

UNA NUOVA CULTURA DELLA SICUREZZA STRADALE
Programma per un Test di autovalutazione degli studenti

Rapporto finale

anno scolastico 2001/2002

INDICE

<u>1. Considerazioni di sintesi: studenti “forti” in un contesto “debole”</u>	Pag.	1
<u>2. Gli studenti ...</u>	“	6
<u>2.1. ... a due ruote</u>	“	6
<u>2.2. ... a elevato rischio potenziale</u>	“	7
<u>2.3. ... pacati e riflessivi</u>	“	14
<u>2.4. ... confusi e poco stimolati a comportamenti sicuri</u>	“	21
<u>3. Nota metodologica</u>	“	29
<u>Allegato - Il test di autovalutazione del rischio stradale</u>	“	32

1. CONSIDERAZIONI DI SINTESI: STUDENTI “FORTI” IN UN CONTESTO “DEBOLE”

Studenti che viaggiano a due ruote per le nostre città.

Studenti sempre più coinvolti in incidenti stradali.

Studenti maturi e riflessivi, con una personalità spesso marcata e poco incline a sostenere rischi inutili.

Studenti, infine, ancora poco accompagnati dal contesto ambientale, sociale e familiare nel loro sviluppo di una coscienza della sicurezza stradale.

In sintesi, studenti delle scuole secondarie superiori “forti” ma in un contesto “debole”, intendendosi con questa espressione mettere in luce l’ambiguità della presenza contemporanea, da un lato di un discreto livello di consapevolezza e preparazione, dall’altro di una sostanziale autoreferenza nella valutazione e nell’apprendimento dei concetti base della sicurezza stradale: dunque, ragazzi volenterosi, “piccoli uomini” che sanno ragionare sulla mobilità, ma molto soli nella loro crescita e maturazione di una cultura della sicurezza stradale.

E' questa, nella sostanza, la fotografia dei giovani utenti della strada restituita dall’indagine condotta dal Censis in collaborazione con la Casa Editrice F. Le Monnier, il Ministero dell’Istruzione dell’Università e della Ricerca e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il progetto "*Una nuova cultura della sicurezza stradale - Programma per un Test di autovalutazione degli studenti*" (di cui si dirà più profusamente nella nota metodologica), che ha visto il coinvolgimento di tutte le scuole secondarie superiori del Paese, è nato come studio sulla fenomenologia legata al problema della sicurezza stradale nei giovani. E' stato redatto con il duplice intento di ottenere un primo scenario sulle loro modalità comportamentali in qualità di conducenti o di pedoni e di appurarne il livello di cultura in tema di sicurezza stradale.

Il programma di monitoraggio, che ha lo scopo di conoscenza e di introiezione delle 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, perché solo attraverso una conoscenza approfondita e dettagliata delle loro modalità comportamentali si ritiene possibile individuare gli interventi correttivi più efficaci e predisporre un adeguato programma di formazione.

Problema da molti considerato di Salute Pubblica (gli incidenti stradali sono la principale causa di morte per i giovani tra i 15 e i 24 anni), l'incidentalità stradale giovanile è strettamente correlata alla sicurezza, intesa, quest'ultima, come fatto culturale che richiede da parte degli adolescenti una chiara consapevolezza delle regole e, soprattutto, la convinzione di osservarle.

L'indagine realizzata, oltre a consentire una prima autovalutazione di comportamenti e valutazioni da parte degli stessi studenti, ha permesso anche di verificare congiuntamente le risposte ai diversi quesiti di un Panel strutturato di studenti delle scuole secondarie nazionali, i cui esiti possono rappresentare la ricostruzione delle principali coordinate culturali della sicurezza stradale dei giovani. In particolare, quattro sono i risultati emersi, dal momento che gli studenti sono apparsi:

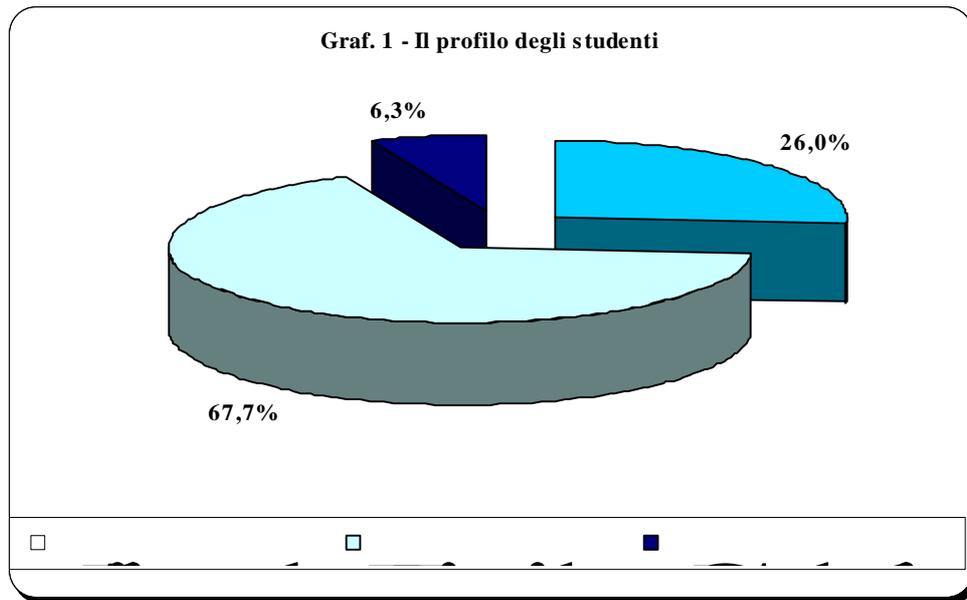
- 1... *a due ruote*. Gli studenti italiani amano infatti le due ruote: si spostano per lo più a bordo di un ciclomotore o di una bicicletta (circa il 75%);
- 2... *a elevato rischio potenziale*. Sono spesso coinvolti in incidenti stradali (nell'ultimo anno uno studente su quattro), soprattutto quando sono alla guida di un veicolo, ma anche in qualità di passeggeri e pedoni sono di frequente vittime della circolazione stradale. Inoltre hanno un'eccessiva fiducia nelle loro capacità psicofisiche che non sono però in grado di percepire, e dunque gestire, correttamente;
- 3... *pacati e riflessivi*. Sono ragazzi "saggi", che aspirano, in generale, a comportamenti corretti, svincolandosi spesso dalle regole del loro "branco". Inoltre, mostrano di conoscere discretamente le regole elementari della circolazione stradale;
- 4... *confusi e poco stimolati a comportamenti sicuri*. Nonostante la loro personalità li conduca verso una certa limitazione del rischio, gli studenti appaiono un po' troppo soli e abbandonati dal contesto ambientale, sociale e familiare, penalizzati dalla scarsa formazione/informazione; tradiscono confusione e incertezza dinanzi a situazioni complesse della

