



INDAGINE SULLA SICUREZZA STRADALE IN PIEMONTE

SINTESI RAPPORTO DI RICERCA



ecLECTICA

Ricerca realizzata per:

Regione Piemonte, Settore Comunicazione Istituzionale della Giunta Regionale e Assessorato ai Trasporti e Infrastrutture

Realizzazione: Eclectica Snc, piazza Statuto 16, Torino

Responsabile della ricerca: Franca Beccaria

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

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

Realizzazione interviste ed elaborazione dati: Diretti al punto, srl., responsabile fieldwork Mariella Calvelli.

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

Torino, 13 aprile 2007

Indice

Capitolo primo: introduzione	4
1. Obiettivi	4
2. Metodologia e campione	4
Capitolo Secondo: opinioni e comportamenti.....	6
1. Descrizione del campione.....	6
2. Mobilità	6
3. Dispositivi di sicurezza.....	9
4. Comportamenti individuali.....	10
5. Opinioni/valutazioni	18
Capitolo terzo: il punto di vista del cittadino.....	20
1. Le cause degli incidenti stradali	20
2. Le motivazioni	22
3. L'opinione sull'operato delle Forze dell'Ordine	23
4. L'opinione sulle regole.....	24
5. Le esperienze di prevenzione	25
6. Il cambiamento nelle abitudini di guida	28
7. Le proposte	28
Conclusioni	30

Capitolo primo: introduzione

1. Obiettivi

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

Gli obiettivi specifici sono:

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

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

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

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

- opinioni e conoscenze sui rischi di incidente stradale;
- significati e rappresentazione del rischio;
- comportamenti alla guida e motivazioni che determinano tali comportamenti inerenti:
 - l'utilizzo dei dispositivi di sicurezza (casco, cinture di sicurezza anteriori e posteriori, seggiolini);
 - il rispetto dei limiti di velocità;
 - l'uso di sostanze psicoattive (alcol, droghe, farmaci);
 - l'utilizzo del cellulare (auricolare, vivavoce,).
- opinioni e valutazioni su esperienze di prevenzione.

2. Metodologia e campione

Gli strumenti utilizzati per il reperimento dei dati e delle informazioni sono due: il primo, di tipo quantitativo, consiste in un questionario somministrato telefonicamente, finalizzato principalmente a esplorare il piano delle conoscenze e dei comportamenti in tema di sicurezza stradale, mentre il secondo, di tipo qualitativo, è rappresentato da una serie di *focus group* che hanno l'obiettivo di indagare la percezione e gli atteggiamenti dei cittadini piemontesi sul tema della sicurezza stradale. Il *focus group* o discussione di gruppo è una tecnica di rilevazione per la ricerca sociale "basata sulla discussione tra un piccolo gruppo di persone, in presenza di uno o più moderatori, focalizzata su un argomento che si vuole indagare in profondità" (Corrao, 2000, 25).

Gli otto *focus group* risultano così composti

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

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

Le interviste realizzate risultano essere complessivamente 3.015 e costituiscono un campione rappresentativo della popolazione residente in Piemonte (>14 anni). La rilevazione estensiva è avvenuta nel periodo dal 14 marzo al 3 aprile compresi ed è stata effettuata da parte di intervistatrici/tori professionali appositamente istruiti.

Capitolo Secondo: opinioni e comportamenti

1. Descrizione del campione

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

Tab. 3.1 - Distribuzione del campione per fascia di età

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

Tab. 3.2 - Distribuzione del campione per genere

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

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

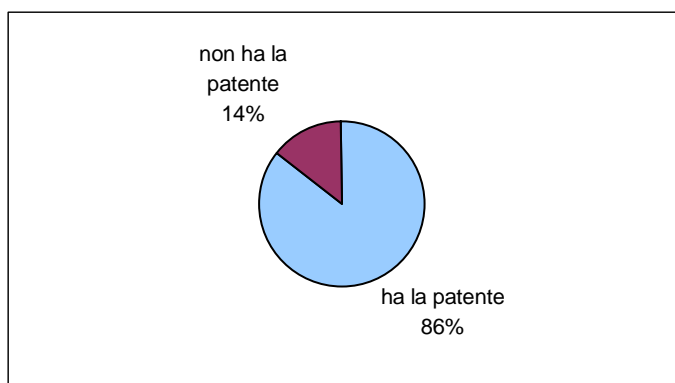
Tab. 3.3 - Distribuzione del campione per dimensione demografica del comune di residenza

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

2. Mobilità

Meno del 15% del campione non ha nessun tipo di **patente**, mentre l'85,6% ha almeno un tipo di patente. Biella e Cuneo mostrano quote di patentati superiori alla media regionale (rispettivamente 90,3% e 92,4%). In particolare quasi l'84% del campione è in possesso di patente B, il 10,7% di patente A e il 5,5% ha un altro tipo di Patente (C,D,E,...). La provincia che ha la quota più alta di cittadini con patente di tipo A è Cuneo (16,7%). Torino invece è la provincia con la percentuale più elevata di non patentati (17,1%). Il 22,3% delle donne non ha nessun tipo di patente, contro il 5,8% degli uomini.

Fig. 3.1 - Possesso di almeno un tipo di patente



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

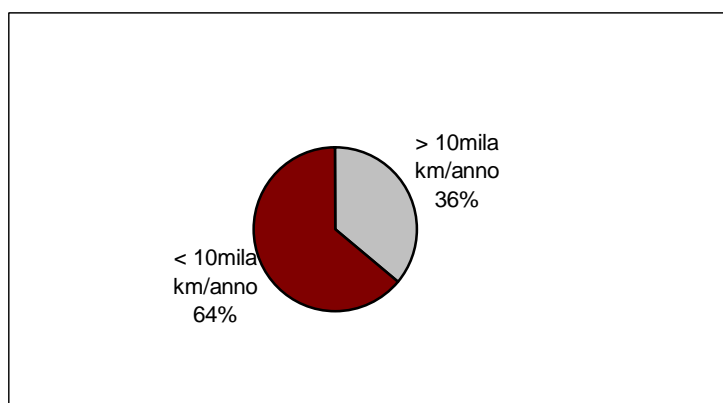
Analizzando il profilo del guidatore si evidenzia una forte disparità di genere: solo il 6,3% dei maschi intervistati non guida, contro il 27,2% delle donne. Torino è la provincia che ha la quota più alta di non guidatori (20,4%), mentre Biella e Cuneo sono quelle che ce l'hanno più bassa (rispettivamente 8,3% e 11,2%). La percentuale di non guidatori cresce linearmente con il crescere della dimensione demografica della città di residenza ed è inversamente proporzionale al titolo di studio.

