



Progetto “Io e la strada” indagine nazionale sugli studenti delle scuole secondarie

*Risultati dell'indagine sul campione nazionale
Luglio 2016*

Report redatto da Manuela Bina, Psicologa, Ph.D. in Psicologia dello Sviluppo e dell'Educazione, Esperta in Psicologia del traffico

Coordinatore della ricerca: G.B. Tiengo, Psicologo del Traffico

Principali collaboratori alla ricerca: Valeria Basili, Mirna Begnini, Simone Costantini, Feliciano Di Falco.

Si ringraziano tutti gli altri psicologi e collaboratori del team di NoiSicuri che hanno contribuito alla realizzazione del progetto.

Il progetto nelle scuole



Obiettivi

L'indagine ha lo **scopo generale** di **descrivere le abitudini e i comportamenti alla guida** dei giovani che frequentano le scuole secondarie di primo e secondo grado, con particolare attenzione alle condotte rischiose.

S'intende studiare i comportamenti di guida di ragazzi e ragazze in relazione alla loro **percezione dei rischi** nel traffico, alle possibili **motivazioni** che sottendono la guida pericolosa e agli atteggiamenti riguardo la guida che gli adolescenti percepiscono nei propri amici e genitori.

I risultati dell'indagine sono ritenuti fondamentali ai fini della realizzazione di **interventi di prevenzione** maggiormente efficaci e focalizzati sulle caratteristiche e i bisogni del territorio di riferimento.

Obiettivi specifici

- Descrivere i **comportamenti di guida** degli studenti: *tipo di veicolo guidato, possesso del permesso di guida, frequenza di utilizzo del mezzo, incidenti occorsi, utilizzo delle misure di sicurezza (casco e cinture), guida pericolosa*
- Descrivere alcuni **correlati a livello individuale e sociale** della guida pericolosa: *percezione del rischio, motivazioni della guida pericolosa, locus of control interno/esterno, atteggiamenti di amici e genitori.*
- Descrivere la **relazione fra i comportamenti di guida e i correlati individuali e sociali** considerati

Il progetto "Io e la Strada"