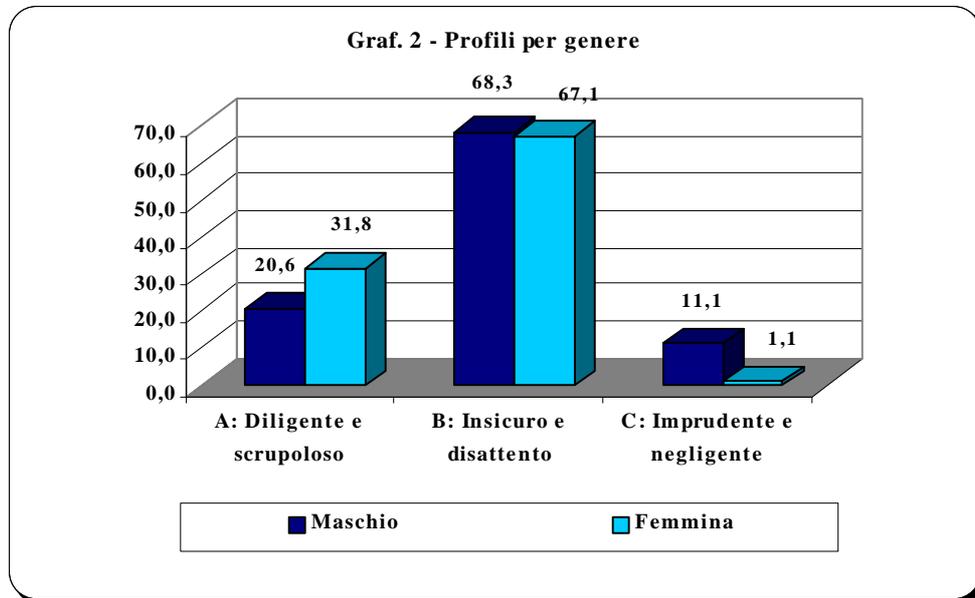
mobilità, stentano ad accettare le norme, soprattutto se non le comprendono, perché percepite in contrasto con l'affermazione della propria individualità. Sono, nel complesso, soggetti potenzialmente a rischio, confermandosi ancora una volta l'anello debole della mobilità sia in qualità di pedoni, che di conducenti di biciclette e ciclomotori.

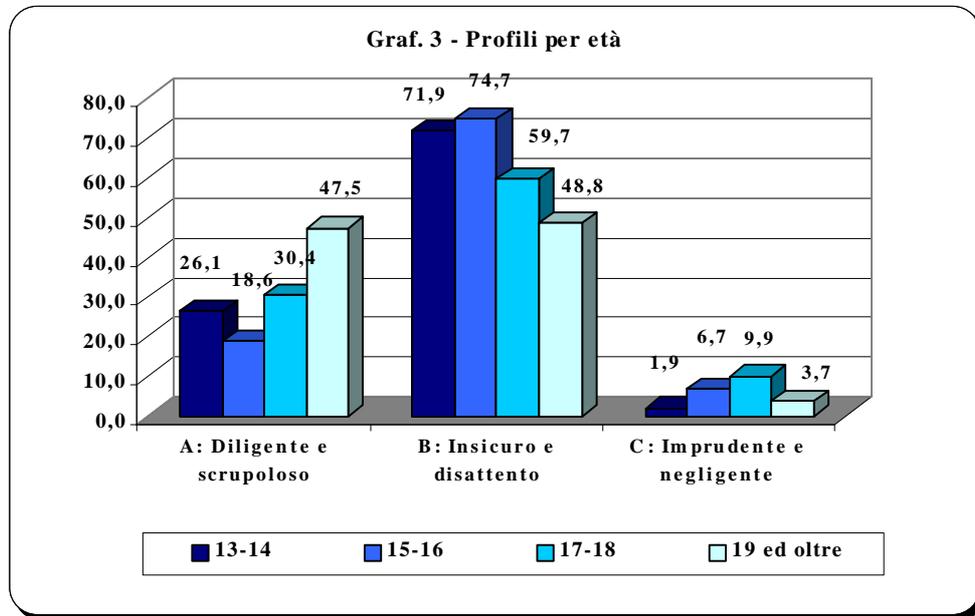
Sulla scorta di queste quattro coordinate fondamentali dello scenario del rapporto tra gli studenti delle scuole secondarie superiori e la sicurezza stradale, è stato poi anche possibile individuare il profilo complessivo dei loro atteggiamenti e valutazioni, calcolato visualizzando l'insieme dei punteggi conseguiti dei test di autovalutazione somministrati. Il quadro ricostruito, in questo senso, non appare incoraggiante, e stimola tutti gli addetti ai lavori ad una riflessione attenta per migliorare le prospettive future.

In sostanza, infatti, a fronte di un quarto degli studenti sostanzialmente diligente e scrupoloso e di una coda di appena il 6,3% di ragazzi decisamente imprudenti e negligenti, la gran parte degli studenti italiani (67,7%) rientra nel gruppo degli insicuri e disattenti, certamente misto come composizione e sfaccettature, ma fortemente orientato verso la necessità di una ulteriore e più definita attività di formazione e accompagnamento a comportamenti sicuri della mobilità (Graff. 1-6).

La preziosa indicazione fornita dall'indagine, pertanto, è quella di lavorare ancora molto e a fondo nelle scuole e per le scuole affinché il grande gruppo di ragazzi ad elevato rischio potenziale possa assottigliarsi nei prossimi mesi ed anni. Ed, evidentemente, a questo lavoro di accompagnamento dovranno partecipare tutti i soggetti a vario titolo coinvolti nella formazione dei ragazzi: la famiglia, in primo luogo, così come la scuola, ma anche i responsabili dell'ambiente stradale e della stessa normativa sulla guida e la sicurezza. Soltanto attraverso uno sforzo congiunto e convergente, infatti, e dunque sfruttando le sinergie che potranno essere generate dalla complementarità delle intenzioni, sarà possibile intervenire per incrementare la sicurezza delle nostre strade e dei nostri ragazzi, assecondandone la personalità già così spontaneamente attenta e sensibile al rischio dell'incidentalità.

