mettersi alla guida;
- l'aumento della sicurezza attiva sulle auto attraverso l'estensione dell'utilizzo dei sistemi di controllo della frenata e della stabilità, e il rafforzamento dei dispositivi strutturali di sicurezza.

---

<sup>2</sup> [www.autostrade.it](http://www.autostrade.it)

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

Un grande sforzo, inoltre, è stato apportato nello sviluppare interventi con l'obiettivo di incidere sulla cultura e sulle pratiche di guida, in particolare dei più giovani. A questo riguardo possono essere ricordate le numerose campagne sociali che si sono succedute in questi anni, l'attività presso i locali del divertimento notturno per la creazione di chill out e di spazi di decantazione prima di mettersi alla guida, etc.

Più complessa, invece, la valutazione degli interventi sulle infrastrutture (illuminazione, manutenzione degli asfalti, guardrail, etc.) il cui miglioramento è avvenuto a macchia di leopardo e presenta ancora numerosi problemi, soprattutto per quanto riguarda i tratti extraurbani.

È dunque ampiamente sperimentato che le azioni di prevenzione degli incidenti e di aumento della sicurezza stradale, per essere efficaci, hanno bisogno della realizzazione di un mix articolato di interventi sul fronte dei sistemi di guida e delle infrastrutture, su quello dei controlli sociali e su quello culturale e della formazione dei guidatori.

Proprio quest'ultimo pare essere il fronte più complesso sul quale intervenire, per quanto di rilevanza cruciale, soprattutto per la popolazione giovanile.



---

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

A questo riguardo una recente indagine<sup>3</sup> aveva evidenziato come anche tra i giovani ci fosse una consapevolezza diffusa delle principali cause di incidentalità e delle conseguenze connesse all'assunzione di rischi alla guida. Tuttavia, questa consapevolezza razionale non porta poi ad adeguare i comportamenti sulla strada, sottovalutando i rischi da una parte e dall'altra sopravvalutando le doti del guidatore e del mezzo.

Soprattutto tra i giovani si registra un atteggiamento ambivalente che da una parte richiede maggiori regole e controlli, campagne informative maggiormente efficaci, ed interventi drastici su chi causa incidenti, dall'altra però non nasconde l'ebbrezza data dalla velocità e, anzi, cerca la velocità ed il rischio come strumento di definizione della propria identità e di ricerca di sensazioni sempre più forti.

Anche la presente indagine conferma questo andamento evidenziando come, nella maggior parte dei casi, gli italiani ritengano di essere ottimi guidatori e di conoscere alla perfezione il codice stradale, salvo poi mettere in atto (in maniera più o meno sistematica) una serie di infrazioni.

---

<sup>3</sup> L'indagine è stata condotta da Istituto IARD per conto della società Milano-Serravalle.

## **I percorsi educativi ancora incerti e la struttura della ricerca**

Se dunque, dal punto di vista degli interventi normativi e strutturali molto è stato fatto e sembra tracciata la via che conduce ad una riduzione dei rischi "esterni" per chi guida sulle strade, dal punto di vista dei percorsi educativi e delle azioni tese a modificare i comportamenti a rischio le incertezze su quali siano le soluzioni più efficaci appaiono decisamente superiori.

Obiettivo del presente report è quello di offrire ai lettori uno strumento di conoscenza degli atteggiamenti e dei comportamenti degli italiani alla guida, così da consentire di acquisire informazioni utili per migliorare ulteriormente la qualità degli interventi di prevenzione e rafforzare gli strumenti di sicurezza.

Il rapporto è suddiviso in sette capitoli: nel primo si descrive brevemente il campione intervistato individuando alcune tipologie chiave di guidatori e descrivendone le caratteristiche; nel secondo ci si concentrerà sulla percezione che gli intervistati hanno delle situazioni di pericolo che si possono incontrare sulla strada; nel terzo verranno presi in considerazione alcuni comportamenti pericolosi e si misurerà il loro grado di diffusione. Il quarto e il quinto capitolo saranno dedicati in maniera più approfondita ad alcuni specifici elementi di rischio legati alla guida in stato di ebbrezza, alla stanchezza e all'utilizzo del telefono cellulare. In particolare si cercherà di

---

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

individuare quale sia il grado di rischio assunto consapevolmente dagli intervistati. Il sesto capitolo è dedicato al tema delle sanzioni e degli incidenti. Si misurerà la frequenza con cui questi episodi compaiono nella vita dei guidatori e si cercherà di individuare se e come queste esperienze possano incidere sulla valutazione di sé come guidatori e sugli stili di guida. Nel settimo capitolo, infine, si misurerà il grado di accordo degli intervistati rispetto alle principali strategie individuate per fare fronte ai fattori di pericolo e, in particolare si analizzerà la percezione che essi hanno del ruolo delle amministrazioni locali e delle forze dell'ordine.

# Capitolo 1. Il campione intervistato e le tipologie di guidatori

## **1.1 Giovani sulla strada. Quanti guidano e la frequenza di uso dei mezzi**

Il nostro percorso di ricerca sul rapporto tra gli italiani e la sicurezza stradale vuole partire da una descrizione di come il campione intervistato si vede quando è alla guida. In quanti guidano auto? In quanti moto? Su quali strade e con quale frequenza guidano prevalentemente gli italiani? Come valutano le proprie capacità alla guida?

Questi sono alcuni degli interrogativi cui cercheremo di dare risposta in questo capitolo. Infatti, se come abbiamo visto in premessa, le statistiche sulla sicurezza evidenziano differenze significative nei fattori di rischio legate all'età, al tipo di strade su cui si viaggia, al genere, appare utile tenere in considerazione questi fattori anche nell'analisi dei dati raccolti.

Il rapporto con la strada, con i mezzi di trasporto e con il traffico, infatti, cambia in maniera rilevante in funzione di alcuni parametri fondamentali: l'età e gli anni di esperienza di guida; il genere, la quantità di chilometri percorsi in un anno, il mezzo prevalentemente usato per gli spostamenti, i tempi della giornata e la tipologia di strade sulle quali si guida, etc...

ITALIANI, POPOLO DI PILOTI

---

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

Per alcuni guidare è un piacere, per altri una noiosa routine, per altri ancora un incubo.

Il 75,7% degli intervistati guida solo l'auto, il 2,1% solo motocicli, lo 0,5% solo minicar, il 17,6% guida più mezzi (essenzialmente auto e motocicli), mentre il 4,1% non guida nessuno dei mezzi indicati.

Complessivamente, il 93,1% degli intervistati guida automobili e il 19,6% motocicli. La percentuale di guidatori di motocicli è più elevata tra i 25-34enni toccando quasi il 25% degli intervistati, ma mantiene una buona rilevanza in tutte le classi d'età (il valore minimo lo si riscontra tra i 55-60enni con poco meno del 12%). Alla guida di moto e motocicli ci sono soprattutto uomini (in percentuale doppia rispetto alle donne), mentre tra i non guidatori la quota più alta (7%) si registra tra i giovanissimi.

Gli anni di esperienza nella guida sono strettamente legati all'età anagrafica, a conferma di come, nella maggior parte dei casi, con il raggiungimento della maggiore età coincida l'inizio delle pratiche per l'acquisizione della patente. I neopatentati sono il 68% dei 18-24enni e il 4% dei 25-34enni. Nell'età del conseguimento della patente non si scorgono differenze particolarmente rilevanti per genere, per quanto i maschi tendano a bruciare leggermente i tempi rispetto alle femmine.

Per sette intervistati su dieci la guida è una pratica giornaliera, mentre per poco meno di uno ogni cinque avviene

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

comunque più volte alla settimana. I guidatori saltuari sono assai pochi: complessivamente il 7,4% dell'intero campione (ma raggiungono l'11,5% tra le donne)

Venendo al tipo di strade sulle quali si guida, il 20% del campione guida solo in città, mentre solo il 16% guida abitualmente in autostrada.

Tra le donne è più alta sia la quota di chi non guida affatto (6%), sia quella di chi guida solo in città (24%), mentre scende all'11% la quota di chi guida abitualmente anche in autostrada. Al crescere dell'età aumenta sia la quota di chi dichiara di guidare solo in città (che passa dal 16% dei 18-24enni al 28% dei 55-60enni), sia quella di chi guida su tutti i tipi di strada (dal 10% del 18-24enni al 22 dei 55-60enni), mentre sono i giovani della fascia d'età a maggiore rischio a guidare più spesso sulle strade extraurbane che, come visto in precedenza sono quelle dove è più alto il pericolo di incidenti mortali.

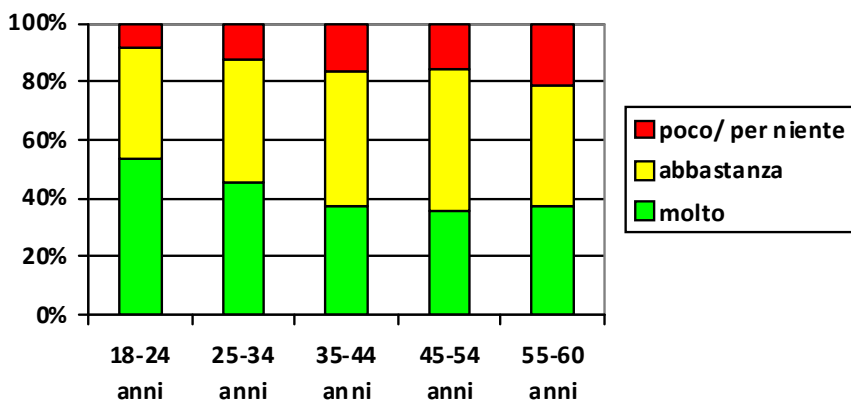
Dal punto di vista dei comportamenti di guida, quindi il campione si presenta piuttosto omogeneo con circa il 70% degli intervistati che guida l'auto quotidianamente su strade urbane ed extraurbane.

## 1.2 La guida per piacere o necessità

Al di là dei comportamenti dichiarati, una seconda strada utile per conoscere il rapporto dei nostri intervistati con la guida è la dimensione soggettiva: la guida è un piacere o una necessità? È fonte di ansia? Che valutazione si dà della propria competenza alla guida e della propria conoscenza del codice della strada?

Il primo dato significativo è che per la maggior parte dei nostri intervistati guidare è un piacere. Ciò è vero in maniera del tutto trasversale, anche se le donne (18%) e gli intervistati più anziani (21%) manifestano una quota più ampia di fastidio per la guida. I più entusiasti sono i giovanissimi che dichiarano nella maggioranza dei casi (54%) che per loro guidare è molto piacevole.

**Fig. 1.1 Quanto piace guidare per classe d'età dell'intervistato**



### **1.3 Le paure di chi guida**

Se guidare è un piacere, è anche vero che per il 94% degli intervistati è anche fonte di preoccupazione. Il maggiore motivo di tensione è il traffico (46%) seguito dalla paura di subire un incidente (33%), dallo smog (8%) e dalla possibilità di subire qualche reato (6%).

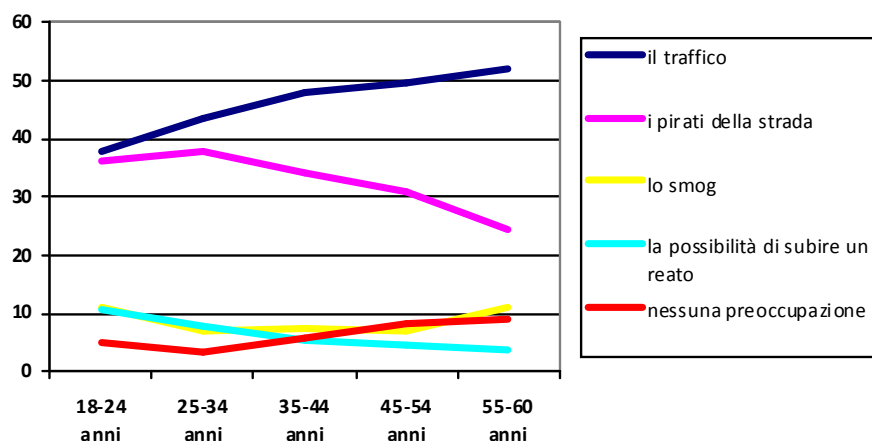
Tali paure sono condizionate da alcuni elementi socioculturali quali l'età, il genere e la zona di residenza degli intervistati.