Il veicolo guidato più frequentemente è l'automobile (95,3%), mentre il 3,4% del campione guida prevalentemente veicoli a motore a due ruote e il restante 1,3% guida altri mezzi a motore.

La maggior parte del campione è costituita da guidatori esperti: l'82% degli intervistati guida da più di dieci anni e l'11% ha un'esperienza compresa tra i 4 e i 10 anni. Solo il 7% ha un'esperienza limitata, inferiore ai tre anni.

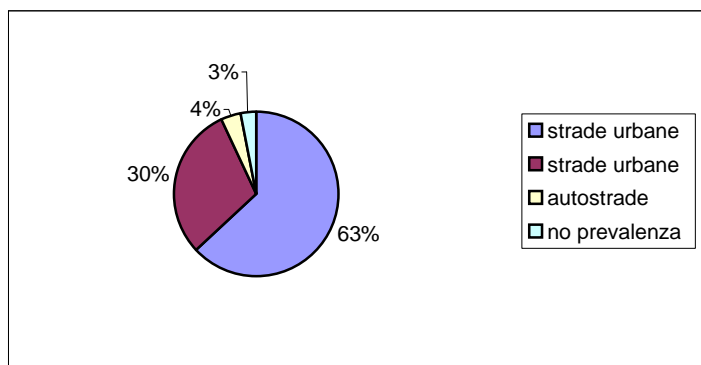
Circa i due terzi dei guidatori percorrono mediamente meno di 10.000 km all'anno. In realtà il dato medio nasconde una forte disparità di genere: la stragrande maggioranza delle donne (82,2%), infatti, percorre meno di 10.000 Km/anno, mentre i maschi che rientrano in questa categoria sono la minoranza (17,8%). Ad Asti, Novara e Vercelli la quota dei guidatori che percorre più di 10mila Km/annui è superiore alla media e supera il 40%. Percorrono un maggior numero di chilometri annui anche coloro che hanno un titolo di studio più elevato.

Fig. 3.5 - Km percorsi in un anno dai guidatori



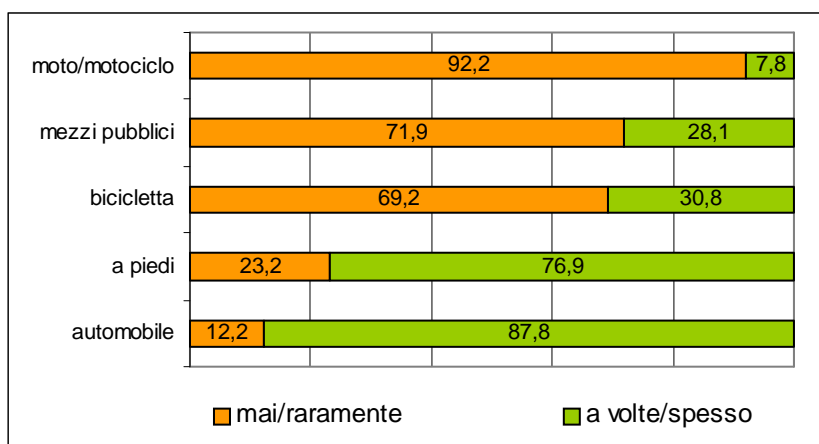
Il 62,9% del campione guida in prevalenza su strade urbane, mentre circa un terzo del campione guida più frequentemente su strade extraurbane. La quota delle donne che guidano su strade extraurbane (24,5%) e su autostrada (1,8%) è notevolmente inferiore alla media.

Fig. 3.6 - Tipo di strada percorsa prevalentemente dai guidatori



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

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



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

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

L'uso frequente della bicicletta per gli spostamenti quotidiani è più elevato nelle province di Alessandria (18,4%), Cuneo (18,6%), Novara (22,4%) e Vercelli

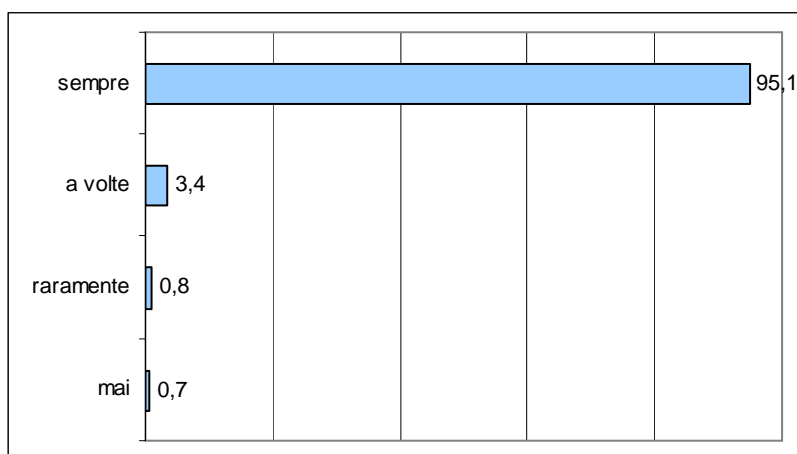
(18,5%). Le fasce di età che utilizzano maggiormente la bicicletta (maggior numero di risposte "spesso" sul totale delle risposte) o che si spostano prevalentemente a piedi, sono i giovani dai 14 ai 19 anni e gli adulti con più di 65 anni. Si conferma quindi la sovrapposizione tra utenti deboli e utenti a rischio, già evidenziata in altre rilevazioni (vedi cap. 1).

3. Dispositivi di sicurezza

La percentuale di guidatori che dichiara di utilizzare sempre le **cinture di sicurezza** è pari al 95,1% del campione, e nel caso delle donne è pari al 96,7%. Meno dell'1% del campione ha risposto di non utilizzarle mai (0,7%) o di utilizzarle raramente (0,8%), mentre il 3,4% del campione le utilizza solo a volte. I guidatori di Alessandria sono quelli che denotano le abitudini peggiori, infatti la percentuale di coloro che dichiarano di non utilizzare mai le cinture o di utilizzarle raramente è più del doppio di quella media, mentre la quota di coloro che dichiarano di utilizzarle sempre scende al 91,8%. Anche ad Asti l'abitudine all'uso regolare della cintura è inferiore alla media regionale.