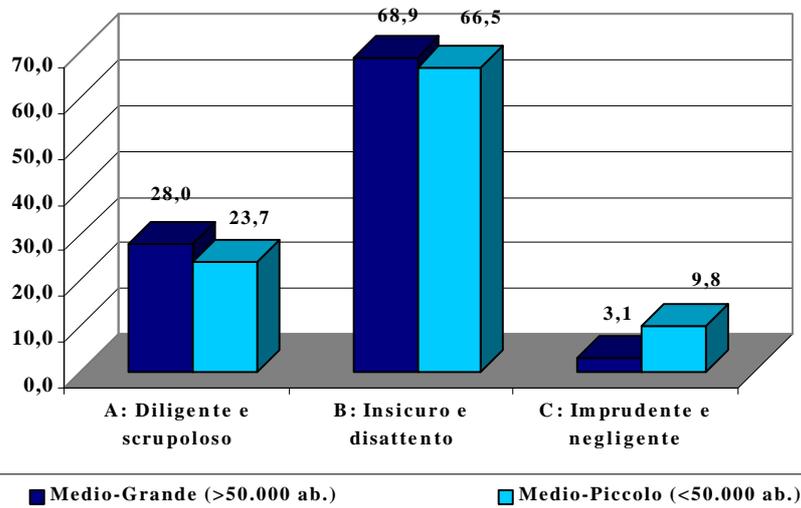




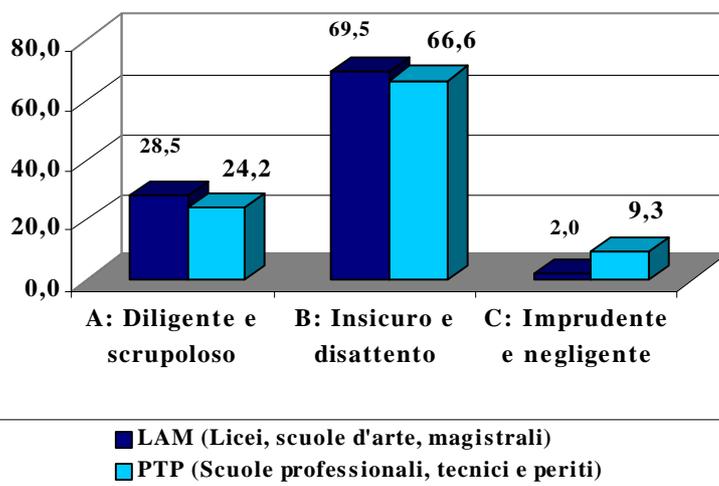


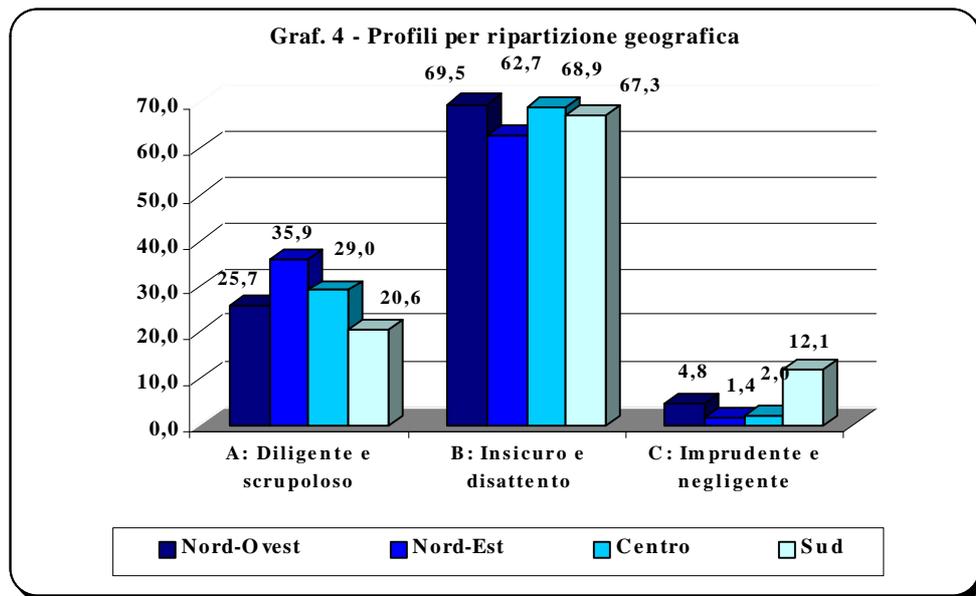


Graf. 5 - Profili per tipologia di centro



Graf. 6 - Profili per tipologia di scuola





2. GLI STUDENTI ...

2.1. ... a due ruote

Il "motorino", si sa, non rappresenta solo un banale veicolo di trasporto, ma è da sempre il simbolo dell'emancipazione del giovane verso una maggiore indipendenza e maturità. E le due ruote, lo conferma anche l'indagine, sono decisamente amate dagli adolescenti italiani. I dati rivelano che tre studenti su quattro (esattamente il 74,6%) utilizzano un ciclomotore o una bicicletta per compiere gli spostamenti quotidiani (tab. 1).

Indipendentemente dalle cause che generano l'uso abituale del mezzo a due ruote da parte dei giovani - siano esse le difficoltà di movimento legate agli ingenti flussi di traffico delle ore di punta (che coincidono in genere con l'entrata o l'uscita dalle scuole), siano le carenze del servizio pubblico o ancora l'esigenza di appartenenza al gruppo (il ciclomotore risulta tuttora uno degli strumenti in grado di favorire l'accettazione da parte dei coetanei) - ciò che richiede una seria riflessione è la consistenza del numero di giovani che circola sulle strade nelle ore a più intenso traffico, privi, per lo più, di una adeguata preparazione ad affrontare l'ambiente della mobilità a bordo di un veicolo.

Sono soprattutto i giovani di genere maschile (poco più dell'86,0%) a prediligere le due ruote per compiere i tragitti giornalieri. Di molto inferiore - quasi il 25,0% in meno - risulta essere invece il numero di femmine che si avvale di questo mezzo per gli spostamenti.

Analizzando la provenienza geografica degli studenti monitorati, i maggiori "utilizzatori" dei veicoli a due ruote risultano essere coloro che abitano nel Nordest del Paese (l'83,5%). Seguono, nell'ordine, gli studenti del Nordovest, del Centro e come "fanalino di coda", ma con uno scarto davvero esiguo (solo 4 punti percentuali), quelli del Sud.

La dimensione del centro abitato sembrerebbe influire, seppure con modalità non eccessivamente accentuata, sull'uso del ciclomotore e della bicicletta. I giovani residenti nei centri di medio-piccola dimensione - forse per necessità

legate ad un servizio di trasporto pubblico con corse meno frequenti di quanto avvenga nei grandi centri urbani - dimostrano di usare il veicolo in numero maggiore (il 78,9%) rispetto ai coetanei delle più grandi realtà urbane (il 70,7%).

Tab. 1 – Gli studenti "a due ruote"

		Utilizzi abitualmente un ciclomotore e/o una bicicletta?	
Risposte		Si	No
Totale campione		74,6	25,4
Sesso	Maschi	86,4	13,6
	Femmine	61,6	38,4
Età	13-14	72,1	27,9
	15-16	79,6	20,4
	17-18	73,1	26,9
	19 ed oltre	69,6	30,4
Partizione Geografica	Nord-Ovest	77,7	22,3
	Nord-Est	83,5	16,5
	Centro	74,6	25,4
	Sud	70,5	29,5
Tipologia Centri	Medio-Grande (>50.000 ab.)	70,7	29,3
	Medio-Piccolo (<50.000 ab.)	78,9	21,1

Fonte: indagine Censis-Le Monnier, 2001

2.2. ... a elevato rischio potenziale

Ma l'indagine non ha solo rivelato che gli studenti sono un popolo che viaggia a due ruote. Ha altresì fornito importanti criteri di valutazione del livello di rischio cui gli stessi sono soggetti durante gli spostamenti. Sia che si muovano a piedi sia che utilizzino un qualsiasi veicolo (bicicletta, ciclomotore, automobile), il rischio per i giovani nell'ambiente della mobilità risulta essere piuttosto elevato.

La determinazione di tale livello nasce dal valore assegnato, sulla scorta delle risposte fornite al test, agli aspetti oggettivi e soggettivi del rischio. Nello specifico, l'acquisizione del giudizio di rischio complessivo può essere illustrata attraverso la presentazione dei parametri afferenti ad ognuna delle parti di cui il rischio si compone: il RISCHIO OGGETTIVO e il RISCHIO SOGGETTIVO.

Il RISCHIO OGGETTIVO, determinato attraverso il riscontro empirico della frequenza degli incidenti stradali che hanno visto coinvolti gli studenti, presenta un livello elevato ampiamente documentato dalle statistiche ufficiali e confermato anche dalla presente indagine.