I maschi enfatizzano soprattutto il timore per il traffico (54%), mentre tra le donne è più forte il timore di subire incidenti (38%). La paura per il traffico raccoglie più del 50% dei consensi tra gli abitanti delle regioni del centro, mentre il rischio di incidenti è vissuto con maggiore timore al sud e nel nord-ovest. Il fatto di abitare in un grande o piccolo centro modifica poco la scala dei timori, fatta salva un'enfasi maggiore attribuita al traffico da parte di chi vive in comuni con più di 100.000 abitanti e per i pirati della strada per chi abita nei centri più piccoli.

Come evidenzia la fig. 1.2 al crescere dell'età aumenta la paura per il traffico e diminuisce quella per i pirati della strada, mentre tra i giovanissimi sono più elevati della media il timore di subire reati e il fastidio per l'inquinamento (che riprende quota anche nei più maturi).



ITALIANI, POPOLO DI PILOTI

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni***Fig. 1.2 Motivi di timore quando si è per strada per classe d'età degli intervistati**

#### 1.4 La valutazione della propria capacità di guida e del codice della strada

L'autovalutazione della propria capacità di guida è in genere assai elevata. Su una scala da 1 a 10, il 29% si attribuisce un voto superiore a 8, e il 63% un voto compreso tra 7 e 8 e solo meno dell'8% del totale del campione dà un giudizio inferiore a 7. Dunque la percezione è di essere quasi tutti buoni o ottimi guidatori, tanto che il valore medio dell'intero campione è di 7,9 punti su 10.

Il giudizio è leggermente più elevato tra i maschi (voto medio uguale a 8,1) che tra le femmine (7,7); i più giovani

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

tendono ad esprimersi in maniera più cauta (7,8); mentre tutte le altre variabili socioanagrafiche di base non incidono.

Rispetto alle abitudini di guida descritte poc'anzi, l'unico elemento che sembra incidere sulla propria autovalutazione come guidatore è la frequenza con cui si prende l'auto. Tra i guidatori saltuari, infatti, la valutazione media sulla propria abilità si riduce di più di un punto stabilizzandosi attorno al 6,6.

Un discorso del tutto simile vale rispetto alla autovalutazione della conoscenza del codice della strada: il 32,6% degli intervistati la giudica da 9 o da 10, il 54% si assegna un 7 o un 8 e solo il 13% si dà come valutazione massima 6. Anche in questo caso la valutazione è un po' più alta per i maschi. Inoltre cresce al crescere del livello culturale degli intervistati e alle dimensioni del comune di residenza. Si conferma, infine, la percezione di una maggiore debolezza anche in questo campo da parte di chi utilizza meno l'auto (o la moto).

**1.5 I giovani si credono abili guidatori**

In sintesi il nostro campione è composto quasi esclusivamente da guidatori (non lo è solo il 4% degli intervistati), con una minoranza di motociclisti (meno del 20% del totale degli intervistati) ed una buona anzianità di guida. I neopatentati sono complessivamente il 9%, mentre nel 47% si tratta di soggetti con più di 20 anni di patente.

---

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

Rispetto alle principali variabili socio-anagrafiche, le caratteristiche dei guidatori si distribuiscono in maniera piuttosto trasversale, con una prevalenza dei più giovani tra i guidatori di motocicli e tra i neo-patentati e con una maggiore frequenza nella pratica di guida da parte dei maschi piuttosto che delle femmine.

La guida è innanzitutto un piacere, soprattutto tra i giovanissimi, per quanto il traffico e la presenza di altri guidatori incauti, rappresentino una costante fonte di tensione.

Ciò detto siamo di fronte ad un campione di abili guidatori e di buoni conoscitori del codice della strada. Ci sarebbero dunque tutte le premesse per una riduzione sostanziale dei rischi stradali.

Ma questa affermazione può considerarsi vera? Oppure, come già registrato in altri frangenti, è presente una dicotomizzazione importante tra le rappresentazioni che gli intervistati hanno di sé ed i comportamenti che poi vengono realmente agiti, una volta che ci si trova al volante?

## Capitolo 2. La percezione delle situazioni di pericolo

### **2.1 La relazione tra insicurezza alla guida e quella personale**

I nostri intervistati affermano di essere buoni guidatori, di conoscere bene le regole della strade e di guidare con piacere, per quanto il traffico e il rischio di effettuare (o meglio di subire) incidenti, rappresentino un elemento di timore generalizzato.

Le affermazioni precedenti sono confermate dal fatto che quasi l'80% degli intervistati si ritiene sicuro quando viaggia in auto. I guidatori saltuari (37%) si mostrano più insicuri della media, così come chi non guida affatto (29%), le donne (26%), gli abitanti delle isole (27%) e i neopatentati (26%). Al contrario dichiarano di sentirsi sicuri in maniera superiore alla media coloro che abitano nei piccoli centri e i motociclisti (11% molto sicuri).

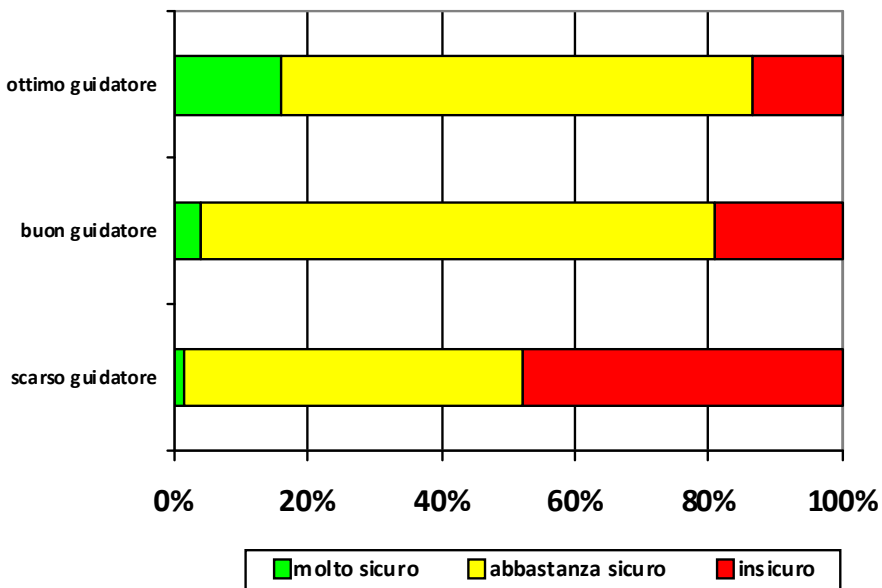
La dimensione fondamentale che incide sulla percezione generalizzata di sicurezza/insicurezza quando si viaggia in auto è sostanzialmente legata alla frequenza con cui si guida e alla percezione della propria abilità. L'insicurezza è dunque innanzitutto una insicurezza personale, che ha a che fare con la percezione della propria capacità di condurre il veicolo. Questa si traduce in un aumento generalizzato dell'ansia (che diventa a

ITALIANI, POPOLO DI PILOTI

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

sua volta un ulteriore fattore di incertezza e insicurezza). Infatti, ben il 45% di coloro a cui non piace guidare si sente insicuro, percentuale che arriva a sfiorare il 50% tra coloro che si danno un voto inferiore a 7 rispetto alle proprie capacità di guida.

**Fig. 2.1 Percezione di sicurezza quando si è in auto, per autovalutazione delle proprie capacità di guida (%)**



## **2.2 L'insicurezza e il ruolo della tipologia di strada**

La presenza di esperienze recenti di incidenti stradali è un altro fattore che incide sulla percezione di insicurezza, ma probabilmente meno di quanto ci si potesse aspettare. Tra chi ha subito almeno un incidente negli ultimi cinque anni, la sensazione di insicurezza raggiunge il 22% (è il 19% tra coloro che non hanno mai subito incidenti) e dove l'incidente è stato di una qualche gravità e ha visto il coinvolgimento di un familiare e/o di un amico stretto, raggiunge il 24%.

Se la dimensione del traffico rappresenta una delle principali cause di stress per i guidatori, il senso di insicurezza cambia in relazione alle diverse tipologie di strade che vengono percorse.

A livello generale il senso di insicurezza aumenta quando si percorrono le strade extraurbane (37% di insicuri), mentre è minimo sulle strade urbane (24% di insicuri). Coloro che si sentono insicuri in autostrada sono il 35%. Se si raffrontano queste dichiarazioni con i dati relativi alla mortalità stradale, si può osservare che c'è corrispondenza tra la percezione del grado di insicurezza sulle diverse strade espresso dai nostri intervistati e la loro oggettiva pericolosità.

ITALIANI, POPOLO DI PILOTI

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni***Tab. 2.1 Senso di sicurezza/insicurezza in relazione a diversi tipi di strada**

	<b>Strade urbane</b>	<b>Strade extra urbane</b>	<b>Autostrade</b>
Molto sicuro	16,3	8,0	12,8
Abbastanza sicuro	59,5	54,3	51,2
Poco sicuro	24,1	37,7	36,0
Totale	100	100	100

Ovviamente, però, il giudizio non è uniforme sull'intero campione e muta in relazione ad una serie di situazioni ed atteggiamenti già descritti in precedenza e in primo luogo alla generale sensazione di sicurezza/insicurezza che si prova quando si è in auto.

Chi dichiara di percorrere prevalentemente percorsi cittadini si sente più sicuro tra le strade della città, mentre, contrariamente a quanto osservato in precedenza e alle altre tipologie stradali, in città i maschi si sentono più insicuri delle donne.

La sensazione di insicurezza all'interno del contesto urbano raggiunge la percentuale più elevata tra chi abita in centri con più di 100.000 abitanti, dove il volume di traffico e la congestione delle sedi stradali è sicuramente maggiore.

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

Anche in questo caso, dunque, la percezione di sicurezza/insicurezza è il risultato della combinazione di due elementi, uno di tipo oggettivo (il grado di congestione del traffico) e uno di tipo soggettivo (l'esperienza di guida).

Per quanto riguarda le strade extraurbane, aumenta sensibilmente la sensazione di insicurezza tra chi è abituato a guidare solo nelle aree urbane, tra i guidatori saltuari e tra chi giudica di avere scarse abilità. Allo stesso modo c'è più preoccupazione tra chi abita al sud e nelle isole dove non sempre le strade extraurbane presentano i medesimi standard di sicurezza registrati altrove.

In autostrada, infine, aumenta il senso di insicurezza tra chi ha meno esperienza di guida, tanto da registrare una percentuale di insicurezza del 39% tra i neopatentati e tra i guidatori saltuari, del 40% tra chi guida solo in città e tra i 18-24enni.

**2.3 Il motorino genera un forte senso di insicurezza**

La dimensione dell'esperienza e della pratica di guida appare dunque l'elemento centrale attorno al quale si costruisce il senso di sicurezza/insicurezza quando si è per strada. Chi è insicuro delle proprie capacità vive il fatto di essere al volante con uno stress che ne accresce l'ansia e, conseguentemente il senso di insicurezza, in un circolo vizioso che rappresenta un



ITALIANI, POPOLO DI PILOTI

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

potenziale di pericolo per sé e per gli altri soggetti presenti sulla sede stradale.

La percezione di pericolo sulle strade è anche strettamente legata alla modalità con cui si è in strada. I nostri intervistati percepiscono la maggiore insicurezza quando sono in moto/motorino, in bicicletta o in auto da passeggeri, mentre si sentono al sicuro soprattutto quando sono essi stessi alla guida dell'auto (tab. 2.2).

**Tab. 2.2 Percezione di sicurezza/insicurezza in relazione alla condizione in cui si è in strada (%)**

	In macchina		In moto/ motorino	In bicicletta	Come pedone
	Come guidatore	Come passeggero			
Molto sicuro	25,7	3,7	3,8	6,2	10,9
Abbastanza sicuro	66,2	51,9	26,2	30,9	43,8
Poco sicuro	7,3	41,3	43,3	41,6	33,3
Per niente sicuro	0,8	3,0	26,7	21,3	11,9

#### **2.4 Gli uomini e i guidatori abituali si sentono più sicuri alla guida**

Sono soprattutto i maschi a sentirsi più sicuri quando guidano (32% di "molto sicuri") rispetto a quando sono

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

passaggeri (2% di "molto sicuri"). La maggiore insicurezza quando si è passeggeri la fanno registrare i 45-54enni (51% di insicuri) e gli abitanti del centro e delle isole (49%).