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

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



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

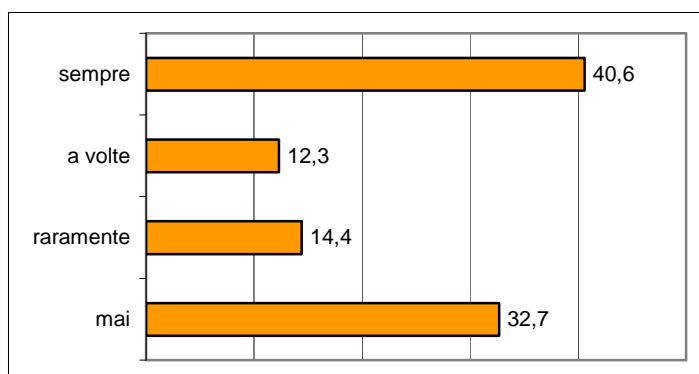
Le donne adottano comportamenti più corretti sia tra i guidatori che tra i passeggeri, mentre tra i giovani è maggiore il numero di coloro che non utilizza la cintura anteriore regolarmente se è passeggero.

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

Analizzando i dati per Provincia di residenza ci sono alcune province che si discostano in maniera significativa dalla media regionale. In particolare ad Alessandria la quota di cittadini che dichiara di usare sempre le cinture posteriori è

decisamente inferiore alla media (33,8%), mentre a Biella e Cuneo si registra un utilizzo significativamente superiore (50% e 51%). La percentuale di coloro che dichiarano di usare sempre le cinture posteriori inoltre decresce al crescere della dimensione demografica del comune di residenza, passando dal 42,9% dei paesi con meno di 10.000 abitanti a 37,5% nelle città con oltre 100.000 abitanti.

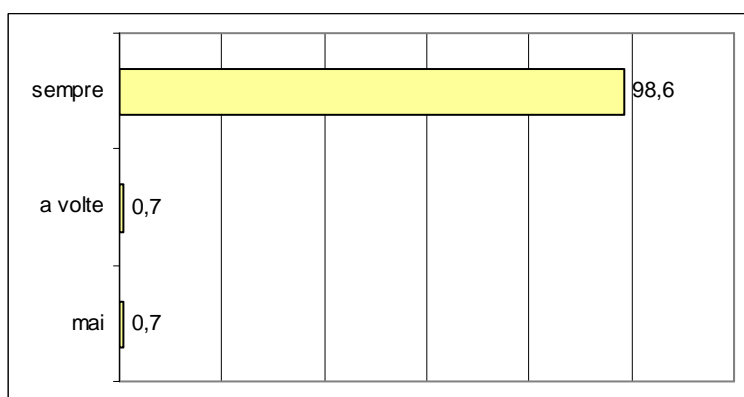
Fig. 3.10 - Utilizzo delle cinture di sicurezza posteriori (%)



Il 95% di cittadini piemontesi utilizza sempre il **seggolino** in caso di trasporto di bambini. Quasi il 3% dichiara invece di non utilizzarlo mai e il 2,2% lo utilizza raramente o solo a volte.

Il 98,2% dei guidatori di motocicli o ciclomotori dichiara di utilizzare sempre il **casco**, meno dell'1% dichiara di non usarlo mai o di usarlo raramente. Questi casi si concentrano tutti in paesi di dimensioni inferiori ai 10.000 abitanti.

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



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

4. Comportamenti individuali

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

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

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

In caso di ricezione di una telefonata la percentuale di coloro che hanno usato il cellulare normalmente sale al 17,8% mentre si abbassa la percentuale di chi ha utilizzato il telefono dopo essersi fermato (59,7%). Chi ha risposto di avere usato il vivavoce è solo il 5,2% del campione. Si può notare che sia nel caso di dover fare che ricevere una telefonata le percentuali di coloro che hanno utilizzato il kit vivavoce sono significativamente inferiori alla percentuale di coloro che lo possiedono, pari al 15%. Lo stesso discorso si può fare per l'auricolare: la percentuale di chi ha dichiarato di avere telefonato (13,2%) e risposto (17,3%) con l'auricolare è decisamente più bassa di quella che riguarda il possesso e l'uso abituale (33%).

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

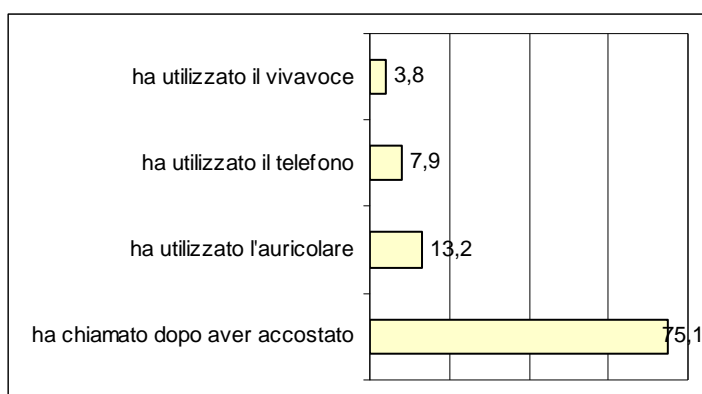
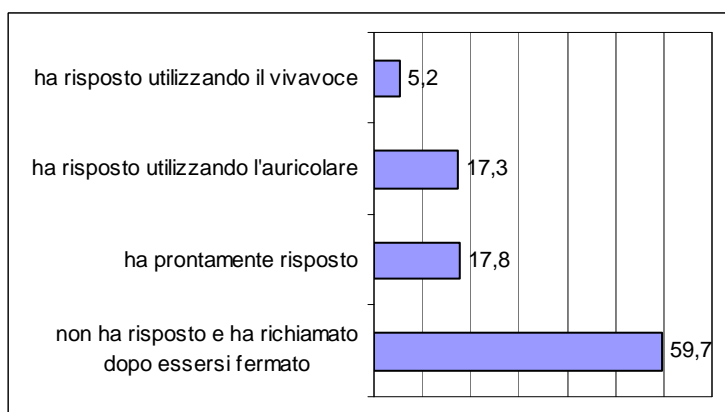


Fig. 3.17 - L'ultima volta che ha dovuto rispondere una telefonata mentre era alla guida, cosa ha fatto? (%)



Il confronto dei dati per genere mostra una percentuale più alta di donne che hanno risposto (65,8%) o chiamato (79,9%) dopo avere accostato. Tra le donne quindi,

seppure siano meno utilizzati gli appositi supporti per telefonare e guidare in sicurezza, è meno diffusa anche l'abitudine di usare il cellulare guidando.