Alla domanda "**Negli ultimi 12 mesi sei stato coinvolto in un incidente stradale?**", il 24,3% ha risposto di avere subito un incidente stradale (tab. 2). Quasi un adolescente su quattro è stato quindi coinvolto, a diverso titolo (guidatore, passeggero, pedone), in uno dei tanti sinistri che affliggono l'ambiente della mobilità. Non solo. La maggior parte di essi, nel momento in cui è accaduto l'incidente ha dichiarato di trovarsi a bordo di un mezzo a due ruote in qualità di conducente (il 13,8%), mentre "solo" l'8,3% in qualità di passeggero. La percentuale si riduce drasticamente nel caso di incidente come pedone (2,2%).

Analizzando nel dettaglio le risposte fornite alla domanda secondo le variabili strutturali utilizzate (età, sesso, ecc.), i conducenti maschi sembrerebbero presentare una propensione al rischio, dunque all'incidentalità, maggiore rispetto alle femmine (22,7% i maschi coinvolti in incidenti contro il 7,3% delle femmine), anche se il valore andrebbe depurato dall'effetto distorsivo imputabile al minore uso di veicoli da parte delle femmine. Questo potrebbe essere attribuito a comportamenti cui sembrerebbero soggetti soprattutto i giovani di sesso maschile: l'identificarsi con il veicolo sognato e il sentirsi migliori perché si possiede un "motorino più bello e potente".

Incrociando i dati con le classi di età risultano invece soggetti ad un maggior numero di incidenti in qualità di conducenti gli studenti tra i 15 e i 16 anni (coloro che, stando ai dati, utilizzano di più il mezzo a due ruote) e gli studenti di 19 anni e oltre (coloro che muovono i primi passi alla guida dell'automobile). In quest'ultimo caso (studenti di 19 anni e oltre), la maggiore incidentalità risulta in assoluto la più elevata perché sono i soggetti più frequentemente coinvolti in incidenti non solo in qualità di conducenti, ma anche di passeggeri e di pedoni. In relazione invece alla partizione geografica risultano più pericolosi alla guida per la propria incolumità i giovani del Nordovest.

Tab. 2 –Il rischio oggettivo: i giovani e l'incidentalità stradale

		• Negli ultimi 12 mesi sei stato coinvolto in un incidente stradale?			
Risposte		Si, mentre ero alla guida di un/a ciclomotore/ Motociclo/bici	Si, mentre ero passeggero di un ciclomotore/motociclo o auto	Si, mentre camminavo per strada	No
Totale		13,8	8,3	2,2	76,6
Sesso	Maschi	22,7	8,7	2,5	70,2
	Femmine	7,3	7,7	1,9	83,7
Età	13-14 anni	11,3	3,4	2,0	84,1
	15-16 anni	18,7	6,0	1,5	74,6
	17-18 anni	14,7	13,3	3,1	73,7
	19 anni e oltre	25,6	19,4	4,0	61,8
Tipologia Centro	Medio-grande	13,4	6,0	1,0	80,1
	Medio-piccolo	17,5	10,8	3,6	72,8
Partizione geografica	NO	17,9	4,6	1,2	77,6
	NE	14,7	4,9	1,1	80,2
	C	14,7	5,9	0,9	79,0

S	15,0	13,0	4,3	73,2
---	------	------	-----	------

Fonte: indagine Censis-Le Monnier, 2001

Il RISCHIO SOGGETTIVO, invece, nasce come sintesi di una serie di fattori dipendenti dalle percezioni e dalle capacità personali dell'individuo e per questo motivo molto più complesso da gestire. Tale rischio nei giovani è accentuato dalla variabile età. Soprattutto nella fase adolescenziale, l'individuo confida oltre misura nella propria capacità di controllare gli eventi, non considerando con la dovuta attenzione gli elementi di rischio che potrebbero determinare condizioni di disagio sulla strada.

Le risposte fornite alla domanda sulle capacità e percezioni alla guida o mentre si cammina (riportate in tabella 3 ed articolate secondo le variabili strutturali) possono al riguardo essere esemplificative.

Dai dati riportati emerge che solo il 33,8% dei ragazzi ritiene possibile che le proprie percezioni possano essere influenzate dai fattori atmosferici e dai momenti della giornata, mentre quasi il 44,0% dei giovani monitorati si reputa in grado di mantenere inalterato il proprio livello di attenzione nella mobilità, indipendentemente dagli effetti (visibilità ridotta, affievolimento della concentrazione, stanchezza, ecc.) prodotti da tali fattori esogeni.

Di questi, i più "sconsiderati", dunque quelli a rischio, risultano essere gli individui maschi (il 46,5% ritiene le proprie capacità sempre stabili), gli individui più giovani, di età compresa tra i 13 e i 16 anni (in media circa il 47,0%), e coloro che vivono nel Centro-Sud del Paese (rispettivamente il 44,9% e il 46,8%). Non sembrerebbe affatto influire, in questa circostanza, l'abitare in un centro di grandi o di piccole dimensioni (lo scarto tra le due tipologie è pari a solo il 2,1%).

Questa scarsa capacità di interpretare rapidamente le situazioni e di comprendere quali elementi possono condizionare la sicurezza stradale rende i giovani (due su tre, stando ai dati) particolarmente vulnerabili. Essere in grado di praticare una corretta autovalutazione è di fondamentale importanza per muoversi con la dovuta consapevolezza nell'ambiente della mobilità perché, oltre alla vista, ai riflessi e all'esperienza, la mobilità richiede all'individuo la capacità di mettere in relazione tra loro informazioni spazio-temporali provenienti dall'ambiente esterno (il pedone che attraversa, il semaforo che scatta, ecc.) possibile solo se si è in possesso del pieno

benessere psicofisico intendendo con questa locuzione un benessere non minato, ad esempio, da una eccessiva stanchezza o dagli effetti di droghe o di alcool.

Tab. 3 - Il rischio oggettivo: la sopravvalutazione delle proprie capacità

7) Le mie capacità e percezioni alla guida o quando cammino sono:

Risposte (risposta esatta su fondo azzurro)	Sempre stabili indipendentemente dai fattori atmosferici (pioggia, nebbia, sole molto forte) e dai momenti della giornata (tramonto, sera, notte)	Influenzate dai soli fattori atmosferici (pioggia, nebbia, sole molto forte)	Influenzate contemporaneamente dai fattori atmosferici, dai momenti della giornata e dall'attività svolta nel corso della giornata
Totale	43,6	22,6	33,8
Sesso			
Maschi	46,5	23,7	29,7
Femmine	40,5	21,3	38,2
Età			
13-14	47,6	20,4	32,1
15-16	40,4	22,5	31,0
17-18	37,5	25,6	36,9
19 e oltre	39,0	17,4	43,3
Tipologia Centro			
Medio-grande	44,6	22,3	33,1
Medio-piccolo	42,5	22,9	34,6
Partizione geografica			
NO	46,8	24,8	28,2
NE	39,9	21,0	39,1
S	41,5	26	32,5
C	44,9	19	36,2

Fonte: indagine Censis-Le Monnier, 2001

Uno dei maggiori pericoli per la sicurezza sulle strade è rappresentato proprio dall'uso di bevande alcoliche. E' dimostrato che il livello di sicurezza decresce notevolmente quando il soggetto è sotto gli effetti

dell'alcool. Nel test di autovalutazione si è riproposto l'argomento alcool/sicurezza stradale in chiave indiretta. Descrivendo un'occasione usuale (una serata al pub con gli amici), si è chiesto al giovane con quale mezzo tornerebbe a casa dopo aver bevuto una bevanda alcolica. Le risposte fornite lasciano riflettere. Il 64,3% guiderebbe il proprio ciclomotore o automobile, seppure con molta prudenza, mentre solo il 21,6% si avvarrebbe dei mezzi pubblici (tab. 4).