Allo stesso modo il senso di insicurezza alla guida è più forte tra i guidatori saltuari (20%) e tra chi ritiene di non essere un buon guidatore (22%) con un indice quasi triplo rispetto a quello del campione complessivo, mentre l'insicurezza da passeggeri è decisamente inferiore tra i neopatentati (30%) e tra i guidatori saltuari (32%). Al contrario, coloro che si ritengono scarsamente abili come guidatori, manifestano un senso di insicurezza superiore alla media anche quando sono trasportati come passeggeri (49%).

Anche in questo caso, dunque, il senso di insicurezza sembra aumentare quando l'intervistato sente di non avere il controllo della situazione. Soprattutto per chi è abituato a guidare, il fatto di essere passeggero fa sentire passivi e più esposti dal pericolo, dal momento che non è possibile intervenire, aumentando la percezione di vulnerabilità. Non è un caso che molto spesso, chi è abituato a guidare e si trova nella condizione di passeggero, di fronte ad una situazione di potenziale pericolo è portato a cercare sotto di sé, in maniera istintiva il pedale del freno.

Quando si è in moto/motorino o in bicicletta il senso di insicurezza diventa particolarmente alto, tanto da essere la sensazione prevalente tra gli intervistati. È soprattutto il mezzo

ITALIANI, POPOLO DI PILOTI

---

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

motorizzato che espone alla paura, tanto che il 70% del campione si dichiara insicuro al pensiero di essere a bordo di una moto o di un motorino, contro il 63% che condivide la stessa sensazione quando cavalca una bicicletta (dato che sale al 77% tra gli intervistati delle Isole).

Si tratta di un dato importante in quanto evidenzia la criticità che ha ancora oggi, nonostante il forte impegno nella diffusione di piste ciclabili, la scelta di utilizzare la bicicletta per i propri trasferimenti cittadini. Proprio i pericoli del traffico, infatti, rappresentano un forte ostacolo ad una maggiore diffusione di questo mezzo di trasporto il cui contributo per una riduzione dello smog e della congestione delle città sarebbe, peraltro, prezioso.

La percezione della sicurezza di moto e motorini decresce all'aumentare dell'età: se per il 39% dei 18-24enni si tratta di un mezzo sicuro, tra i 55-60enni solo il 20% sottoscrive questa affermazione, a fronte di un 34% che lo reputa un mezzo per niente sicuro. Al contrario la bicicletta è vista come insicura soprattutto dai 45-54enni, mentre viene rivalutata dai più anziani.

Tra i motociclisti il senso di insicurezza alla guida di un motoveicolo è decisamente più ridotto della media (44%), ma è comunque condiviso da due intervistati su cinque, mentre per chi guida l'auto valgono le considerazioni fatte poc'anzi che portano a sovrastimare il pericolo laddove è più scarsa l'esperienza.

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

Anche il fatto di essere in strada come pedoni viene percepito come un elemento di pericolo dal 45% degli intervistati, anche se con forti differenze territoriali (35% nel NordEst, 51% nel Centro e 60% nelle Isole) e per età (36% tra i 18-24enni, che sfiora il 50% dopo i 35 anni).

**2.5 La rischiosità di alcuni comportamenti e la loro importanza quali potenziali cause di incidenti**

Fino ad ora sono state prese in considerazione situazioni di pericolo legate essenzialmente a situazioni "esterne" rispetto all'intervistato. In questo paragrafo, invece, sarà presa in esame la percezione che gli italiani hanno della rischiosità di una serie di comportamenti e/o di situazioni che possono avvenire quando si è per strada e che, nelle maggior parte dei casi, sono relative a comportamenti e scelte del guidatore.

In una prima batteria di domande veniva chiesto quanto fossero percepiti rischiosi tre comportamenti che hanno a che fare con la sicurezza attiva, ovvero con quei comportamenti che, se messi in atto dai guidatori e/o dai passeggeri, riducono fortemente il rischio di subire danni gravi in caso di incidente. In particolare si tratta di:

- andare in moto/motorino senza casco;
- non indossare le cinture di sicurezza;

---

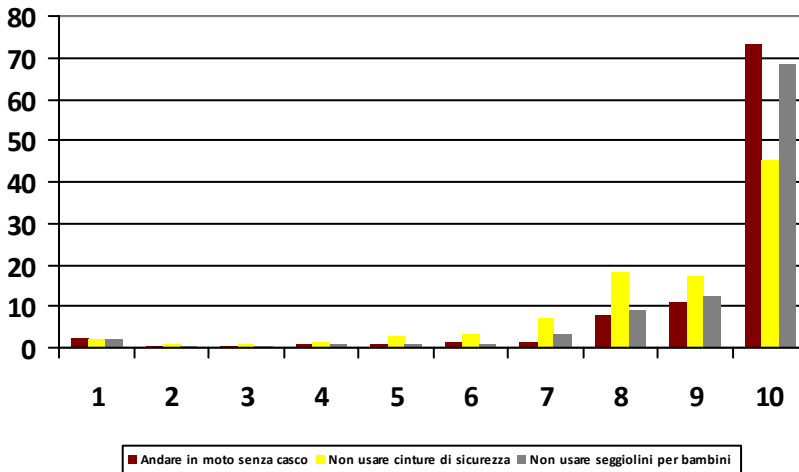
*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

- non utilizzare gli appositi seggiolini per il trasporto dei bambini.

Si tratta di comportamenti normati con precisione dal codice della strada e la cui inosservanza comporta multe, riduzione dei punti in patente, non copertura assicurativa dei danni subiti, ma che, ciononostante, non sempre vengono messi in atto.

Questo è un tipico caso in cui la consapevolezza del rischio a non mettere in pratica queste norme di salvaguardia della salute è elevata, ma non appare sufficiente a produrre una adeguata reazione dal punto di vista dei comportamenti agiti. Tutti e tre i comportamenti indicati sono percepiti come molto pericolosi, soprattutto per quanto riguarda la guida senza casco ed il mancato utilizzo dei seggiolini. La quota di soggetti che li identifica come non pericolosi è del tutto minoritaria, inferiore al 5% degli intervistati per quanto riguarda casco e seggiolini e pari a circa l'8% per quanto riguarda le cinture di sicurezza.

**Fig. 2.2 Grado di pericolosità percepita dei comportamenti indicati su una scala da 1 (nessun pericolo) a 10 (massimo pericolo) (%)**



La pericolosità dei tre comportamenti indicati è sottostimata in maniera leggera da chi non guida, dai guidatori saltuari, da chi dichiara di sentirsi molto sicuro in auto, a chi abita al sud e nei piccoli centri e, in misura più forte, da chi ritiene di essere un cattivo guidatore.

## 2.6 I fattori che provocano incidenti

Venendo ora al giudizio sull'importanza che una serie di fattori hanno nel provocare incidenti, dalla tab. 2.3 si può osservare che quasi tutti i fattori proposti sono stati ritenuti

---

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

dagli intervistati importanti. Quelli che hanno raccolto i punteggi più elevati sono stati: la guida in stato di alterazione (9,2 punti su un massimo di 10), l'eccesso di velocità (8,9) e la distrazione dei guidatori (8,5), sostanzialmente in linea con le considerazioni espresse dall'Istat in base alle statistiche sull'incidentalità stradale.

Come si può osservare gli intervistati tendono ad attribuire maggiore importanza ai comportamenti dei guidatori rispetto a tutte le altre possibili cause di incidente.

Un'analisi più dettagliata evidenzia come le donne tendano ad enfatizzare sia l'imprudenza del guidatore, sia la scarsità dei controlli o l'inefficacia delle sanzioni, mentre i neopatentati e chi si ritiene un guidatore poco abile sottostimano l'importanza di tutti i fattori presi in considerazione.

Chi è meno pratico alla guida o guida soltanto in città tende ad assegnare maggiore importanza a fattori quali la stanchezza e l'uso del telefonino, mentre tra i guidatori più esperti viene dato più peso alla scarsa capacità dei guidatori, agli effetti dell'alcool, alle cattive condizioni del veicolo e delle strade. Tuttavia le differenze sono minime e quasi mai significative dal punto di vista statistico.

Chi si sente più insicuro in auto, infine, enfatizza i pericoli legati all'eccesso di velocità, all'utilizzo del telefonino e del navigatore e, soprattutto, la mancanza di controlli e sanzioni adeguate.

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

Infine va segnalato che al crescere dell'età tende a crescere l'importanza attribuita a tutti i fattori elencati con un picco nella popolazione tra i 45 e i 54 anni.

**Tab. 2.3 Valutazione media dell'importanza che i fattori elencati hanno nel provocare incidenti**

	Valore medio assegnato dal campione
<b>Cause imputabili al guidatore</b>	
la guida in stato alterazione (uso di alcol, farmaci, stupefacenti)	9,2
l'eccesso di velocità	8,9
la distrazione dei guidatori	8,6
l'incapacità di chi guida	8,5
la stanchezza alla guida	8,4
l'uso del telefonino	8,2
l'uso del navigatore satellitare	6,1
<b>Cause imputabili a fattori esterni</b>	
il cattivo stato delle strade	8,0
le condizioni atmosferiche (nebbia, ghiaccio, neve, pioggia)	7,9
la cattiva illuminazione	7,6



ITALIANI, POPOLO DI PILOTI

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

le cattive condizioni del veicolo	7,3
il comportamento dei pedoni (ad es. non attraversare sulle strisce)	6,6
<b>Mancanza di controlli/sanzioni</b>	
la scarsità dei controlli	7,5
le sanzioni troppo basse per le infrazioni	6,3

## 2.7 L'effetto della comunicazione e dell'informazione

Da segnalare anche un effetto inatteso dell'ampio risalto dato dalla stampa alle notizie sugli incidenti stradali: solo pochissimi intervistati sono in grado di riconoscere che negli ultimi anni l'incidentalità nel nostro Paese è leggermente diminuita (-10% secondo i dati ISTAT). Per il 40% degli intervistati è cresciuta e per il 39% è rimasta stabile, per il 15 è diminuita, mentre il 6% degli intervistati non è in grado di dare alcuna risposta.

Ampiamente condiviso, invece, è il parere che in termini di incidenti stradali l'Italia sia meno sicura di altri Paesi europei (65%), a fronte di un 23% che ritiene il nostro Paese ugualmente sicuro e di un 5% che è convinto che la sicurezza sia maggiore in Italia che all'estero.

## Capitolo 3. La frequenza con cui si mettono in pratica comportamenti a rischio durante la guida

### **3.1 Misurare la frequenza di comportamenti dei giovani alla guida**

Dopo avere compiuto una ricognizione sulle caratteristiche del campione intervistato e sulla percezione della rischiosità di alcuni comportamenti, questo capitolo è dedicato a misurare la frequenza con cui alcuni dei comportamenti descritti vengono messi in pratica dagli intervistati. Come ricordato in precedenza, infatti, non è sufficiente la consapevolezza del rischio insito in una serie di comportamenti perché questi non siano agiti. Si tratta di una affermazione che vale un po' per tutti i comportamenti a rischio, in quanto, quando ci si trova in una situazione potenzialmente rischiosa, elementi emotivi e processi psicologici di minimizzazione degli effetti sgraditi prendono spesso il sopravvento su una valutazione razionale dei propri comportamenti e delle possibili conseguenze.

A questo riguardo, il primo aspetto che l'indagine ha preso in considerazione è relativo al rispetto dei limiti di velocità. Si tratta di una delle principali cause di incidente e di morte e, i nostri stessi intervistati la individuano come uno dei più

importanti fattori di incidentalità. Ciononostante e per quanto in interviste di questo tipo si tenda sempre a dare una immagine di sé un po' migliore di quella che è in realtà solo il 41% degli intervistati dichiara di rispettar sempre o quasi i limiti di velocità, a fronte di un 49% che ammette di infrangerli a volte e di un 9% per il quale i limiti stradali appaiono un sostanziale disturbo che lo portano a rispettarli raramente o mai.