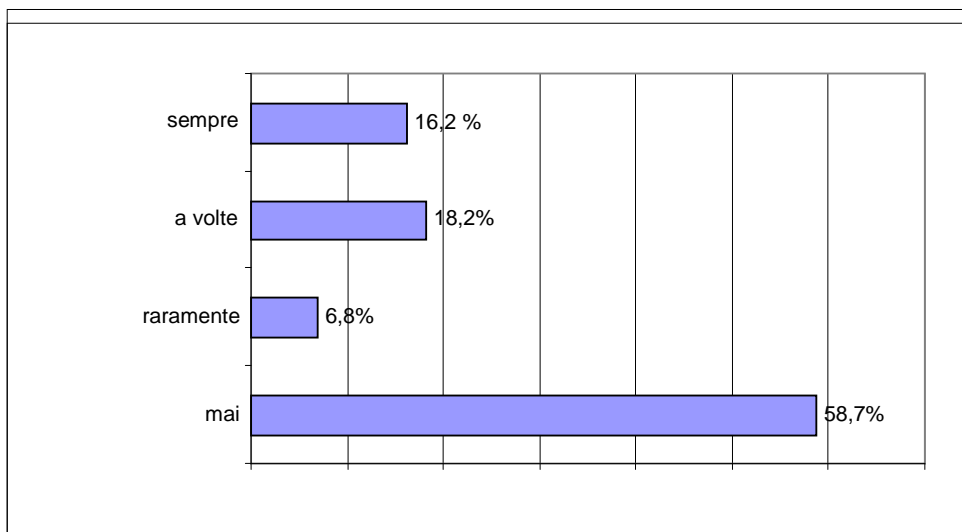
I guidatori di età compresa tra i 20 e i 30 anni sono quelli che utilizzano maggiormente il vivavoce e l'auricolare, ma sono anche quelli che presentano le quote più alte di coloro che telefonano mentre sono alla guida senza utilizzare gli ausili.

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

Alla domanda se negli ultimi tre mesi sono stati passeggeri di guidatori che hanno utilizzato il cellulare senza auricolare o vivavoce, la percentuale di coloro che ha risposto di sì è del 19%.

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

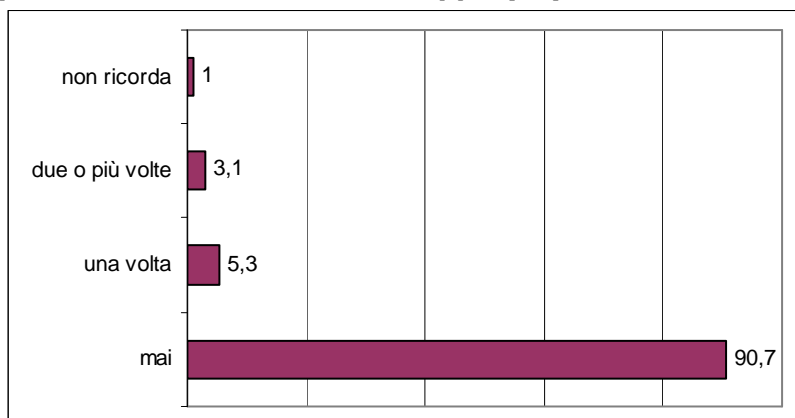
Fig. 3.20 - Utilizzatori che ritengono che il navigatore satellitare li distraa alla guida



Alla domanda "Quante volte negli ultimi tre mesi si è messo alla guida pensando di avere bevuto troppo?", il 37,9% del campione ha risposto di non bere **alcol**. Tra i guidatori bevitori, il 90,7% del campione ha risposto "mai", il 5,3% ha risposto "una volta" e il 3,1% "due o più volte". L'1% dice di non ricordare, risposta che molto probabilmente nasconde una certa reticenza ad ammettere un comportamento scorretto ma praticato. Secondo l'opinione personale, quindi, solo il 8,4% dei guidatori, ritiene di avere guidato negli ultimi tre mesi dopo avere bevuto troppo.

Le province che si discostano maggiormente dalla media con percentuali più elevate di risposte affermative (mi è capitato una/due volte) sono Asti (10,9%), Biella (13,8%) e Vercelli (12,7%). La fascia di età con questo dato più elevato è invece quella compresa tra i 20 e i 30 anni. Rilevante è la differenza di genere: l'11,5% degli uomini dichiara di essersi messo alla guida ritenendo di aver bevuto troppo contro il 3% delle donne. In particolare questa situazione è capitata più di una volta negli ultimi tre mesi al 4,4% degli uomini.

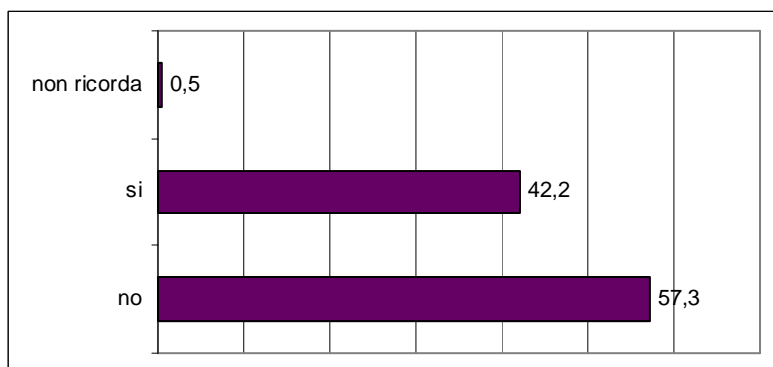
Fig. 3.21 - Guidatori che negli ultimi tre mesi si sono messi alla guida pensando di avere bevuto troppo (%)



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

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

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



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

Tra i bevitori guidatori che hanno dai 20 ai 30 anni questo comportamento riguarda la metà dei soggetti, dato doppio rispetto alla fascia di età che va dai 14 ai 19 anni. Anche gli ultra 65enni mostrano un dato di consumo più elevato della media (45%), nonostante la quasi totalità dei soggetti (95%) alla domanda precedente abbia risposto che non gli è mai capitato negli ultimi tre mesi di mettersi alla guida pensando di avere bevuto troppo.