Tab. 4 – Il rischio soggettivo: gli studenti e l'alcool

10) Sono andato al pub con gli amici e ho bevuto una bevanda alcolica. Per tornare a casa:			
Risposte (risposta esatta su fondo azzurro)	guido il mio ciclomotore/automobile e senza pensarci su	mi servo dei mezzi pubblici (autobus, treni, taxi)	guido il mio ciclomotore/automobile e con molta prudenza
Totale	14,0	21,6	64,3
Sesso			
Maschi	21,6	18,1	60,3
Femmine	5,8	25,4	68,8
Età			
3-14	6,8	30,8	62,4
5-16	17,4	20,6	61,9
7-18	16,2	14,3	69,5
19 e oltre	21,4	21,6	57,1
Tipologia Centro			
Medio-grande	11,6	23,2	65,2
Medio-piccolo	16,7	19,9	63,4
Partizione geografica			
NO	16,6	20,2	63,1
NE	13,4	21,1	65,5
C	9,1	20,0	70,8
S	17,2	23,9	58,9

Fonte: indagine Censis-Le Monnier, 2001

Un giovane su sette ha invece dichiarato di guidare il proprio mezzo senza troppo pensarci. Anche in questo caso si sono mostrati più avventati gli individui di sesso maschile (il 21,6% contro il 5,8% delle femmine), i giovani che abitano nel Sud del Paese (17,2%) seguiti da quelli del Nordovest (16,6%), e coloro che vivono nei centri medio-piccoli.

2.3. ... pacati e riflessivi

Se i dati hanno restituito un'immagine chiara e sufficientemente definita circa le modalità di spostamento ed il livello di rischio vissuto dagli adolescenti italiani nell'ambiente della mobilità, il proseguo dello studio, incentrato sugli atteggiamenti dei giovani e sul loro livello di cultura in materia di sicurezza stradale, produce alcune ambivalenze. I giovani appaiono, per alcuni versi, responsabili e prudenti nonché buoni osservanti, dunque conoscitori, almeno delle regole elementari della circolazione. Per altri, confusi e incerti dinanzi a situazioni più complesse della mobilità, quando esitano non sapendo come gestire il momento e quale sia il comportamento corretto da tenere. Questa apparente contraddizione può essere spiegata alla luce della duplice dimensione che regola il comportamento dell'individuo: la personalità e l'indole – dunque il carattere - da un lato, l'ambiente sociale - in particolare la scuola e la famiglia - dall'altro.

Dalle risposte fornite, considerando anche quelle errate, l'immagine degli adolescenti italiani che ritorna è quella, nel complesso, di ragazzi coscienti. Sembrerebbero infatti portati, per indole, verso la conoscenza, l'accettazione ed il rispetto delle regole - riconosciute come strumento a garanzia della propria vita e di quella altrui -, risultando però sprovvisti dell'appoggio e degli stimoli di un ambiente sociale troppo assente che li priva di strumenti fondamentali - informativa e modelli educativi – gli unici in grado di guidarli verso comportamenti pienamente corretti e sicuri.

Quanto segue ne è una riprova. Dinanzi alla possibilità di contravvenire al Codice della Strada (in due sul ciclomotore e senza casco) o di scontentare il compagno sul quale si desidera “fare colpo” (che chiede un passaggio a scuola), gli studenti scelgono la via intermedia (tab. 5). Il 48,9% degli studenti monitorati sceglie di accompagnare il compagno a scuola con il

proprio ciclomotore (contravvenendo dunque al Codice della Strada), ma di guidare con prudenza e di obbligarlo ad indossare il casco. Solo il 32,1% rifiuterebbe di fornire il passaggio. Nonostante quasi il 68,0% (19,0% + 48,9%) del campione abbia risposto in maniera errata, pur nell'errare si avverte un atteggiamento parzialmente prudente, condiviso da quasi la metà del campione (48,9% per l'esattezza).

Tab. 5 – Giovani prudenti

Sono sul ciclomotore e un/a compagno/a mi chiede un passaggio a scuola. Farei più colpo se:

Risposte (risposta esatta su fondo azzurro)	Lo/a portassi a destinazione guidando senza casco e facendogli/le provare l'ebbrezza della velocità	Gli/le facessi indossare un casco e guidassi con prudenza regalandogli/le così una piacevole passeggiata	Scusandomi, mi rifiutassi di accompagnarlo/a, offrendomi comunque di portargli/le lo zaino con i libri a scuola
Totale campione	19,0	48,9	32,1
Sesso			
Maschi	27,9	43,7	28,4
Femmine	9,4	54,9	35,7
Età			
14	10,2	54,8	35,0
15-16	21,7	50,6	27,6
17-18	24,4	42,3	33,3
19 e oltre	18,7	49,4	31,9
Tipologia Centro			
Medio-grande	14,4	53,7	31,9
Medio-piccolo	24,1	43,6	32,2
Partizione geografica			
NO	20,9	35,5	43,6
NE	16,6	36,8	46,7
C	12,3	50,9	36,8
S	24,6	57,1	18,2

Fonte: indagine Censis-Le Monnier, 2001

Ad avvalorare questa tesi concorrono le risposte fornite ad altri due quesiti dalle quali si desume che la prudenza viene ritenuta dal 66,6% degli studenti un elemento fondamentale per una guida sicura - in assoluto, il più importante nel confronto con i riflessi e l'esperienza - e che la futura automobile viene sognata, prima che accattivante nella linea (22,1%) e superaccessoriata (33,4%), dotata di standard di sicurezza elevati (45,0%) (tab. 6). Nell'immaginario giovanile, in genere, l'automobile rappresenta oltre che uno strumento di emancipazione, anche uno status symbol. Dall'indagine invece, emerge che quasi la metà degli adolescenti riconosce, in primis, all'automobile la funzione che le è propria, quella del trasporto, da svolgere al meglio e in sicurezza per l'utilizzatore.

Tab. 6 – "Piccoli uomini" alla guida

Domande		5) Ritengo che nella guida sia importante soprattutto la prudenza	6) La mia automobile ideale dovrà anzitutto avere standard di sicurezza elevati
Risposte			
Quota su totale campione		66,6	45,0
Sesso	Maschi	59,8	38,6
	Femmine	73,9	51,9
Età	13/14	76,3	46,5
	15/16	65,3	41,0
	16/17	57,8	46,0
	19 e oltre	73,8	56,4
Tipologia Centro	Medio-grande	69,3	46,5
	Medio-piccolo	63,6	43,3
Partizione geografica	NO	65,7	38,6
	NE	61,2	42,7
	S	75,9	47,8
	C	60,5	46,2

Fonte: Indagine Censis-Le Monnier, 2001

In realtà, se nel complesso il dato è chiaro, analizzandolo nel dettaglio ci si rende conto che vi è una sostanziale difformità di atteggiamento tra i giovani. In entrambi i casi (sempre nella tab. 6) è palese la maggiore cautela delle femmine e, contrariamente a quanto avviene in altre circostanze, di coloro che vivono nell'Italia meridionale.