### **3.2 La sottostima del pericolo della velocità**

Chi dichiara di infrangere i limiti di velocità, peraltro, sembra sottostimare significativamente il pericolo connesso a questi comportamenti. Infatti, se tra coloro che affermano di non superare mai il limite la valutazione della pericolosità dell'eccesso di velocità raggiunge i 9,2 punti su 10, tra chi dice di rispettarli raramente scende a 7,9 punti per toccare i 4 punti tra chi sostiene di non rispettarli mai.

Per il resto la decisione di rispettare o meno i limiti di velocità viene messa in relazione, da parte degli intervistati con una serie di condizioni oggettive e soggettive (tab. 3.1).

In particolare più della metà del campione dichiara che a volte i limiti sono ingiustificati rispetto alle condizioni della strada, due intervistati su cinque ritengono di poterli superare se la strada è sgombra e non ci sono pericoli, uno su cinque se ha fretta o non si accorge della velocità raggiunta.

**Tab.3.1 Situazioni in cui capita gli intervistati di non rispettare i limiti di velocità (% risp multiple)**

	% cumulata
ha fretta	21,7
è notte	5,7
i limiti impongono velocità ingiustificatamente basse	54,1
la strada è sgombra e non vede pericoli	39,1
non si accorge dei cartelli di segnalazione	14,5
non si accorge della velocità raggiunta	20,7
altro	2,2

Se dunque la percezione razionale del pericolo legato all'alta velocità è diffusa, all'atto pratico sono molte le occasioni in cui si tende a sottovalutare il rischio che può conseguire da una infrazione dei limiti.

In generale il numero di maschi che dichiara di infrangere i limiti di velocità è doppio rispetto a quello delle donne, e con il passare degli anni diminuisce progressivamente la quota di guidatori spericolati passando dal 20 al 2% dei casi.

La tendenza dei più giovani a non rispettare i limiti con maggiore frequenza degli adulti è da mettere in relazione con

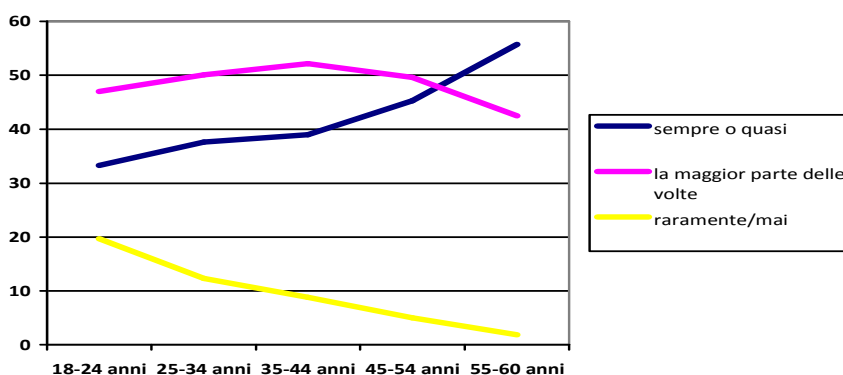
ITALIANI, POPOLO DI PILOTI

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

alcune delle dimensioni psicologiche, specifiche della seconda adolescenza, di cui la ricerca del limite rappresenta una componente essenziale.

Ciò detto è evidente che si tratta di comportamenti particolarmente pericolosi, soprattutto se associati ad una scarsa dimestichezza con la guida o al fatto di guidare auto in grado di raggiungere velocità elevate. Su questi aspetti il nuovo codice della strada è intervenuto, sia inasprendo le sanzioni, sia mettendo maggiori limitazioni per i neopatentati, ma rimane comunque necessario un grosso lavoro di formazione/educazione alla guida fin dai primi anni delle scuole secondarie e un fermo rigore nei controlli stradali.

**Fig. 3.1** Frequenza con cui si rispettano i limiti di velocità in relazione all'età



*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

Infine va rilevato che i più attenti ai limiti di velocità appaiono i guidatori saltuari che nel 60% dichiarano di rispettarli sempre o quasi.

In generale si può affermare che il mancato rispetto dei limiti di velocità è legato al fatto che il guidatore abbia una giovane età e ad un eccesso di sicurezza nella guida che porta pericolosamente a sottostimare i pericoli che possono sopraggiungere improvvisamente dalla strada. In particolare chi si ritiene un buon guidatore si sente maggiormente autorizzato ad infrangere il limite soprattutto laddove lo ritenga ingiustificato rispetto alle condizioni della strada (58%). È evidente come si tratti in realtà di una situazione assai pericolosa, soprattutto in relazione al fatto che il giudizio sulla propria abilità di guida è sostanzialmente autodefinito e quindi non necessariamente corrisponde alla realtà.

Ciò detto, gli intervistati dichiarano, nella maggior parte dei casi, di rallentare la velocità quando attraversano un incrocio di notte o quando il manto stradale è bagnato, mentre non sembrano avere particolari timori di fronte alle gallerie (tab. 3.2).

ITALIANI, POPOLO DI PILOTI

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni***Tab.3.2 Situazioni in cui l'intervistato rallenta la velocità (%)**

	Sempre o quasi	La maggior parte delle volte	Raramente /mai	Totale
Quando attraverso di notte incroci con semafori lampeggianti	75,4	22,2	2,4	100
Quando guido con la pioggia o con il manto stradale bagnato	74,7	23,1	2,1	100
In galleria	34,5	44,5	21,0	100

### 3.3 Lo stop, un segnale rispettato

Decisamente poco diffusi sono i comportamenti che portano a non rispettare lo stop ai semafori, per quanto, anche in questo caso, la notte porti a ridurre l'attenzione di una quota considerevole del campione.

Come si avrà modo di osservare in seguito, anche il rispetto dei semafori pedonali (e più in generale della presenza dei pedoni sulla strada) viene vissuto come un obbligo meno stringente dagli automobilisti nonostante la pericolosità di questo comportamento.

**Tab. 3.2 Frequenza con cui viene rispettato il segnale di stop al semaforo**

	Sempre o quasi	La maggior parte delle volte	Raramente/mai
Semafori rossi durante il giorno	95,3	4,0	0,7
Semafori rossi di sera tardi/notte	88,4	10,3	1,3
Semafori pedonali	78,7	19,6	1,8

### 3.4 Il pedone dimenticato

In generale, nel nostro Paese l'attenzione verso i pedoni è piuttosto scarsa. Contrariamente a quanto accade in altri paesi europei, molto spesso il pedone che vuole attraversare la strada sulle strisce pedonali deve guadagnarsi il suo spazio stando particolarmente attento all'arrivo della auto e affrontando l'attraversamento solo quando ha a disposizione strada libera.

In effetti, per quanto si avvicini alla soglia del 50%, è solo una minoranza degli intervistati che si ferma sistematicamente se vede un pedone che si sta accingendo ad attraversare. Nella maggiore parte dei casi, l'automobilista rallenta e si ferma solo una volta che il pedone si è già immesso sulla sede stradale.



ITALIANI, POPOLO DI PILOTI

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni***Tab. 3.3 Comportamenti di fronte ad un pedone davanti a un attraversamento pedonale (strisce senza semaforo)**

	%
si ferma anche se il pedone è ancora in prossimità al marciapiede	48,7
si ferma solo se il pedone ha già cominciato ad attraversare la strada	48,8
si ferma solo se il pedone si trova già sulla sua traiettoria di guida	2,0
non si ferma quasi mai	0,5
totale	100

A conferma dell'ansia legata al fatto di sentirsi incerti alla guida, tra coloro che si giudicano guidatori scarsamente abili solo il 31% dichiara di fermarsi anche se il pedone non ha ancora cominciato ad attraversare la strada, a fronte del 55% dei guidatori che si ritengono invece più abili nella guida. Allo stesso modo anche i guidatori saltuari dichiarano di fermarsi meno spesso dei guidatori abituali, mentre non si registrano differenze significative tra chi guida un'auto e chi guida una moto, tra maschi e femmine.

Al contrario, coloro che si sentono molto sicuri quando sono alla guida, nel 60% dei casi si fermano lasciando la precedenza ai pedoni.

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

Una maggiore attenzione ai pedoni sembra essere correlata all'età del guidatore, mentre fa riflettere il dato che mostra come coloro che dichiarano di rispettare meno i limiti di velocità siano anche marcatamente meno attenti alle esigenze dei pedoni. Sembra dunque che sia presente, tra gli intervistati, una tipologia di soggetti che mette in atto una gamma di infrazioni assai vasta e che rappresentano sicuramente un pericolo per sé e per gli altri utenti della strada.

**3.5 Le tipologie di guidatori**

Per esplorare più nel dettaglio questa dimensione, in base ai comportamenti descritti in questo capitolo e che prevedono una infrazione delle norme del codice della strada, è stato predisposto un indice sintetico di tipo additivo che permette di definire una tipologia dei guidatore in base alla frequenza con cui sono state dichiarate le possibili infrazioni.

In questo modo si ottiene una ripartizione del campione tra guidatori perfettamente disciplinati (nessuna infrazione dichiarata) che raccolgono il 17,6% del totale degli intervistati; guidatori leggermente indisciplinati (uno o due comportamenti irregolari, ma solo in forma occasionale) 37,0%; guidatori indisciplinati (un comportamento irregolare assunto in maniera diffusa o almeno 3 infrazioni occasionali), 24,8%; guidatori fortemente indisciplinati (più comportamenti irregolari diffusi) 20,5%.

---

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

Come si può facilmente osservare gli intervistati che hanno dichiarato di mettere in atto comportamenti in linea con il codice della strada su tutte le aree di indagine affrontate in questo capitolo sono una esigua minoranza (circa uno ogni sei), mentre uno ogni cinque mette in mostra più comportamenti irregolari e potenzialmente pericolosi.

In base a questa nuova classificazione tra coloro che ritengono di essere degli ottimi guidatori si osservano le percentuali più alte sia di guidatori molto indisciplinati (24%), che di guidatori perfettamente disciplinati (17%). Allo stesso modo appaiono più disciplinati coloro che utilizzano l'auto prevalentemente in città (22%).

Come ci si poteva facilmente aspettare, inoltre, le donne (24%) si dimostrano decisamente più disciplinate degli uomini (11%), così come gli anziani (26%) rispetto ai più giovani (10%).

Infine si registra una maggiore indisciplinazione tra coloro che abitano nei piccoli centri, piuttosto che nelle città di medie/grandi dimensioni.

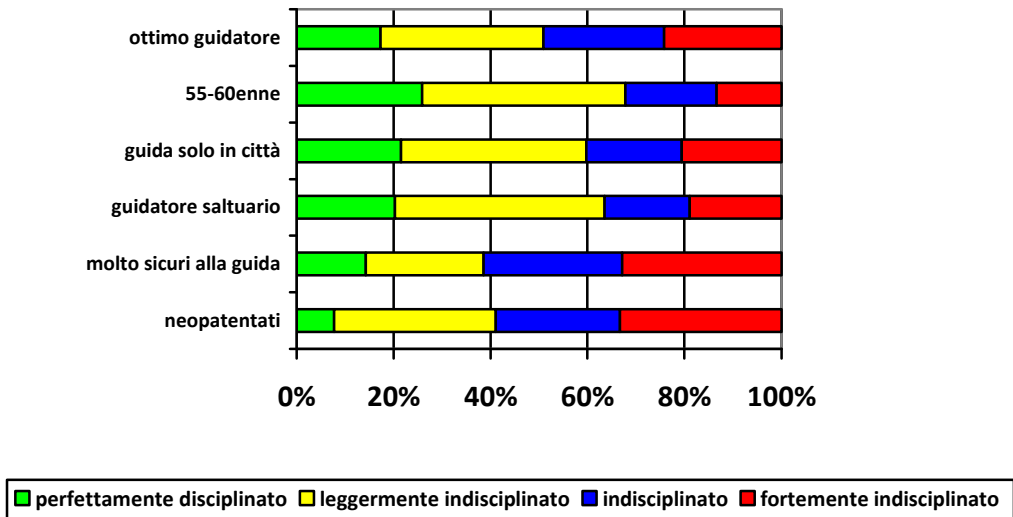
Vale la pena sottolineare come, anche in relazione al rapporto tra età e tendenza a superare i limiti di velocità descritto nelle pagine precedenti, sia piuttosto alta la percentuale di neopatentati che mostrano una scarsa attenzione al codice della strada. Bel il 33% di costoro rientra nella

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

categoria dei guidatori fortemente indisciplinati e solo il 7% tra i più disciplinati.