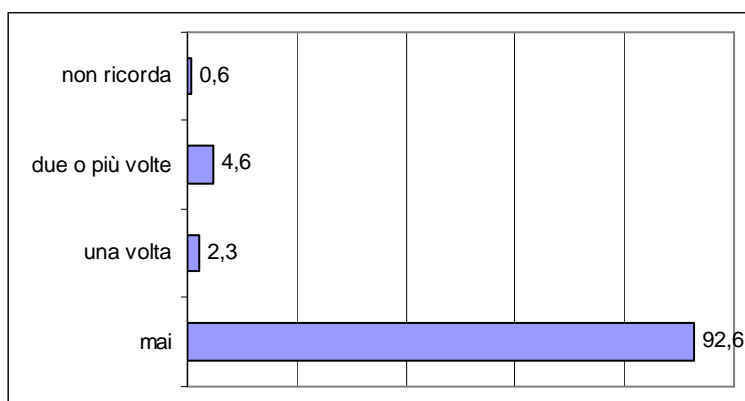
Tab. 3.12 - Ha guidato dopo aver bevuto una piccola quantità di alcol nell'ultima settimana per fascia d'età dell'intervistato

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

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

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

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

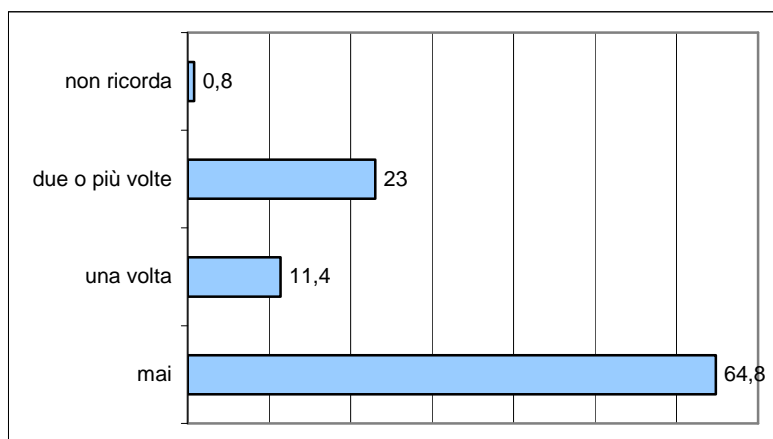


I guidatori che dichiarano di avere guidato dopo avere assunto **sostanze psicoattive** illegali negli ultimi tre mesi, una o più volte, sono solo l'1% del campione, a cui probabilmente andrebbe aggiunto lo 0,7% dei non ricordo. Nella fascia di età compresa tra i 14 e i 19 anni questa quota sale al 3,4%,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

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

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

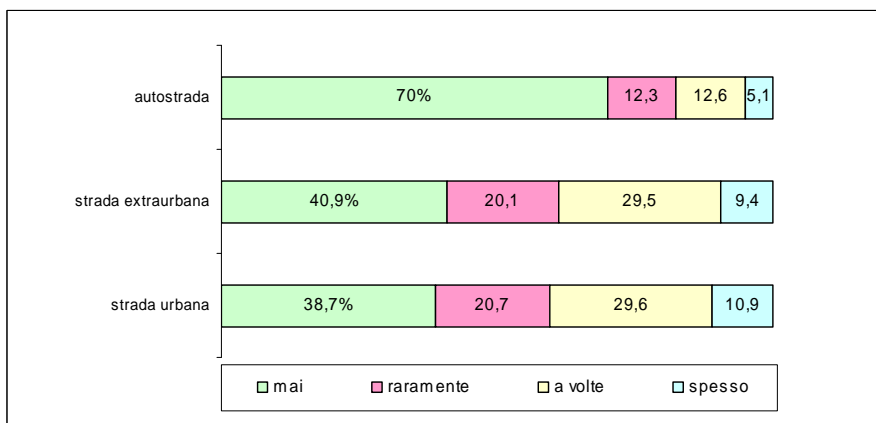
Fig. 3.25 - Guidatori che negli ultimi tre mesi hanno guidato pensando di essere troppo stanchi (%)



Confrontando i dati per fascia di età, sembra che questo problema riguardi principalmente i guidatori dai 20 ai 30 anni. Gli ultra 65enni sono invece la fascia di età con la quota maggiore che ha risposto di non essersi mai trovata in questa situazione (83,7%).

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

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



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

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

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

La percentuale media di cittadini che non è mai stata controllata alla guida, o non ha mai assistito a un **controllo** in qualità di passeggero, è sorprendentemente alta, pari al 93,6% del campione. Il dato stupisce maggiormente considerato che la maggior parte del campione ha più di dieci anni di patente. In particolare risultano irrisorie le percentuali di persone controllate per mancato uso del casco, del seggiolino o del cellulare mentre sono più rilevanti, seppure bassi, i controlli per mancato uso delle cinture di sicurezza (14,7%) e per eccesso di velocità (13,6%). Più della metà delle risposte positive inoltre riguarda controlli avvenuti prima dell'ultimo anno.

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

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

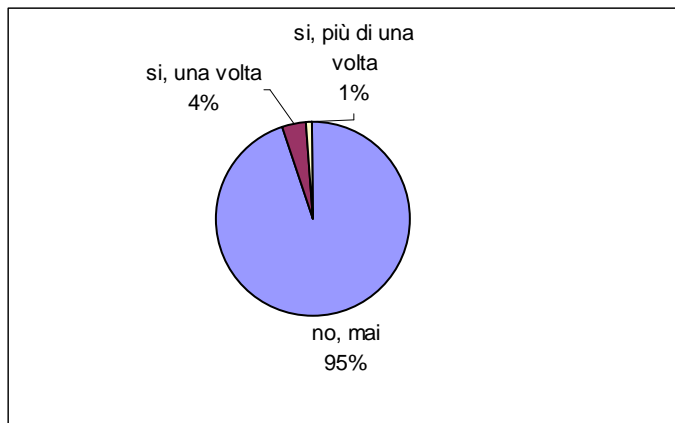
Tab. 3.17 - Cittadini che sono stati controllati alla guida (%)

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

I cittadini che sono stati sottoposti a un controllo del tasso alcolemico con etilometro sono solo il 5% del campione¹, e a quasi tutti è capitato una sola volta. La provincia che registra la quota maggiore di cittadini controllati è Biella (6,8%), Verbania ha quella più bassa (1,8%), seguita da Asti (3,3%) e Novara (3,7%), mentre le altre non si discostano in maniera significativa dalla media.