Rispetto ai maschi, le femmine che ritengono importante alla guida soprattutto la prudenza sono il 73,9% (solo il 59,8% dei maschi), mentre il 51,9% preferisce una macchina sicura ad una vettura sportiva o accessoriata (contro il 38,6% dei maschi). I giovani del Sud mostrano in questa circostanza una maturità maggiore rispetto ai coetanei del resto del Paese, assegnando in una ipotetica scala delle priorità per una guida sicura, il primato al valore della prudenza (il 75,9%).

Un dato confortante riguarda gli studenti più grandi (19 anni e oltre), coloro che sono agli inizi o si apprestano a guidare un'automobile, perché risultano i soggetti maggiormente interessati alla presenza di dispositivi di sicurezza attiva e passiva nella propria automobile.

Studenti prudenti dunque, ma anche RIFLESSIVI ed AUTONOMI nei loro giudizi. AUTONOMI RISPETTO AL BRANCO perché dall'indagine emerge che i giovani non temono il giudizio del gruppo nel mostrarsi pacati e cauti sulla strada. Questo risultato è estremamente significativo considerando che il gruppo è generalmente vissuto dall'adolescente come un elemento moltiplicatore di comportamenti al limite della norma e quindi, spesso, come fattore determinante nell'adozione di atteggiamenti impulsivi.

Infatti, come si può notare dai dati riportati nella tab. 7, presentandosi la possibilità di provare un nuovo ciclomotore su una strada ad alto scorrimento, gran parte dei giovani decide, prudentemente, o di rifiutare la proposta (il 14,7%) - mostrando un atteggiamento tuttavia cauto oltre la misura, che al pari di quello fin troppo impulsivo, rappresenta un limite nella circolazione più che un vantaggio - o di provarlo su una strada laterale meno trafficata (il 62,5%) - proposta ragionevole ed equilibrata - (complessivamente tre giovani su quattro).

Tab. 7 – Studenti fuori dal branco

8) Sono con il mio gruppo di amici su una strada ad alto scorrimento e mi viene offerta la possibilità di provare un nuovo ciclomotore:

Risposte (risposta esatta su fondo azzurro)	Rifiuto di provarlo per timore del traffico	Accetto senza esitazione	Chiedo di poterlo provare in una strada laterale meno trafficata
Totale campione	14,7	22,8	62,5
Sesso			
{ Maschi	8,4	35,8	55,9
{ Femmine	21,4	8,8	69,9
Età			
{ 3-14	18,2	12,8	69,0
{ 15-16	15,3	27,2	57,5
{ 17-18	11,1	27,5	61,4
{ 19 e oltre	7,6	25,7	66,7
Tipologia Centro			
{ Medio-grande	17,0	17,9	65,1
{ Medio-piccolo	12,1	28,2	59,7
Partizione geografica			
{ NO	14,6	29,2	56,2
{ NE	15,4	14,2	70,4
{ C	18,7	13,6	67,7
{ S	11,0	30,0	59,0

Fonte: indagine Censis-Le Monnier, 2001

RIFLESSIVI ED AUTONOMI NEI LORO GIUDIZI RISPETTO ALLE REGOLE, in quanto dall'indagine emerge un atteggiamento relativamente positivo degli studenti nei confronti dell'apparato normativo. E' vero che la quota dei giovani che ha dichiarato di rispettare le regole anche in assenza di un controllo da parte delle autorità preposte (il 34,8%) non è molto elevata (tab. 8), ma si può ritenere positivo anche il dato relativo a quel 40,6% di studenti che

sostengono di rispettare le regole perché ritenute giuste, in quanto sintomo della capacità di critica e della autonomia di giudizio dei giovani.

Tab. 8 – Le regole: capirle per rispettarle

9) Mi definirei tendenzialmente:				
Risposte (risposta esatta su fondo azzurro)		Rispettoso delle regole indipendentemente dalla presenza di un controllo	Rispettoso delle regole solo se in presenza di un controllo	Rispettoso delle regole perché le ritengo giuste
Totale campione		34,8	24,6	40,6
Sesso	Maschi	31,6	29,5	38,9
	Femmine	38,4	19,3	42,3
Età	3-14	33,9	18,1	48,0
	15-16	33,5	27,5	39,1
	17-18	36,0	27,2	36,8
	19 e oltre	44,5	28,8	26,7
Tipologia Centro	Medio-grande	37,8	24,7	37,5
	Medio-piccolo	31,5	24,5	44,0
Partizione geografica	NO	38,9	23,4	37,7
	NE	44,8	21,0	34,2
	C	36,4	23,8	39,9
	S	28,6	26,9	44,5

Fonte: indagine Censis-Le Monnier, 2001

In particolare maggiormente critiche e mature, le ragazze mostrano di possedere sia un più elevato senso di responsabilità - rispettando le regole indipendentemente dalla presenza di un controllo (il 38,4% contro il 31,6% dei maschi) -, sia una più elevata capacità di giudizio - affermando di rispettarle perché ritenute giuste (il 42,3% contro il 38,9% dei maschi) -.

Altro dato confermato: i giovani crescendo diventano più responsabili. Solo il 33,9% dei più piccoli (13-14 anni) rispettano sempre le regole, contro il 44,5% dei diciannovenni e oltre. Se, inoltre, i giovani del Nordest mostrano di essere tendenzialmente più rispettosi delle regole (il 44,8%), quelli del Sud si palesano come maggiormente critici e indisciplinati.

Questo atteggiamento lo si può spiegare tenendo conto del contrasto esistente tra accettazione delle regole e spinta all'affermazione della propria individualità. L'accettazione del precetto è vissuta dal giovane, a questa età, come ostacolo alla propria evoluzione caratteriale. Tuttavia è dimostrato che la comprensione delle regole può essere il primo passo verso la consapevolezza e l'accettazione delle stesse. Una semplice spiegazione della regola affrontata in termini tecnici, sembrerebbe limitare la presenza del conflitto. Non a caso incontri e dibattiti con tecnici di settore risultano più efficaci, in termini comunicativi, con i giovani, maggiormente propensi ad accettare le informazioni fornite con toni diversi da quelli tipici delle raccomandazioni paternalistiche.

2.4. ... confusi e poco stimolati a comportamenti sicuri

Se l'indagine ha rivelato che gli studenti sono soggetti potenzialmente a rischio nell'ambiente della mobilità, pur risultando nel complesso maturi e riflessivi, probabilmente la causa di tale incongruenza è da ricercare nella condizione in cui versano gli stessi giovani che, AUTOREFERENZIALMENTE PREPARATI, risultano però soli nell'affrontare le problematiche complesse della circolazione stradale.