Allo stesso modo si conferma la relazione tra eccessiva sicurezza di sé e messa in atto di comportamenti pericolosi per gli altri viaggiatori che era già stata messa in evidenza in precedenza.

**Fig. 3.2 Diffusione dei comportamenti indisciplinati alla guida per alcune categorie di intervistati**



## Capitolo 4. Alcol e guida

### 4.1 Un tasso di limite troppo alto

La guida in stato di ebbrezza rappresenta un elemento contro il quale, da qualche tempo, è in atto un forte intervento di contrasto sia attraverso una modifica dei riferimenti normativi (con la riduzione del tasso alcolico consentito a 0,5 g), sia attraverso un aumento dei controlli da parte delle forze dell'ordine (alcol test), sia attraverso campagne di sensibilizzazione ed interventi educativi rivolti, in primo luogo, alla popolazione giovanile.

Nonostante chi è coinvolto in incidenti e risulta in stato di ebbrezza sia colpito duramente da uno stigma sociale che considera sempre meno accettabile questo tipo di comportamenti, guidare dopo avere assunto alcool rappresenta una pratica ancora diffusa, soprattutto tra i più giovani.

A questo riguardo l'indagine ha voluto verificare quali siano gli atteggiamenti degli italiani rispetto al rapporto tra alcool e guida identificando sia la percezione del grado di adeguatezza dei nuovi limiti per il tasso alcolemico, sia la diffusione di comportamenti a rischio.

In primo dato interessante a riguardo è quello descritto in tab. 4.1 che mostra come una ampia maggioranza degli intervistati sia d'accordo con i nuovi tassi introdotti dal codice

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

della strada. Detto ciò va anche sottolineato che più di un intervistato su tre li ritiene troppo restrittivi.

**Tab. 4.1 Valutazione del tasso alcolemico attualmente in vigore in Italia**

	%
troppo restrittivo	35,6
giusto	47,7
ancora troppo ampio	14,3
non so	2,5
totale	100

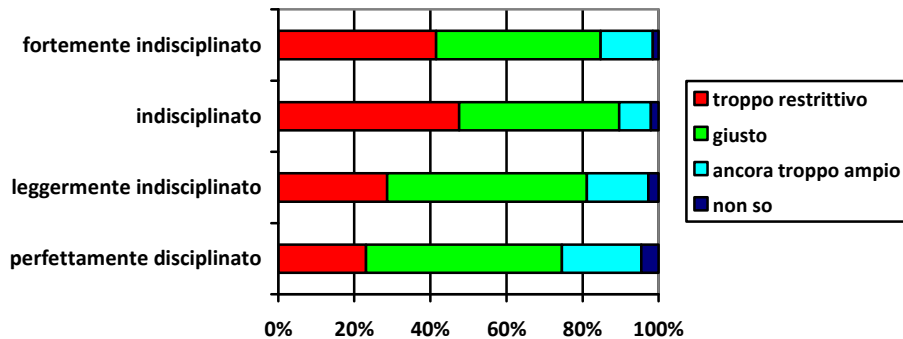
Il giudizio sulle nuove norme è più positivo tra le donne che tra gli uomini dove nel 41% dei casi la valutazione è negativa. Allo stesso modo il nuovo tasso alcolemico è più contrastato da parte di chi vive nei comuni più piccoli (39%), dai 25-34enni (44%), da chi abita nel NordOvest (41%) e nelle Isole (40%), ma, soprattutto, da chi si sente molto sicuro in auto (46%).

Allo stesso modo le risposte risentono dell'indice di disciplina/indisciplina descritto nel capitolo precedente, alimentando ulteriormente l'ipotesi che una quota non marginale del campione da una parte sottovaluti pericolosamente i pericoli della guida, dall'altra sopravvaluti le proprie capacità.

ITALIANI, POPOLO DI PILOTI

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

**Fig. 4.1 Valutazione del tasso alcolemico attualmente in vigore in Italia, in base alla classificazione del campione per rispetto alle regole del codice della strada**



#### 4.2 Il tasso alcolemico violato

Al di là dell'atteggiamento generale rispetto al nuovo codice della strada, più di uno su quattro dei nostri intervistati dichiara che negli ultimi sei mesi gli è capitato di mettersi alla guida avendo bevuto una quantità di alcool superiore a quella consentita dalla legge e quasi il 20% con la consapevolezza di avere bevuto troppo.

Ancora una volta, dunque, si ha la conferma che nonostante una buona conoscenza del codice della strada, la consapevolezza dei pericoli connessi alla guida in stato di ebbrezza e la cognizione di avere superato il limite di alcool consentito, una quota non irrilevante del campione sceglie di

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

mettersi alla guida, mettendo a rischio la vita propria e quella di eventuali altri viaggiatori.

Ciò che colpisce, in particolare è che non si tratta solo di una sottovalutazione dei limiti di legge, ma che, anche di fronte alla percezione soggettiva di avere bevuto troppo, si scelga di mettersi ugualmente alla guida, pur nella consapevolezza che i propri riflessi e le proprie prestazioni sono alterate.

**Tab. 4.1 Valutazione del tasso alcolemico attualmente in vigore in Italia**

	mai	1 volta	più volte	non ricordo	totale
mettersi alla guida avendo bevuto quantità di alcol anche di poco superiori ai limiti consentiti dalla legge	70,3	13,4	13,0	3,3	100
mettersi alla guida pensando di aver bevuto troppo	79,9	13,7	5,0	1,4	100

Anche in questo caso sono soprattutto i più giovani, i maschi, coloro che sono molto sicuri alla guida, chi si reputa un cattivo guidatore, ma soprattutto chi si considera più indisciplinato alla guida a dichiarare più spesso di avere commesso l'infrazione.



### **4.3 Il guidatore designato: una pratica quasi sconosciuta**

Nella maggior parte dei paesi europei, dove da più anni sono attive leggi rigorose sulla guida in stato di ebbrezza e dove l'attenzione al tasso alcolico è diventato un elemento culturale condiviso, quando si decide di uscire con amici e si pensa di consumare alcolici è normale, per rientrare a casa, decidere di prendere i mezzi pubblici o stabilire che una delle persone a turno non beva alcool in modo da poter riaccompagnare a casa tutti gli altri.

In Italia queste pratiche sono assai meno diffuse e anche iniziative quali il "bevitore designato" non hanno per ora trovato grande seguito. Tuttavia, lentamente anche i nostri giovani si stanno adeguando e stanno cercando soluzioni compatibili con il fatto di uscire la sera in compagnia degli amici.

A questo riguardo l'indagine chiedeva agli intervistati come avrebbero scelto di agire in una situazione di questo tipo. Del totale di coloro che ha ammesso di potersi trovare in una situazione simile (uscita in macchina con altre persone - pranzi, cene, serate, discoteca ecc. - in cui è certamente previsto il consumo di alcolici) poco più della metà sceglie di non far bere un componente del gruppo in modo che possa guidare, il 24% sceglie la persona che ha bevuto meno, il 20% il proprietario dell'auto a prescindere dalle sue condizioni.

Si conferma, quindi, il grande lavoro culturale che è ancora necessario compiere in questo campo.

**Tab. 4.3 Comportamento adottato nel caso in cui si esca in macchina con altre persone, per una circostanza nella quale è previsto il consumo di alcoolici (% di intervistati che dichiarano che la situazione descritta potrebbe capitare loro)**

	%
un membro del gruppo non beve per poter guidare al rientro	52,2
guida la persona che ha bevuto di meno	24,1
guida comunque il proprietario della macchina	20,1
altro	3,5
totale	100

## Capitolo 5. Altri fattori di rischio

### 5.1 Il pericolo stanchezza altamente sottovalutato

Oltre alla guida in condizioni alterate, l'indagine ha esplorato i comportamenti degli italiani anche di fronte ad altre situazioni di rischio, fortemente connesse alla possibilità di originare incidenti stradali. In particolare sono state prese in considerazione la guida in condizione di stanchezza e l'utilizzo del telefonino quando si è al volante.

La guida in condizione di eccessiva stanchezza rappresenta uno degli elementi di maggiore pericolo quando si guida un mezzo. Il colpo di sonno, infatti, fa perdere completamente il controllo dell'auto anche in condizioni di assoluta normalità della sede stradale, portando ad invadere le altre corsie e comportando un elemento di fortissimo rischio.

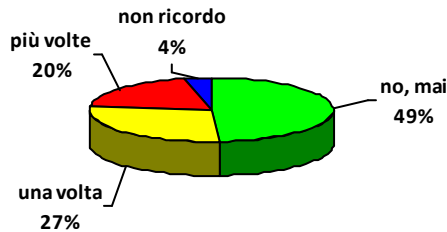
Anche in questo caso, una quota assai significativa del campione sembra non prestare sufficiente attenzione ai pericoli insiti in questo comportamento. Infatti quasi il 50% degli intervistati dichiara di avere guidato nonostante si sentisse troppo stanco per farlo.

Come in precedenza, non si è quindi di fronte ad una situazione di non conoscenza dei pericoli della strada o del proprio stato psicofisico, ma, anzi, si ha la consapevolezza di

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

essere in uno stato di alterazione. Per questo motivo il comportamento appare ancora più grave.

**Fig. 5.1 Negli ultimi 6 mesi le è mai capitato di mettersi alla guida pensando di essere troppo stanco?**



La guida in stato di forte stanchezza riguarda più spesso i maschi delle femmine, i lavoratori e i giovani, anche se, ancora una volta cresce in maniera progressiva all'aumentare del grado di indisciplina nei comportamenti alla guida con ben il 61% dei guidatori più indisciplinati che dichiara di avere guidato, negli ultimi sei mesi, anche quando era troppo stanco.

I fattori associati più spesso alla stanchezza sono legati al guidare di notte (valutazione media di 7,5 su una scala da 1 a 10) e l'aver consumato un pasto pesante (7,4), mentre viene considerato meno rilevante guidare per più di due ore consecutive (6,2).

## 5.2 La dipendenza da cellulare

Gli Italiani sono uno dei popoli che ha adottato con maggiore entusiasmo il telefono cellulare, tanto da esserne diventati uno dei principali consumatori a livello mondiale. Tuttavia, quando si è alla guida, l'utilizzo del telefonino rappresenta un rischio significativo in quanto distrae l'attenzione del guidatore e, se non è usato attraverso auricolare o vivavoce (o ancor peggio nel momento in cui viene usato per leggere o scrivere sms) rappresenta un ingombro che rende meno rapidi nell'affrontare eventuali manovre di emergenza.

Come purtroppo ci si poteva aspettare, i nostri intervistati non sembrano prestare la necessaria attenzione ad un utilizzo corretto del telefono cellulare. Più del 60% non usa gli auricolari o il vivavoce, il 50% legge gli sms che gli arrivano e uno su tre ne scrive a sua volta mentre sta guidando.

**Tab. 5.1 Utilizzo di alcune funzioni del telefono cellulare mentre si è alla guida**

	Abitualmente	Talvolta	Mai
parlare al cellulare senza l'auricolare o il vivavoce	9,1	54,0	36,9
leggere messaggi sul cellulare	4,3	46,3	49,4
inviare messaggi dal cellulare	3,2	29,9	66,9

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

Le caratteristiche dei soggetti che commettono più spesso questa infrazione sono le medesime osservate in precedenza: maschi, giovani, soggetti che si sentono sicuri in auto, e soprattutto automobilisti poco attenti in generale al rispetto delle regole della strada.

## Capitolo 6. L'esperienza di infrazioni e incidenti

### 6.1 Quando le multe fioccano

In questo sesto capitolo sono prese in considerazione le esperienze concrete di infrazioni e di incidenti, cercando da una parte di descriverne la frequenza all'interno del campione intervistato, dall'altra di identificare quali possano essere alcuni fattori strutturali che predispongono maggiormente a queste due situazioni.