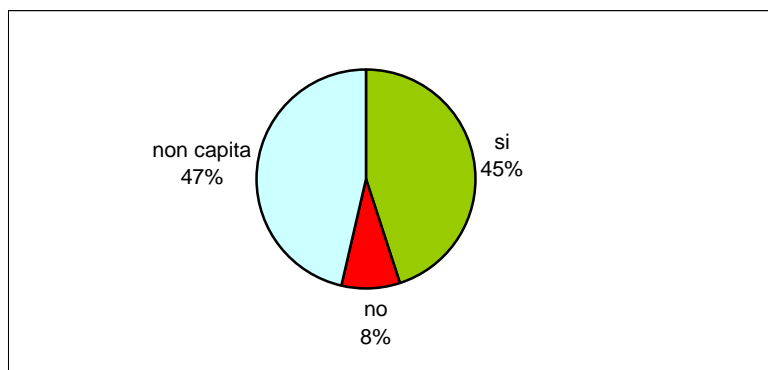
Anche in questo caso sono stati controllati più gli uomini che le donne (8,5% vs 1,8%). La fascia di età più controllata è quella compresa tra i 20 e i 30 anni (9,7%), quella meno controllata degli ultra 65enni (2,9%).

Fig. 3.27 - Controllo del tasso alcolemico con etilometro



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

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



Questa abitudine risulta essere ancora più frequente a Cuneo (48,9%) e ad Asti (48%) e nei paesi più piccoli (47,6%). E' inoltre un'abitudine maggiormente diffusa nelle fasce di età più giovani che diminuisce nelle fasce di età più anziane (dal

¹ Includendo anche le risposte dei non guidatori, cui è stato chiesto "come passeggero le è capitato che il guidatore sia stato fermato per controllo del tasso alcolemico con etilometro?"

78,6% tra i 14-19 anni al 23, 7% tra gli over 65), mentre cresce con l'aumentare del titolo di studio (51% tra diplomati e laureati).

5. Opinioni/valutazioni

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

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

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

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

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

Nella tabella 3.29 sono riepilogate le opinioni fornite dai cittadini sull'efficacia delle diverse misure al fine di aumentare la sicurezza stradale: agli intervistati è stato chiesto di esprimere per ogni misura un voto compreso tra 1 e 5, dove 1 corrisponde a "inutile" e 5 corrisponde a "estremamente utile".

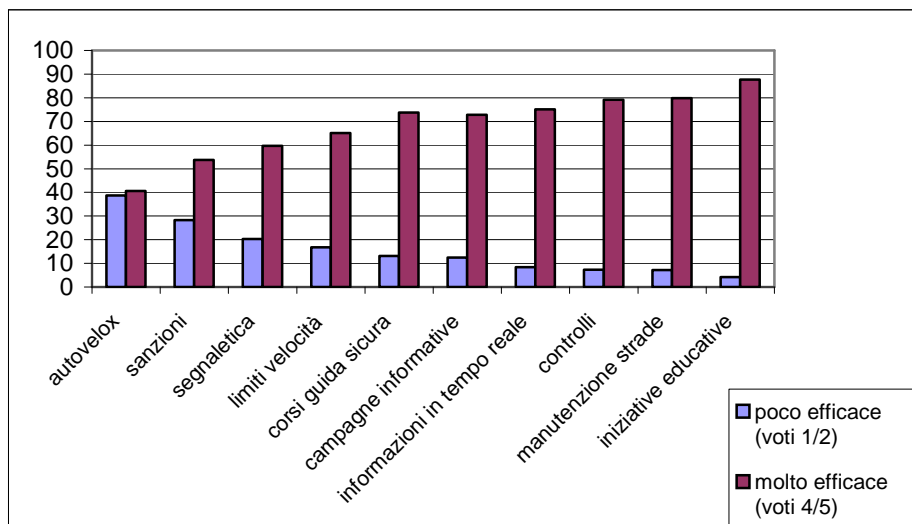
In generale più della metà del campione ritiene molto utili (somma voti 4 e 5) tutte le misure menzionate. Quella indicata più frequentemente come molto efficace è l'aumento di iniziative educative nelle scuole e nelle autoscuole (87,7%), sebbene la media dei voti attribuiti si abbassi leggermente al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

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

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

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

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



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

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

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

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

Capitolo terzo: il punto di vista del cittadino

1. Le cause degli incidenti stradali

In accordo con quanto emerge da rapporti e ricerche europee l'eccessiva **velocità** è stata indicata da tutti i gruppi come il principale motivo dei numerosi incidenti, a volte mortali, che avvengono nel nostro paese.

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

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

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

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

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

Tuttavia la tendenza dei giovani ad assumere comportamenti rischiosi alla guida è un problema esistente di cui anche i diretti interessati sono consapevoli.

Nei gruppi dei ragazzi di età compresa tra i 14 e i 19 anni la discussione che si è sviluppata intorno a questo tema è stata molto interessante. Mostrando un'ottima capacità di "autoanalisi", i ragazzi hanno infatti lungamente dibattuto il problema culturale e generazionale legato alla particolare attitudine dei loro coetanei verso determinati comportamenti.

La riflessione e il dibattito che si sono sviluppati su questo tema hanno portato inoltre gli intervistati a riferire dell'organizzazione, che parrebbe abbastanza diffusa tra i gruppi di giovani, di gare di velocità, talvolta improvvisate ed estemporanee, altre volte invece con le caratteristiche di vere e proprie gare clandestine.

E' significativa anche l'immagine che ci viene restituita dai giovani rispetto alla presenza nel nostro paese di una vera e propria "moda" del bere, tendenza che presuppone l'abuso di alcolici non solo come una parte della serata passata con gli amici, ma quasi come fine ultimo o, comunque, condizione senza la quale è difficile divertirsi.

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

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

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

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

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

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

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

L'ultima variabile che viene unanimemente indicata rilevante per quello che riguarda la sicurezza stradale è la **distrazione**, considerata sia come caratteristica personale, sia come tendenza derivante dall'abitudine a percorrere una determinata

strada tutti i giorni, sia infine come fattore attribuibile all'eccessivo stress, causato a sua volta da determinate condizioni di lavoro o dalle condizioni del traffico.

In relazione a questo tema sarebbe utile introdurre una variabile significativa ovvero il genere. Durante le discussioni infatti, sia nell'esprimere opinioni generali, sia nel riportare esperienze personali, le donne sono state più inclini a citare la distrazione in modo autoreferenziale, mentre i discorsi degli uomini (soprattutto quando si trattava di riferire esperienze personali) sulle cause degli incidenti stradali erano maggiormente riferiti alla velocità.