Dall'indagine risulta che gli studenti hanno risposto esattamente - in una misura che varia dal 74,9% all'87,9% - a quattro quesiti di ordine tecnico (tipico quiz da esame di guida) mostrando di conoscere le regole elementari della circolazione stradale (tab. 9). La maggiore preparazione sembrerebbe ad appannaggio degli individui di genere femminile, dei giovani che abitano nei centri di medio-grandi dimensioni e di quelli di età compresa tra i 13/14 anni (anche se al primo quesito della tab. 9 hanno risposto esattamente soprattutto i diciannovenni e oltre). Tuttavia i giovani sono risultati in difficoltà dinanzi a quesiti che simulano scenari complessi e che richiedono una conoscenza del codice della strada più approfondita. Hanno dimostrato

di essere confusi sulle modalità di comportamento in situazioni sì particolari, ma tutto sommato frequenti. Solo il 44,0% saprebbe infatti cosa

Tab. 9 – Gli studenti conoscono le regole basilari della circolazione

Domande		1) Ho preso il ciclomotore e sto uscendo dal garage di casa:	3) Devo attraversare la strada ma non ci sono strisce pedonali nelle vicinanze:	11) Sono sul mio ciclomotore/auto mobile e improvvisamente vengo abbagliato dai fari di un veicolo che procede in senso contrario:	13) Credo che il casco sia obbligatorio:
Risposte esatte		Mi fermo e do la precedenza a tutti i veicoli che transitano sulla strada	Attraverso la strada dando sempre la precedenza ai veicoli che transitano	Riduco la velocità	Per tutti i conducenti di ciclomotori
Quota su totale campione		74,9	87,9	80,4	84,3
Sesso	<ul style="list-style-type: none"> Maschi Femmine 	<ul style="list-style-type: none"> 70,6 79,6 	<ul style="list-style-type: none"> 84,6 91,5 	<ul style="list-style-type: none"> 75,0 86,5 	<ul style="list-style-type: none"> 78,8 90,5
Età	<ul style="list-style-type: none"> 13/14 15/16 16/17 19 e oltre 	<ul style="list-style-type: none"> 72,0 73,3 79,1 81,1 	<ul style="list-style-type: none"> 90,6 85,5 88,4 89,2 	<ul style="list-style-type: none"> 84,1 75,5 82,3 83,3 	<ul style="list-style-type: none"> 89,4 82,6 81,9 84,8
Tipologia Centro	<ul style="list-style-type: none"> Medio-grande Medio-piccolo 	<ul style="list-style-type: none"> 77,0 72,5 	<ul style="list-style-type: none"> 89,4 86,3 	<ul style="list-style-type: none"> 81,9 78,8 	<ul style="list-style-type: none"> 85,5 83,0
Partizione geografica	<ul style="list-style-type: none"> N/O NE C S 	<ul style="list-style-type: none"> 80,6 83,5 78,9 66,2 	<ul style="list-style-type: none"> 88,3 94,5 91,0 83,3 	<ul style="list-style-type: none"> 77,4 80,4 83,8 79,0 	<ul style="list-style-type: none"> 87,8 91,5 86,1 79,0

Fonte: Indagine Censis-Le Monnier, 2001

fare nel caso in cui il semaforo fosse giallo e si trovasse ad attraversare un incrocio, mentre in merito alle cinture di sicurezza, argomento trattato in due diversi quesiti, le risposte fornite e messe a confronto nella tabella 10 sono, a dir poco, emblematiche.

Tab. 10 – ma sono incerti sui comportamenti meno evidenti (e poco stimolati dai genitori)

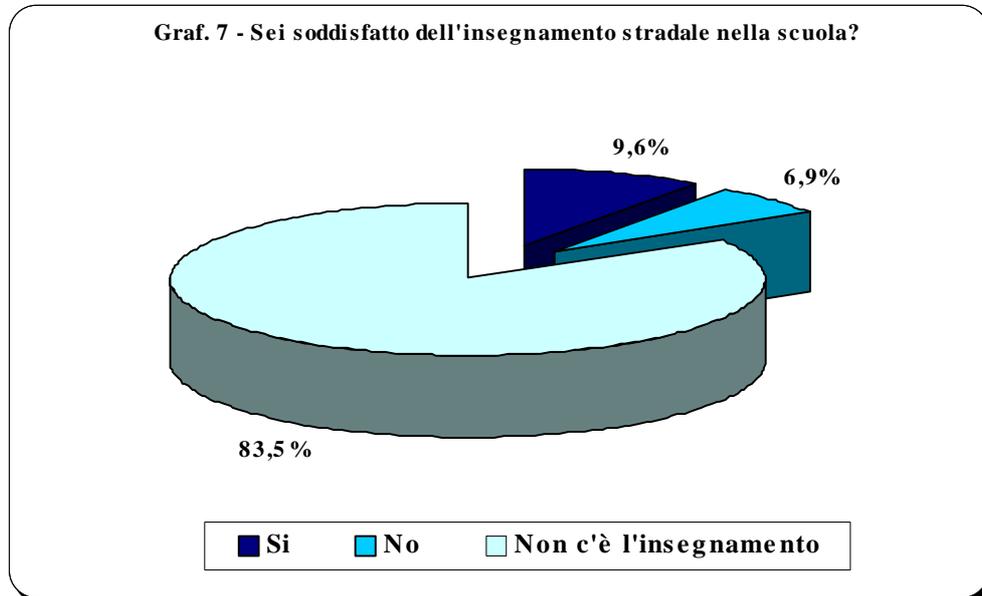
Domande	2) Sono ad un incrocio ed il semaforo è giallo:	12) Sono in automobile con i miei genitori. Indosso la cintura di sicurezza:	14) Per una questione di sicurezza in automobile ritengo più importanti:
Risposte esatte	Mi fermo se non ho già occupato l'incrocio	In autostrada, sulle strade statali extraurbane e nei centri abitati	Le cinture di sicurezza
Quota su totale campione	44,1	47,6	71,8
Sesso			
{ Maschi	41,2	45,2	69,2
{ Femmine	47,1	50,1	74,8
Età			
{ 13/14	38,9	51,2	75,1
{ 15/16	37,5	43,4	70,3
{ 17/18	52,8	46,4	70,6
{ 19 e oltre	64,6	62,5	72,3
Tipologia Centro			
{ Medio-grande	45,6	51,8	73,8
{ Medio-piccolo	42,4	43,0	69,7
Partizione geografica			
{ NO	49,1	49,5	76,7
{ NE	49,6	55,7	80,6
{ C	47,0	50,3	74,2
{ S	37,6	42,0	65,1

Fonte. Indagine Censis-Le Monnier, 2001

Mentre il 71,8% degli studenti è un convinto assertore dell'importanza in automobile delle cinture di sicurezza (vedi risposta al quesito "Per una questione di sicurezza in automobile ritengo più importanti:"), ritenute fondamentali più dei poggiatesta e dell'airbag, solo il 47,6% dichiara però di indossarle sempre (vedi risposta al quesito "Sono in automobile con i miei genitori. Indosso la cintura di sicurezza:"). La confusione, dovuta presumibilmente alla scarsa preparazione, è resa più grave dalla presenza in vettura dei genitori i quali, probabilmente, disattendendo per primi le regole del Codice della Strada o essendo a loro volta incerti sul comportamento corretto da tenere, trasmettono ai figli un esempio di cattiva condotta sulla strada. Gli studenti, quindi, pur conoscendo le regole elementari di sicurezza, hanno dato prova di non sapere utilizzare correttamente gli strumenti di prevenzione come le cinture di sicurezza e il casco. In questo caso, più che lavorare sull'accrescimento della conoscenza delle regole della circolazione stradale, sarebbe auspicabile una sensibilizzazione all'uso di strumenti preventivi dei traumi più frequenti in caso di incidente.

In questo scenario la scuola è la grande assente.

Oltre l'80,0% degli studenti delle scuole superiori del Paese, non ha tra le materie scolastiche l'insegnamento dell'educazione stradale (graf. 6). Di coloro che seguono un corso nella propria scuola, solo una parte è soddisfatta di come si svolge (il 9,6%), mentre il 6,9%, non lo reputa apprezzabile.