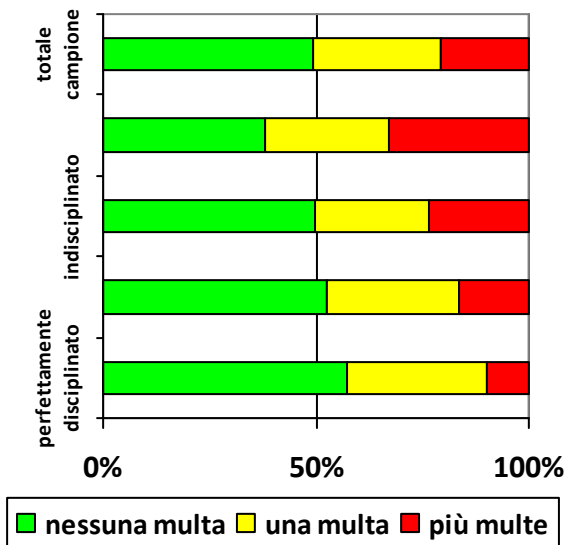
Anche in questo caso il campione è sostanzialmente spezzato in due parti simmetriche: una metà che negli ultimi cinque anni non ha mai ricevuto multe e un'altra metà che ne ha ricevuta almeno una.

Rapportando questo dato all'indicatore di indisciplina stradale introdotto nei capitoli precedenti emerge una notevole congruenza. Chi è più indisciplinato ha anche collezionato più multe.

Se questo rappresenta un buon indicatore della capacità sanzionatoria del sistema, apre un dubbio significativo sulla capacità che le multe hanno di svolgere anche un compito educativo e preventivo, dal momento che, per quanto già spesso multati, i soggetti in questione continuano ad esprimere

un atteggiamento di sostanziale sottovalutazione delle principali norme del codice della strada.

**Fig. 6.1 Multe ricevute negli ultimi anni per valori dell'indice di disciplina/indisciplina**



## 6.2 Le contravvenzioni più frequenti

Le multe più frequenti sono quelle per divieto di sosta (quasi un intervistato su 3 ne ha ricevuta una negli ultimi 5 anni), seguite da quelle per eccesso di velocità (un intervistato ogni 7) e dalle infrazioni legate all'ingresso non autorizzato in zone a traffico limitato.



ITALIANI, POPOLO DI PILOTI

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni***Tab. 6.1 Tipologia di multe ricevute dagli intervistati negli ultimi cinque anni**

	% cumulata
divieto di sosta	30,8
eccesso di velocità	12,1
ingresso in zona ZTL	6,1
semaforo rosso	4,4
mancato rispetto delle regole di sorpasso	1,3
guida pericolosa	1,1
guida in stato di ebbrezza/alterazione	0,5
altro	4,7
non risponde	0,1

Raggruppando le diverse tipologie di multa in due categorie (infrazioni per divieto di sosta/ ingresso in ZTL e infrazioni per comportamenti pericolosi alla guida) si può osservare che all'aumentare del senso di sicurezza aumenta la probabilità di incorrere in contravvenzioni sia della prima categoria che quelle della seconda.

I più giovani subiscono meno contravvenzioni degli adulti per divieto di sosta e in egual misura per eccesso di velocità/guida pericolosa; così come i maschi hanno ricevuto in

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

percentuale doppia rispetto alle donne contravvenzioni per eccesso di velocità, mentre sono stati destinatari in ugual modo di multe per divieto di sosta.

Infine nei comuni più grandi è più probabile incorrere in una contravvenzione per divieto di sosta/ZTL, mentre chi abita in un piccolo comune, più spesso è stato pizzicato a mettere in atto comportamenti pericolosi.

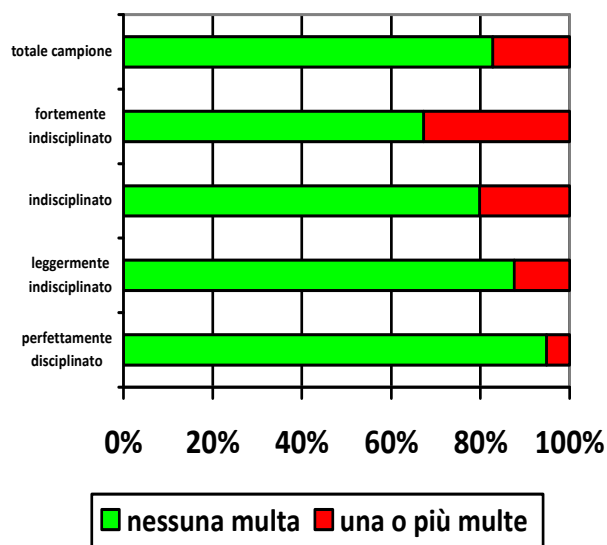
### **6.3 Indice di disciplina\indisciplina**

Le differenze più significative all'interno del campione rimangono quelle legate all'indice di disciplina/indisciplina che segnalano come i più indisciplinati non solo ricevono più multe, ma anche per azioni più gravi.

ITALIANI, POPOLO DI PILOTI

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

**Fig. 6.2 Multe ricevute negli ultimi cinque anni per infrazioni gravi del codice della strada (eccesso di velocità, semaforo rosso, guida pericolosa o in stato di alterazione, mancato rispetto delle regole di sorpasso) per valori dell'indice di disciplina/indisciplina**



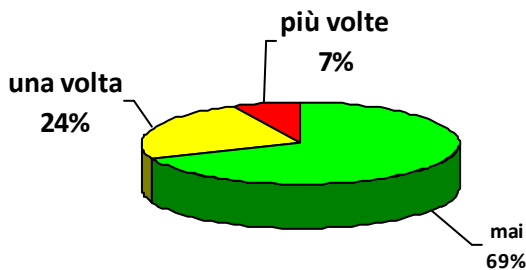
#### 6.4 L'esperienza di incidenti

Se la metà del campione ha ricevuto almeno una contravvenzione negli ultimi cinque anni, l'esperienza di un incidente stradale è assai meno frequente e ha riguardato poco meno di un intervistato ogni tre. Questo dato è sostanzialmente indipendente dal fatto di ritenersi o meno un buon guidatore, è più diffuso tra i giovani (ha toccato quasi il 40% degli intervistati con meno di 34 anni), mentre si riduce

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

sensibilmente (25%) tra coloro che sono stati identificati come guidatori perfettamente disciplinati.

**Fig. 6.3 Esperienza diretta di incidenti nel corso degli ultimi cinque anni**



Allargando lo spettro di indagine ad un periodo temporale più lungo, con riferimento ad incidenti di una certa gravità, si scopre che quasi il 10% degli intervistati è stato personalmente coinvolto in incidenti gravi e il 26% ha familiari o amici stretti coinvolti a loro volta.

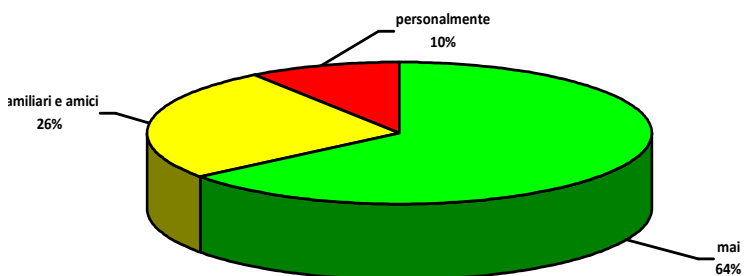
Anche questo tipo di esperienza non sembra incidere sulla percezione della propria qualità come guidatore, anzi, probabilmente anche in relazione alla più alta frequenza con cui si guida, sono proprio coloro che valutano meglio le proprie doti di conduttori che mostrano più spesso di avere avuto a che fare

ITALIANI, POPOLO DI PILOTI

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

(direttamente o indirettamente) con incidenti stradali di una certa gravità.

**Fig. 6.4 Esperienza diretta o indiretta di incidenti gravi nel corso della vita**



## Capitolo 7. Le possibili contromisure

### 7.1 L'efficacia delle misure adottate

Come si diceva in apertura, in questi anni sono state messe in campo numerose risorse per ridurre drasticamente il numero di incidenti e la mortalità sulle strade italiane.

Anche su questo argomento abbiamo voluto sentire il parere dei nostri intervistati cercando di capire quanto ritenevano efficaci una serie di misure mirate ad aumentare la sicurezza.

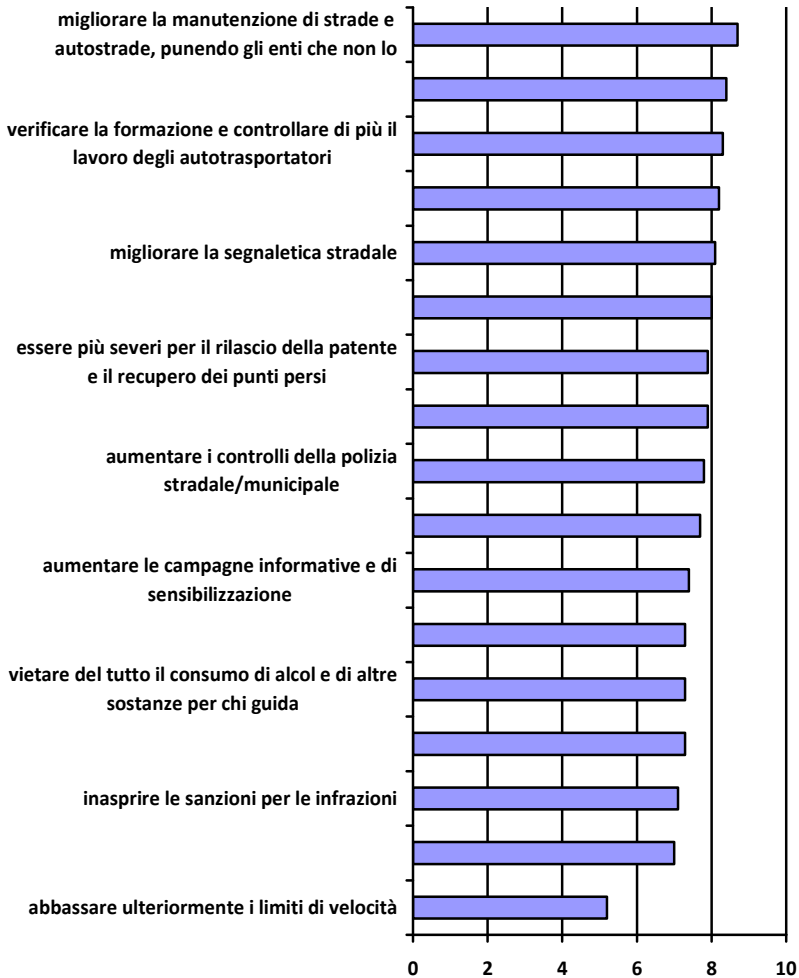
La fig. 7.1 mostra il gradimento espresso dal campione, che non sembra tuttavia in grado di individuare con precisione una serie di interventi da mettere in campo in via prioritaria. L'unica indicazione chiara che emerge è quella contraria ad un abbassamento dei limiti di velocità.

In linea di massima gli interventi più votati sono quelli che riguardano la manutenzione delle infrastrutture stradali, la formazione e l'educazione dei guidatori e l'inasprimento dei controlli e delle pene per chi causa incidenti, anche se in realtà, praticamente tutti gli interventi proposti trovano l'accordo degli intervistati.

---

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

Anche in questo caso le donne tendono a dare maggiore importanza a tutti gli item proposti. In particolare il giudizio femminile è più favorevole di quello maschile in relazione all'aumento delle sanzioni per chi commette infrazioni, ad un ulteriore abbassamento dei limiti di velocità, al divieto assoluto di consumo di alcool per chi guida e, soprattutto, nel vietare la pubblicità di veicoli che esaltano la velocità (+1,4 punti rispetto ai maschi). Tra le donne prevale dunque in maniera decisa l'aspetto sanzionatorio su quello educativo o di intervento strutturale.

**Fig. 7.1 Valutazione del grado di efficacia di alcune misure per aumentare il grado di sicurezza sulle strade italiane**



---

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

Il confronto delle risposte su base territoriale mostra come chi abita nel nord - ovest sia in generale più tollerante, mentre gli abitanti del centro-sud insistano maggiormente su un miglioramento delle infrastrutture e un rafforzamento delle sanzioni.

Anche la dinamica per età mostra una maggiore tolleranza giovanile ed un maggiore inasprimento delle posizioni tra i più anziani, in particolare dal punto di vista sanzionatorio. Allo stesso modo avviene nel raffronto tra le risposte di chi vive nei piccoli centri (più tolleranti) o nelle città di medio-grandi dimensioni.