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

2. Le motivazioni

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

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

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

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

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

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

Un discorso più generale è stato invece fatto a proposito della **cultura** e del "costume nazionale" che si manifesterebbero in uno scarso rispetto per le regole e per il bene collettivo, in una eccessiva sicurezza nelle proprie capacità di guidatori e nell'essere più portati di altri all'aggressività e alla prepotenza. La diffusione di questi atteggiamenti tra i guidatori italiani, trova conferma anche in ricerche internazionali da cui emerge che gli italiani tendono a essere meno rispettosi delle

regole della strada e a confidare nelle proprie abilità alla guida più dei guidatori di altri paesi europei. Dalla ricerca Sartre³ del 2004 emerge ad esempio come il 77% dei conducenti italiani ritenga che il proprio modo di guidare sia meno pericoloso di quello degli altri conducenti (SARTRE, 2004).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. L'opinione sulle regole

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Questo dato è inoltre confermato da una ricerca svolta tra i giovani avventori di alcuni locali piemontesi nel 2005: nonostante dai dati emersi dalle interviste svolte in quella occasione risultasse una popolazione giovanile più informata sul tasso di alcolemia consentito dal Codice della Strada rispetto a quanto soprariportato, rimaneva comunque problematica la traduzione di questo valore in numero di

consumazioni alcoliche e quindi nell'adozione di un comportamento corretto. "Da questa difficoltà a tradurre in concreto le conoscenze che si hanno in termini generali nascono una serie di opinioni, percezioni e rappresentazioni dell'interferenza tra alcol e percezioni di guida che possono indurre a sottovalutare i rischi della guida sotto l'effetto di bevande alcoliche e che devono essere il punto di partenza di un intervento di prevenzione che miri al consolidamento delle conoscenze e al superamento di false teorie soggettive." (Beccaria, 2005:41)

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

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

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

5. Le esperienze di prevenzione

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

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

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

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

Alcuni ragazzi hanno citato come esperienze positive delle occasioni di formazione in cui i compagni più grandi - di solito del quarto o quinto anno - hanno assunto il ruolo dell'educatore, raccontando le loro esperienze ai più giovani e promuovendo

un confronto su quelli che sono i rischi legati alla guida. Il linguaggio meno formale, il fatto di "appartenere allo stesso mondo", la sensazione di poter essere più compresi che non giudicati sono caratteristiche che sono state descritte come positive e che possono rendere questo tipo di progetti di prevenzione vincenti, soprattutto quando si ha a che fare con un pubblico giovane.

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

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

Un'altra iniziativa di prevenzione vissuta come positiva è stata la possibilità di partecipare a dei **corsi di guida sicura** organizzati o dalle autoscuole o da istituzioni pubbliche. Infatti, come abbiamo già visto, la preparazione soggettiva è stata spesso indicata come variabile importante nel determinare il potenziale individuale di rischio. Per questo motivo il fatto di essere più o meno capaci di gestire il proprio mezzo – anche in condizioni climatiche particolari – può costituire secondo la maggior parte delle persone intervistate un importante fattore di protezione quando si è alla guida. Relativamente a questa forma di formazione è stato però rilevato un problema dato dall'alto costo dei corsi, qualcuno ha dunque caldeggiato un intervento pubblico in tale senso.

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

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

In quasi tutti i gruppi è emerso poi il tema dell'**innovazione tecnologica**. Nonostante le nuove auto siano considerate un fattore di rischio perché più potenti, i commenti raccolti evidenziano una diffusa fiducia nelle nuove tecnologie che, se adeguatamente gestite, renderebbero le macchine di nuova generazione molto più sicure.

In alcuni casi si è parlato di **sistemi di sicurezza** già esistenti, come l'allarme acustico che segnala il superamento di una determinata velocità o il mancato inserimento delle cinture di sicurezza, e che si ritiene debbano essere messi in dotazione in tutte le macchine. In altri casi la discussione su questo tema si è spinta a immaginare nuovi possibili dispositivi, come ad esempio un limitatore automatico della velocità che impedisca alla macchina in determinate situazioni di superare un limite fissato.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6. Il cambiamento nelle abitudini di guida

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

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

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

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

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

7. Le proposte

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

La maggior parte delle riflessioni fatte si è concentrata sul problema specifico delle "stragi del sabato sera" e, un po' più in generale, su una prevenzione che riguardi comunque i **giovani** e il **consumo di alcol**. Alcune persone hanno poi riproposto esperienze già realizzate o discusse in passato, come ad esempio la chiusura anticipata delle discoteche. Queste iniziative, considerate meritorie, secondo i nostri partecipanti non hanno ricevuto un'adeguata attenzione e supporto.

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

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

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

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

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

Conclusioni

Su eccesso di velocità, guida in stato di ebbrezza e mancato uso delle cinture, che secondo la Commissione Europea sono i primi tre fattori critici da contrastare per diminuire le vittime degli incidenti stradali, la ricerca ha fornito spunti interessanti.

Il tema della **velocità** appare molto problematico e mette in evidenza atteggiamenti contraddittori. Se da un lato le persone concordano nel ritenere l'eccesso di velocità la prima causa degli incidenti, dall'altro lato sono davvero molti i guidatori che dichiarano di superare i limiti (circa il 60% su strade urbane ed extraurbane). Risulta inoltre diffusa l'opinione che i limiti andrebbero elevati perché non sono coerenti con le potenzialità delle automobili e con le caratteristiche delle strade.

I cittadini hanno mostrato una generale consapevolezza del fatto che **guidare in stato di ebbrezza** costituisca un problema significativo, ma emerge una tendenza diffusa a sottostimare la quantità di alcol che può influire sulle prestazioni. Significativo a questo proposito è lo scarto rilevato tra coloro che ritengono di avere guidato dopo aver bevuto troppo almeno una volta negli ultimi tre mesi (8,4%) e quelli che hanno guidato dopo avere bevuto anche solo una piccola quantità di alcol almeno una volta nell'ultima settimana (più del 40%). L'altra tendenza è di attribuire questo comportamento esclusivamente ai giovani, mentre la ricerca mostra che il problema riguarda altrettanto adulti ed anziani. Anzi, se passiamo dal comportamento al livello di informazione e conoscenza dei rischi, i giovani risultano essere più correttamente informati sui fattori che influenzano il livello alcolemico. Tuttavia, il tasso consentito dalla normativa italiana risulta poco conosciuto e nessuno è in grado di associarlo a una specifica quantità di alcol che il singolo può consumare.

Comportamenti più corretti si rilevano nei confronti dei **dispositivi di sicurezza**: usare cinture anteriori, casco e seggiolino sembra ormai un'abitudine consolidata per la stragrande maggioranza dei piemontesi. Va però sottolineato che questo comportamento non è estendibile alle cinture di sicurezza posteriori. Infatti, nonostante l'uso sia obbligatorio per legge non tutti lo fanno e solo il 40% degli intervistati dichiara di metterle con regolarità.