Fonte: indagine Censis-Le Monnier, 2001

Nonostante la legge sull'autonomia scolastica consenta alle scuole, attraverso il Pof (Programma Offerta Formativa), di arricchire le proprie attività con percorsi didattico-educativi su tematiche particolarmente interessanti per gli studenti, l'insegnamento della sicurezza stradale sembrerebbe, stando ai risultati dell'indagine, non avere avuto una reale diffusione nelle scuole pubbliche. Una nota positiva è peraltro doverosa.

Larga parte degli istituti contattati si è mostrata interessata al progetto e alla tematica trattata, comunicando la loro propensione a collaborare e manifestando il rammarico per l'esiguo coinvolgimento che ha toccato quegli istituti che non sono rientrati nel panel selezionato per il monitoraggio.

Monitoraggi di questo tipo, tra l'altro, consentirebbero alle scuole di approntare un percorso formativo per l'educazione stradale differenziato nella progettazione didattico-educativa in relazione al contesto socioeconomico.

Ma, tornando all'indagine, se alla scarsità dei modelli educativi familiari e all'assenza della scuola si aggiunge anche, talvolta, un accesso all'informazione non troppo agevole, si capisce il perché i giovani siano sostanzialmente autoreferenti. Alcuni articoli del Codice della Strada risultano infatti di non facile comprensione ai più giovani: ad esempio solo il 52,2% (tab. 11) ha interpretato correttamente un articolo inserito nel test esclusivamente con l'intento di capire il grado di comprensione del testo negli studenti.

Il linguaggio del Codice della Strada è risultato eccessivamente criptico e poco fruibile da quasi la metà degli studenti (il 47,8%), nei confronti dei quali servirebbe forse una modalità specifica di comunicazione.

Una forma meno rigorosa, un lessico adeguato al linguaggio parlato o le stesse espressioni dialettali potrebbero rappresentare strumenti efficaci di comunicazione flessibile.

Tab. 11 – I giovani e la comprensione del Codice della Strada

15) L'art. 43 comma 1-2 del Codice della Strada¹ – Segnalazioni degli agenti del traffico – recita così : “Gli utenti ... circolazione”. Alla luce di quanto letto se mi trovassi ad un incrocio con semaforo rosso e un agente di polizia mi facesse cenno di passare:

Risposte (risposta esatta su fondo azzurro)	sarei tenuto comunque ad attraversare l'incrocio	Non dovrei per nessun motivo attraversare l'incrocio	Dovrei attraversare l'incrocio solo in situazioni di emergenza e/o pericolo imminente perché in quei casi l'agente è autorizzato ad impartire disposizioni contrarie a quelle delle altre segnaletiche
Totale campione	52,2	5,9	41,9

Fonte: indagine Censis-Le Monnier, 2001

In conclusione, per questi studenti così troppo autoreferenziali, gli elementi realmente essenziali per una crescita in termini di consapevolezza del rischio stradale rimangono la famiglia - il modello educativo – e la scuola – la formazione – che, pur al momento piuttosto latenti, sono gli unici soggetti nella condizione di poter trasmettere ai giovani una maggiore cultura nell'esercizio della strada, condizione determinante per il raggiungimento di standard di sicurezza apprezzabili.

¹ Art. 43 comma 1-2 del Codice della Strada – Segnalazioni degli agenti del traffico – “Gli utenti della strada sono tenuti ad ottemperare senza indugio alle segnalazioni degli agenti preposti alla regolazione del traffico. Le prescrizioni date mediante segnalazioni eseguite dagli agenti annullano ogni altra prescrizione data a mezzo della segnalazione stradale ovvero delle norme di circolazione”

3. NOTA METODOLOGICA

Il progetto “*Una nuova cultura della sicurezza stradale – Programma per un Test di autovalutazione degli studenti*” che ha visto il coinvolgimento del Ministero dell’Istruzione dell’Università e della Ricerca, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, della Casa Editrice F. Le Monnier e della Fondazione Censis è stato elaborato congiuntamente da questi soggetti nella convinzione che adeguati comportamenti di guida e mobilità possano essere il frutto della propagazione tra i giovani di una cultura della sicurezza diffusa e responsabile.

Il progetto, per la cui realizzazione è stato costituito, con *Decreto del Ministero della Pubblica Istruzione del X/X/ 2000 Prot. 5753/AI*, un gruppo di lavoro composto da Censis, Le Monnier, Ministero dell’Istruzione dell’Università e della Ricerca e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha voluto fare leva innanzitutto sulla capacità di autovalutazione dei giovani delle proprie motivazioni, percezioni e abitudini in relazione al rischio e alla mobilità, coltivando al contempo la diffusione di informazioni comparative a livello nazionale con un monitoraggio a cadenza annuale ma protratto nel tempo.

Il test di autovalutazione (riportato integralmente in allegato), che consta di 15 quesiti corredati ognuno di tre possibilità di risposta, è incentrato sui principali temi della sicurezza stradale (dalla segnaletica, alla sicurezza passiva, dallo stile di guida alla capacità personale di autovalutarsi) ed è stato somministrato in tutte le scuole secondarie superiori del Paese nella settimana dal 20 al 27 ottobre 2001.

I risultati dell’indagine, riportati nel presente rapporto di ricerca, sono stati conseguiti elaborando le risposte fornite da un panel di 3.330 studenti, individuato, sulla scorta dei seguenti criteri:

- la ripartizione geografica (Nord-Ovest, Nord-Est, Centro, Sud);
- la dimensione demografica del contesto territoriale (centro di medio-grande dimensione con più di 50.000 abitanti, centro di medio-piccola dimensione con meno di 50.000 abitanti);

- la tipologia delle scuole secondarie superiori (Licei, Scuole d'arte, Magistrali da una parte; Scuole professionali, Tecnici, Periti dall'altra).

Si è preferito non accorpare le due ripartizioni Nord-Ovest e Nord-Est alla luce dei diversi connotati socioeconomici che distinguono nettamente un'area dall'altra.

Le risposte fornite dal gruppo di indagine sono state poi riportate all'universo secondo le quote contenute nel seguente prospetto calcolate sulla reale composizione dell'intero universo degli studenti italiani delle scuole secondarie superiori:

	NO		NE		C		S		Totale
	LAM	PTP	LAM	PTP	LAM	PTP	LAM	PTP	
Tipologia territoriale	Valore percentuale								
Centro di medio-grande dimensione (>50.000 abitanti)	4%	4%	3%	4%	7%	11%	8%	11%	52%
Centro di medio-piccola dimensione (<50.000 abitanti)	3%	8%	2%	4%	5%	9%	8%	10%	48%

LAM: Licei, scuole d'arte, magistrali

PTP: Scuole professionali, tecnici e periti

Il risultato conseguito è stato duplice: da un lato una fotografia complessiva dell'universo degli studenti italiani alle prese con l'ambiente della mobilità, dall'altra una dinamica del livello di conoscenza e sensibilità dei giovani utenti sulla problematica della sicurezza sulle strade, rivelatesi entrambi

strumenti in grado di fornire preziose indicazioni circa le eventuali necessità di implementazione della stessa attività formativa.

ALLEGATO

IL TEST DI AUTOVALUTAZIONE DEL RISCHIO STRADALE

**INSERIRE ALLEGATO A – ALLEGATO B – ALLEGATO C –
ALLEGATO D**