Infine, se si osservano i dati a partire da alcune caratteristiche degli intervistati legate ai comportamenti alla guida emerge come siano soprattutto i guidatori saltuari a chiedere interventi di tipo sanzionatorio/repressivo, mentre i guidatori abituali preferiscono puntare su un miglioramento della manutenzione stradale e della formazione ed informazione dei guidatori. Anche chi si ritiene un ottimo guidatore è meno propenso ad un inasprimento delle sanzioni e più alla realizzazione di interventi strutturali e formativi.

Anche facendo riferimento ad un ambito territoriale circoscritto alla zona di residenza dell'intervistato, il campione non riesce ad individuare interventi prioritari rispetto ad altri assegnando valori relativamente alti a tutte le soluzioni proposte. Come in precedenza il favore più alto è quello relativo ad una migliore manutenzione delle infrastrutture, mentre i

minori consensi sono raccolti dalle proposte di potenziare gli autovelox ed aumentare le rotatorie. (cfr fig. 7.2)

## **7.2 La patente a punti**

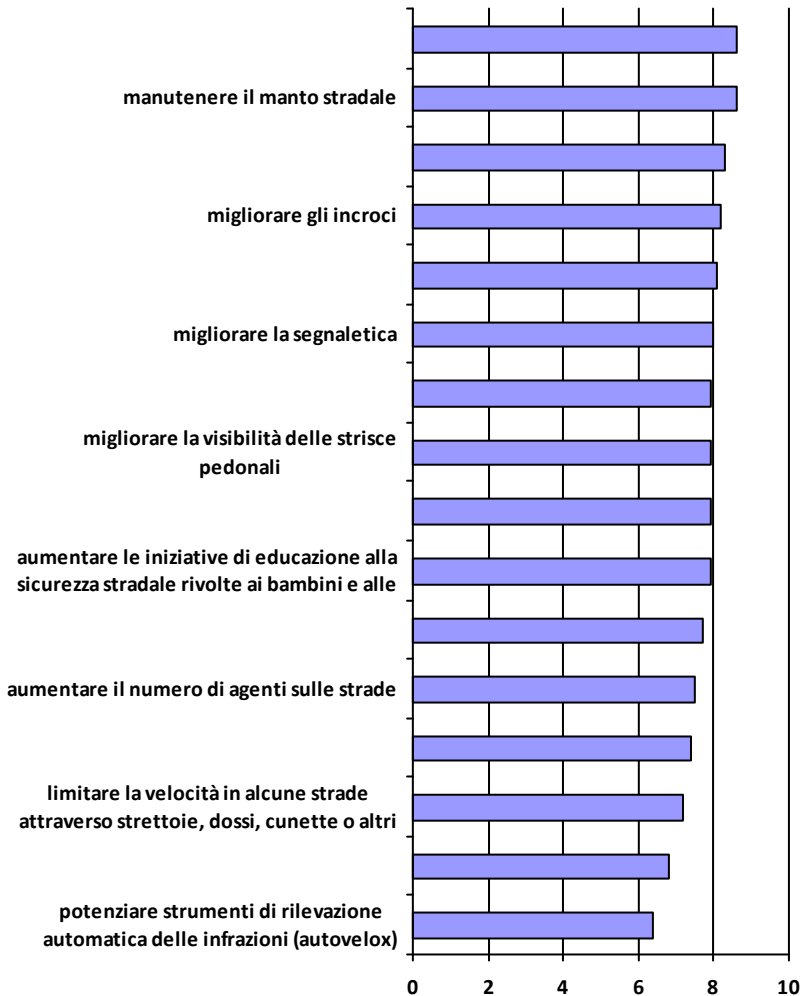
Nonostante l'ampia enfasi data dai media e gli indubbi successi registrati dall'iniziativa (almeno nel suo primo periodo di applicazione), il nostro campione non giudica in maniera particolarmente positiva il meccanismo della patente a punti. In una scala da 1 a 10, il voto medio raggiunto da questo provvedimento è 6,1.

Si tratta di una valutazione decisamente trasversale che, pur con lievi margini di differenza, trova concordi sia gli automobilisti più disciplinati (6,3) che i più indisciplinati (5,9); i guidatori abituali e quelli saltuari, chi ha ricevuto multe e chi non ha mai ricevute.

ITALIANI, POPOLO DI PILOTI

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

**Fig. 7.2 Valutazione del grado di efficacia di alcune misure per aumentare il grado di sicurezza sulle strade della zona in cui abita l'intervistato**



### **7.3 Che cosa si dovrebbe fare?**

Passando ad indagare dal "cosa" si dovrebbe fare al "chi" dovrebbe farlo il campione si divide tra chi assegna un ruolo prioritario ai comuni e chi allo Stato. In realtà, l'attribuzione delle responsabilità appare diffusa. Leggendo i dati della tab. 7.1 in relazione a quelli delle figure precedenti sembra emergere una sorta di distinzione delle responsabilità che si lega al tipo di interventi (sulle infrastrutture, sull'educazione, sui controlli e sulle sanzioni) che vengono attribuiti alle diverse figure istituzionali. Si conferma la preferenza per un approccio integrato, in cui ogni istituzione svolga la sua parte di compito.

Certo, come elemento unificatore diviene necessaria anche una specifica presa di responsabilità da parte dei singoli guidatori che consenta di cambiare i comportamenti di rischio e di infrazione del codice della strada osservati in precedenza.

ITALIANI, POPOLO DI PILOTI

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni***Tab. 7.1** **Soggetti che ti hanno/dovrebbero avere maggiori responsabilità in materia di politiche per la sicurezza stradale e prevenzione degli incidenti (risposte multiple)**

	% cumulata
Comuni	49,2
Governo e Parlamento	47,0
polizia e carabinieri	39,5
polizia municipale	34,0
Regioni	31,3
scuole guida e motorizzazione	22,8
Province	22,1
Prefetture	8,8
Magistratura	5,3

**7.4 I comuni dovrebbero fare più interventi infrastrutturali**

Piuttosto severo il giudizio specifico sull'operato dei comuni che solo per una minoranza degli intervistati hanno realizzato interventi significativi, per lo più di tipo infrastrutturale (che sono per altro anche i più facilmente riconoscibili dai cittadini).

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

I più critici sono coloro che non si sentono sicuri in auto che nel 48% dei casi ritengono non siano stati svolti interventi particolari. Allo stesso modo, più critici della media sono coloro che si definiscono ottimi guidatori (46%).

**Tab. 7.2 Percezione di quale tipo di interventi per migliorare la sicurezza stradale sono stati compiuti dal comune di residenza dell'intervistatore**

	%
esclusivamente interventi infrastrutturali (sulle strade, la segnaletica, i divieti ecc.)	23,4
esclusivamente interventi educativi	4,7
sia interventi infrastrutturali che interventi educativi	15,4
nessun intervento particolare	43,0
non saprei	13,5
totale	100

### **7.5 Troppo pochi interventi al Sud**

A livello territoriale le percezioni sono poi particolarmente evidenti. Passando dal Nord Est al Sud e alle Isole aumenta progressivamente la percezione della mancanza di interventi che, come abbiamo visto in precedenza, si associa

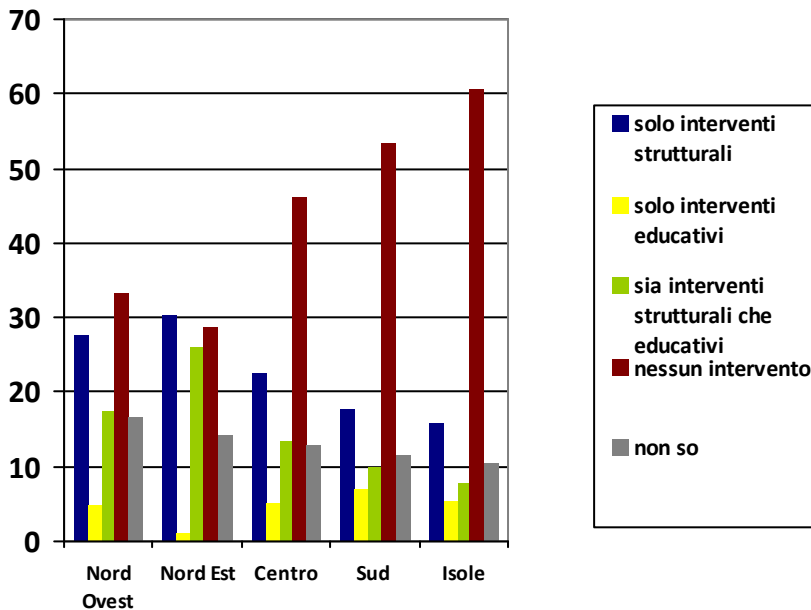
ITALIANI, POPOLO DI PILOTI

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

all'impressione di una maggiore pericolosità delle strade (soprattutto extraurbane) del Meridione.

Allo stesso modo è maggiore la percezione che siano i comuni medi e grandi ad avere compiuto interventi rispetto a quelli di più piccole dimensioni.

**Fig. 7.3 Percezione del tipo di interventi per misurare la sicurezza stradale compiuti dal comune per zona geografica di residenza**



## 7.6 Il basso impatto delle misure

Oltre alla tipologia di intervento adottato, la ricerca cercava di comprendere anche quale fosse la valutazione degli italiani rispetto all'impatto che questi interventi hanno avuto sul fronte della sicurezza. Anche in questo caso la valutazione è decisamente negativa, con meno di un intervistato su tre che esprime un parere positivo.

I giudizi più severi sono di coloro che si ritengono guidatori non particolarmente abili (solo il 25% reputa positivi gli interventi svolti) e di chi si sente poco sicuro in auto (24%), ma soprattutto di chi abita nelle regioni del Sud.

**Tab. 7.2 Valutazione degli interventi svolti dal Comune di residenza sul tema della sicurezza stradale, per zona geografica di residenza dell'intervistato**

	Totale campione	Nord Ovest	Nord Est	Centro	Sud	Isole
molto positivi	1,8	3,1	2,1	2,1	0,4	0,9
abbastanza positivi	30,6	31,8	46,0	31,8	24,6	13,3
negativi	11,6	12,6	4,8	12,3	16,2	9,7
insignificanti	41,9	35,2	33,3	42,1	46,2	62,1
non saprei	14,1	17,2	13,8	11,8	12,5	15,0
totale	100	100	100	100	100	100

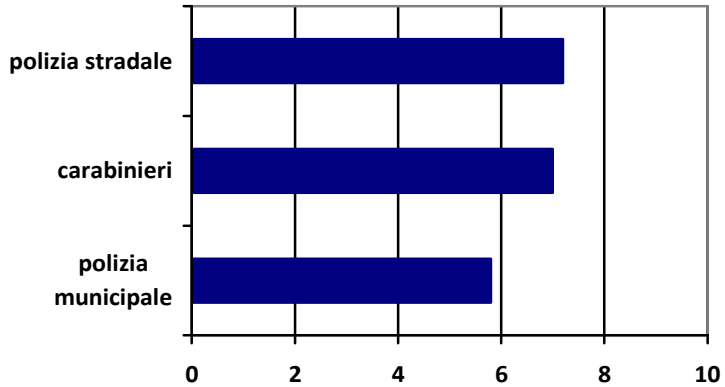


## **7.7 Il rapporto con le forze dell'ordine**

Un ultimo aspetto preso in considerazione dalla ricerca è stato quello relativo al rapporto con le forze dell'ordine. Infatti, sul tema della sicurezza stradale le forze dell'ordine svolgono un ruolo fondamentale sia dal punto di vista della tutela attraverso i controlli, sia dal punto di vista del soccorso in caso di incidente ed in generale, in Italia, le forze dell'ordine di una ampia fiducia tra i cittadini.

Anche nel nostro caso la valutazione che gli intervistati danno dell'operato delle forze dell'ordine in materia di sicurezza stradale è ampiamente positivo. L'unico elemento negativo è legato alla polizia municipale, probabilmente a causa del fatto che è percepito come un corpo dedito più alle contravvenzioni che alla realizzazione di un intervento diffuso di controllo e tutela. Si tratta, anche in questo caso, di un atteggiamento da combattere in quanto il rafforzamento del rapporto tra cittadini e polizia locale rappresenta un elemento essenziale per il miglioramento della qualità della circolazione e l'innalzamento della sicurezza anche sulle strade cittadine.