Rispetto agli altri comportamenti rischiosi la popolazione piemontese ha fornito un'immagine piuttosto virtuosa che può dipendere dalla difficoltà di ammettere comportamenti illegali: solo l'1% degli intervistati ha dichiarato di essersi messo alla guida dopo avere consumato **sostanze psicoattive** negli ultimi tre mesi, percentuale però che sale nelle fasce di età più giovani.

Seppur basso, è meritevole di attenzione ai fini della prevenzione il dato sul **consumo di farmaci** prima di mettersi alla guida, che riguarda il 7% dei guidatori e in particolare gli adulti e le donne (9,4%).

Ben più diffuso è il problema della **stanchezza**: un intervistato su tre riconosce di aver guidato almeno una volta negli ultimi tre mesi in condizioni di eccessiva stanchezza.

L'uso del **telefono cellulare** alla guida è ritenuto da molti come fonte di distrazione ma sono ancora pochi coloro che si sono dotati di dispositivi audio appositi (un guidatore su tre possiede l'auricolare e circa uno su sette il vivavoce) e circa il 18% del campione ha ammesso di rispondere normalmente al cellulare mentre guida.

Un nodo particolarmente critico che emerge dall'indagine è l'**esiguità dei controlli** sulla strada. La probabilità di essere fermati delle Forze dell'Ordine è giudicata da tutti molto bassa ed è confermata dall'elevata percentuale degli intervistati che non è mai stata fermata per un controllo (per ogni categoria di infrazione proposta la percentuale è sempre superiore all'85%). Per contro, vi è un quasi unanime riconoscimento dell'utilità dei controlli al fine di prevenire gli incidenti.

Tale prevenzione non può non essere accompagnata da adeguate **iniziative di informazione ed educazione**, indicate dalla maggior parte degli intervistati come le misure più efficaci.

In particolare, quasi il 90% del campione riconosce il ruolo strategico della formazione sia nell'ambito delle autoscuole sia nell'ambito del sistema scolastico tradizionale. I giovani sottolineano però il bisogno di interventi dal taglio pratico e coinvolgente e di maggiore utilizzo della televisione come mezzo per informare e promuovere una cultura della sicurezza.

Bibliografia

- Beccaria F. (a cura di) (2004), *Sul filo del rischio*, FrancoAngeli, Milano.
- Beccaria F. (a cura di) (2005), *Progetto Bob. Valutazione della campagna*, Rapporto di ricerca, Regione Piemonte.
- Beccaria F., Prina F. (1996), "Le dimensioni culturali e sociali dell'alcool", in Ruggenini Moiraghi A. (a cura di), *Alcologia*, Masson, Milano.
- Beccaria F., Prina F. (in corso di pubblicazione), *Giovani e alcol: un rapporto in evoluzione*
- Brown R. (1965) *Social Psychology*, Free Press, New York
- Carbone P. (2004), *Giovani, adulti e rischio: punti di vista a confronto*, Quaderno n. 16, Osservatorio Permanente sui Giovani e l'Alcool, Casa Editrici Risa, Roma.
- Cardano M. (2001), *Metodologia delle scienze sociali*, Libreria Stampatori, Torino.
- Christie N. (1986), "Suitable Enemy", in Bianchi H., van Swaaningen R. (a cura di), *Abolitionism. Toward a Non-Repressive Approach to Crime*, Free University Press, Amsterdam.
- Commissione Europea (2003) Comunicazione n. 963- *Tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni per veicoli sicuri e intelligenti*.
- Commissione Europea (2001), *Libro Bianco- La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*.
- Commissione Europea (2006), *Programma di azione europeo per la sicurezza stradale - Bilancio Intermedio*, Comunicazione della Commissione 74 def.
- Corrao S., *Il focus group*, Franco Angeli, Milano, 2000.
- Eurobarometer (2007), *Attitudes towards alcohol*, Report
- ISTAT (2005), *Statistica sugli incidenti stradali anno 2003-2004*.
- ISTAT (2007), *Incidenti stradali- Anno 2005- 2006*.
- Jellison J.M., Riskind J. (1970) "A social comparison of abilities: interpretation of risk taking behaviors", *Journal of Personality and Social Psychology*, 25(4) :235
- Moscovici S. (1984), Il fenomeno delle rappresentazioni sociali, in Farr R.M., Moscoviti S. (a cura di), *Rappresentazioni sociali*, Il Mulino, Bologna.
- Osservatorio Permanente sui Giovani e l'Alcool, *Gli Italiani e l'alcol 2006 - V Indagine DOXA*, in corso di stampa.
- Polmonari A., Cavazza N., Rubini M. (2002), *Psicologia sociale*, Il Mulino, Bologna.
- Regione Piemonte (2006), *Incidenti stradali in Piemonte dal 2000 al 2004*, Quaderno di lavoro 18.
- Regione Piemonte (2006), *Lo Stato di incidentalità nell'Unione Europea, in Italia e in Piemonte- PRSS Quaderno di Lavoro 1*.
- SARTRE (2004), *European drivers and road risk*, Report.

- Scafato E., Ghirini S., Russo R. (2006), *I consumi alcolici in Italia: analisi e proposte*, Report presentato all'Alcohol Prevention Day, Roma 20 aprile (www.epicentro.iss.it)
- Sciacca J.P. (1987), "Student peer health education: a powerful yet inexpensive helping strategy", *The Peer Facilitator Quarterly*, 5.
- Taggi F, Dosi G. (2005), *Guida e comportamenti a rischio dei giovani*, Rapporti ISTISAN 05/5.
- Taggi F. (a cura di) (2005), *Sicurezza stradale verso il 2010 (Rapporto del progetto DATIS)*, Istituto Superiore di Sanità, Roma, www.iss.it/sicu
- Tajel H., Turner J.C. (1986), "The Social Identity Theory of Intergroup Behavior," in Worchel S., Austin W.G. (a cura di), *The Psychology of Intergroup Relations*, Nelson-Hall, Chicago.
- Tajfel H, Sheikh A. A., Garner R. C. (1964), "Content of Stereotypes and the Inference of similarity members of stereotyped group", *Acta Psychologica*, 22:191-201.
- Tajfel H., Flament, C., Billig, M., Bundy, R. (1971), "Social Categorization and Intergroup Behaviour", *European Journal of Social Psychology*, 1:149-178.