**Fig. 7.4 Valutazione dell'operato di alcuni corpi in materia di sicurezza stradale (controlli e interventi in caso d'incidenti)**



## Capitolo 8. Conclusioni

### **8.1 Il valore degli interventi effettuati**

Il dibattito sul tema dell'incidentalità stradale è ancora molto vivo nel nostro Paese e grande è lo sforzo che le amministrazioni locali e centrali, ma anche enti privati e del terzo settore stanno compiendo per ridurre un fenomeno che continua ad avere un costo sociale elevatissimo.

Negli ultimi dieci anni sono stati svolti interventi fondamentali dal punto di vista del miglioramento delle dotazioni di sicurezza dei veicoli, si è lavorato sulle infrastrutture trovando nuovi tipi di asfalto, guardrail ed impianti di illuminazione più efficaci, si sono diffuse le rotatorie in sostituzione di molti incroci pericolosi, si è intervenuti sul codice della strada con una maggiore severità e norme più chiare. Inoltre si è prestata una attenzione più specifica ai temi della formazione e agli interventi (soprattutto rivolti al pubblico giovanile) in situazioni di potenziale rischio come all'uscita dei locali del divertimento.

Uno degli elementi di maggiore forza di questo tipo di interventi è stato il coinvolgimento di una pluralità di attori, ognuno dei quali ha contribuito attivamente a migliorare gli aspetti di sua competenza.

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

Se l'importanza e l'efficacia di tutti questi interventi è supportata dai risultati, è anche vero che siamo ancora piuttosto lontani dall'obiettivo che l'Unione Europea si è data nel 2001 di ridurre in 10 anni del 50% la mortalità sulle strade. Da questo punto di vista appare cruciale che, oltre agli interventi descritti in precedenza, si diffonda una diversa cultura della guida, più responsabile e più attenta ai pericoli che possono trovarsi sulle strade.

**8.2 L'informazione è ben presidiata, ma i comportamenti languono**

Noi viviamo in un contesto culturale in cui l'auto riveste ancora un forte significato simbolico. In particolare in Italia il legame tra auto guidata e rappresentazione di sé e della propria identità è ancora molto forte. La guida, la strada, la notte rappresentano (soprattutto per i più giovani) elementi vocativi e suggestivi con cui è necessario fare i conti se si vogliono realizzare interventi efficaci nel campo della prevenzione e della sicurezza stradale.

Come abbiamo avuto modo di vedere all'interno del rapporto, infatti, in genere gli intervistati sembrano avere sia una buona conoscenza del codice della strada, sia di quali sono gli elementi e i comportamenti che aumentano il rischio e riducono la sicurezza alla guida.

---

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

Se dunque la dimensione informativa appare ben presidiata, è anche vero che, nel momento in cui si passa ai comportamenti reali, persiste uno scollamento tra ciò che si sa e come si agisce. Soprattutto alcuni target specifici sembrano faticare ad affrontare la guida ed il viaggio secondo criteri di razionalità tali da garantirne la sicurezza. Abbiamo osservato come ciò sia vero in particolare per i giovani e per coloro che (magari proprio in relazione al fatto di avere una buona esperienza e competenza alla guida) assumono un atteggiamento di eccessiva sicurezza che li porta ad aumentare i rischi assunti nella convinzione di poter controllarne sempre gli effetti.

### **8.3 La guida, una pratica destramente diffusa**

La ricerca ci ha permesso di osservare come la guida sia una pratica destramente diffusa che travalica i confini di genere e di appartenenza sociale. Solo il 4% degli intervistati non guida un mezzo (auto o ciclomotore), mentre la quasi totalità acquisisce la patente appena raggiunta la maggiore età.

La pratica di guida è prevalentemente quotidiana. Coloro che utilizzano l'auto (o la moto) in maniera saltuaria sono solo il 7%, con un rapporto maschi/femmine decisamente sbilanciato sul versante femminile.

Proprio la dimensione della pratica della guida rappresenta un elemento centrale nella definizione di alcuni elementi chiave nel rapporto tra Italiani e sicurezza stradale. Chi usa meno l'auto è più incerto ed insicuro e vive la guida come un

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

momento di ansia e difficoltà. Tende ad essere attento alle norme stradali, ma proprio la maggiore difficoltà che prova alla guida può portare a mettere in atto comportamenti non perfettamente in linea con il codice della strada (cfr. cap. 3, pag 15, con riferimento ai comportamenti rispetto alla presenza di pedoni sulla sede stradale).

Al contrario, tra chi è più sicuro, è diffusa una categoria di soggetti che, proprio per l'eccesso di confidenza tende a ritenere inutili o eccessivi alcuni limiti e divieti e, soprattutto in alcune condizioni (notte, strada libera) li supera confidando sulla propria abilità.

Si tratta di due tipologie estreme, che rappresentano tuttavia entrambe un fattore di pericolo. La prima in quanto l'incertezza porta spesso a mettere in atto comportamenti inaspettati ed improvvisi e dunque pericolosi per gli altri utenti della strada; la seconda in quanto, soprattutto in relazione al non rispetto dei limiti di velocità, riduce i margini di sicurezza e può dare origine ad incidenti di notevole gravità.

**8.4 Il legame affettivo tra guidatore e mezzo**

All'interno di queste due tipologie estreme sono compresi molti modi di viaggiare, accomunati dal fatto che la guida rappresenta quasi sempre un piacere. Guidare non è semplicemente una necessità legata al fatto di dover

---

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

raggiungere una destinazione, ma, nella maggior parte dei casi, rappresenta un piacere in sé, amplificato dalle dotazioni e dai confort di un mezzo in grado di offrire a chi lo guida sempre più comodità.

Si conferma, quindi, il particolare legame (quasi affettivo per certi versi) che si sviluppa spesso tra guidatore e mezzo guidato. Una relazione che trascende spesso la dimensione puramente razionale per riempirsi di contenuti emotivi che scaturiscono per l'appunto dal piacere per il viaggio, per il senso di controllo, per la possibilità di provare emozioni forti o, al contrario, per l'ansia legata alla presenza del traffico o alla percezione della propria scarsa capacità di guida.

A conferma di come l'auto sia importante nella definizione di sé e della propria identità l'indagine ha evidenziato come più del 90% degli intervistati restituisca un'immagine di sé come di un buon se non ottimo guidatore, il che rafforza sensibilmente anche la percezione di sicurezza che si prova quando si è al volante.

### **8.5 La troppa sicurezza di sé alla guida e l'auto come estensione dei propri stati d'animo**

Ben l'80% degli intervistati si sente sicuro in auto, per quanto riconosca che le strade presentano numerosi pericoli. Il senso di sicurezza è strettamente associato alla dimensione del controllo. Infatti, quando gli intervistati lasciano il posto di guida

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

per andare sul lato del passeggero, mostrano un elevato incremento dei timori e della percezione di pericolo.

Per altro la sensazione di insicurezza alla guida appare legata fortemente all'idea che l'intervistato ha di sé. Non solo sono più insicuri coloro che guidano meno spesso e/o che si ritengono cattivi guidatori, ma anche coloro che dichiarano di vivere un momento di difficoltà dal punto di vista economico.

Allo stesso modo i giovani, per quanto con minore esperienza di guida e pur manifestando maggiore insicurezza sulle proprie capacità, sono tra coloro che tendono maggiormente a rischiare e a portare al limite il proprio mezzo.

L'auto, dunque, (ma un discorso identico vale anche per la moto) rischia di essere un catalizzatore degli stati d'animo del guidatore, una sorta di estensione del proprio corpo che, soprattutto per chi è in uno stato emotivo alterato, può trasformarsi in un elemento di notevole pericolo.

Un aspetto particolare che vale la pena sottolineare è quello legato alla percezione di insicurezza che deriva dal frequentare le strade come conduttore di motocicli o di biciclette o come pedone. I dati raccolti confermano che la strada continua ad essere il regno delle auto ed un posto percepito come di estremo pericolo per tutti gli altri utenti della strada.



### **8.6 Gli italiani: guidatori indisciplinati**

Dal punto di vista della percezione di quali siano le responsabilità rispetto alla sicurezza in strada, gli intervistati evidenziano l'importanza dei comportamenti agiti dagli stessi guidatori, indicando nei comportamenti di guida azzardata e nella distrazione le principali cause di incidentalità. Ciononostante solo una minoranza degli intervistati (41%) dichiara di essere sempre attento ai limiti di velocità, mentre nella maggioranza dei casi si tende a forzarli, soprattutto laddove vengono percepiti come inadeguati perché troppo bassi, o quando si ritiene che la strada sia libera e non vi siano pericoli.

Il numero i potenziali guidatori indisciplinati è decisamente maggioritario all'interno del campione, a conferma di come il lavoro di rafforzamento di una cultura della guida sicura (e al contempo di un elevato controllo) rappresenti un fattore essenziale per la crescita della sicurezza sulle strade.

Se dunque i comportamenti individuali sono percepiti come la principale causa di incidenti, all'atto pratico, buona parte degli intervistati riconosce comunque di mettere in atto comportamenti potenzialmente pericolosi. Questo atteggiamento si riflette anche nella individuazione di quali possano essere gli strumenti per intervenire sul tema della sicurezza stradale. Infatti, di fronte alla richiesta di esprimere un giudizio sintetico su quali siano gli interventi da prediligere il

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni*

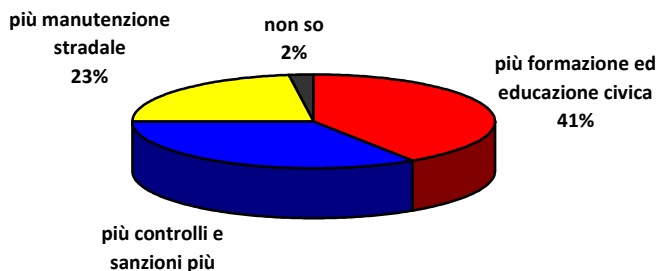
40% degli intervistati sceglie i percorsi di formazione ed educazione civica.

### 8.7 Gli indisciplinati e incapaci sono gli altri

Tuttavia, il rischio è quello di attribuire sempre ad altri il compito di salvaguardare, controllare e sanzionare, limitando fortemente il riconoscimento delle proprie responsabilità quando si è alla guida. Sembra sempre che le iniziative, i programmi e gli interventi proposti siano utili se applicati o realizzati da altri, mentre appare evidente l'importanza di condurre i guidatori ad una riflessione sulle responsabilità individuali che, come abbiamo osservato, non può essere svolta unicamente attraverso le sanzioni.

Infatti, soprattutto per chi ha un atteggiamento più pericoloso, il fatto di avere ricevuto una o più sanzioni non sembra rappresentare un deterrente sufficiente a cambiare gli atteggiamenti.

**Fig. 8.1 Cosa ritiene che sia più importante per migliorare la sicurezza stradale in Italia**



## Metodologia

L'indagine quantitativa è stata condotta mediante sondaggio on-line Cati-Cawi all'interno di un campione di 1000 soggetti maggiorenni sotto i 60 anni residenti sul territorio nazionale, rappresentativi dell'universo di riferimento in base ai parametri di sesso, età e zona di residenza.

Le interviste sono state somministrate nel periodo che va dal 5/05/2009 al 11/05/2009.

I metodi utilizzati per l'individuazione delle unità finali sono di tipo casuale, come per i campioni probabilistici. Tutti i parametri sono uniformati ai più recenti dati forniti dall'ISTAT.

### Parametri del campione

Il campione di 1000 intervistati risulta così composto:

Sesso:

maschio	50
femmina	50

*La sicurezza stradale, un costo sociale per i comuni**Età:*

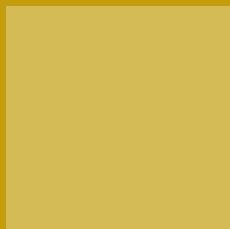
18-24 anni	13
25-34 anni	24
35-45 anni	28
45-54 anni	24
55-60 anni	11

*Zona di residenza:*

Nord Ovest	26
Nord Est	19
Centro	20
Sud	24
Isole	11

*Condizione occupazionale:*

lavoratore dipendente	52
lavoratore autonomo	16
studente	14
disoccupato/in cerca di prima occupazione	7
casalinga	6
pensionato	3
altro	2



**CITTALIA**  
fondazione **anci** ricerche



00186 Roma  
Via dei Prefetti 46  
[www.cittalia.it](http://www.cittalia.it)