Aspetti indagati

INDIVIDUO

Percezione del rischio alla guida

Locus of control

Aspetti motivazionali

- Funzioni della guida pericolosa

CONTESTO

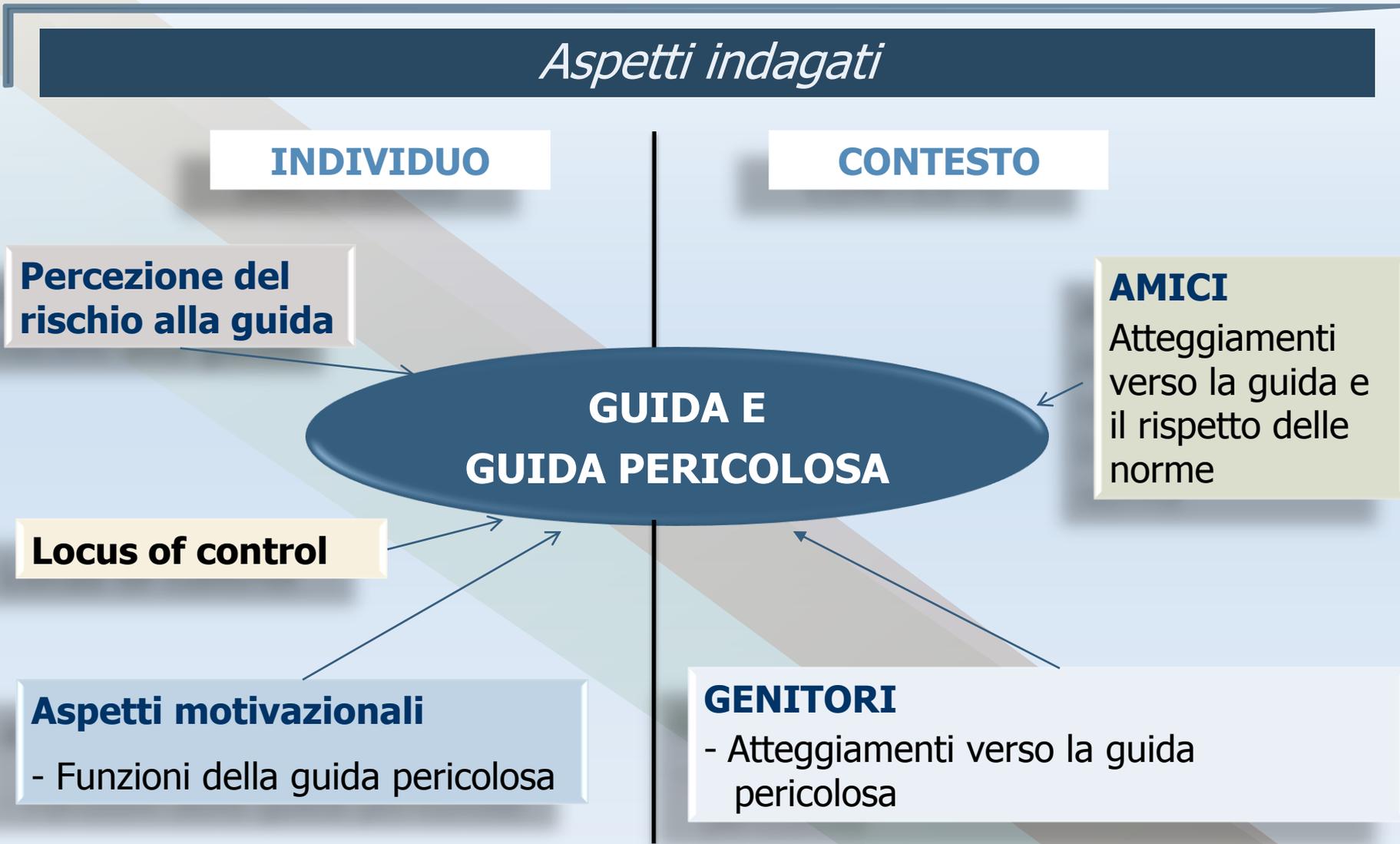
AMICI

Atteggiamenti verso la guida e il rispetto delle norme

GENITORI

- Atteggiamenti verso la guida pericolosa

**GUIDA E
GUIDA PERICOLOSA**





Il progetto "Io e la Strada"

METODO

STRUMENTO

Lo **strumento** per la raccolta dei dati è il questionario di tipo *self-report* "NoiSICURI alla guida" predisposto per l'indagine dagli psicologi di NoiSicuri Project.

Il questionario contiene domande ideate appositamente per la ricerca e scale validate relative alla guida di veicoli, alla guida pericolosa e ad alcuni dei principali correlati personali e sociali di tale comportamento.

Il questionario è **somministrato in forma anonima**, previo consenso informato e autorizzazione genitoriale per i minorenni, **a scuola o compilato online**, dopo aver ricevuto adeguate istruzioni degli psicologi del team di NoiSicuri.

I dati raccolti sono sottoposti ad apposite **analisi statistiche** per rispondere agli obiettivi dell'indagine.



Il progetto "Io e la Strada"

PARTECIPANTI

Studenti delle scuole secondarie di primo e secondo grado dei **comuni che aderiscono al progetto Noi Sicuri.**

Hanno compilato il questionario complessivamente **1425 studenti** d'età compresa **fra gli 11 e i 23 anni** che frequentano le scuole secondarie di primo (classi seconde e terze) e secondo grado di 15 comuni del sud, del centro e del nord Italia [Sant'Agata Li Battiati (CT); Aragona (AG); Orte (VT); Bastia (PG); Fermo (FM); Ancona, Senigallia (AN); Spoltore (PE); Cecina (LI); Scandicci (FI); Pregana (MI); Casalmaggiore (CR); Sondrio; Sale (AL); Ponte Curone (AL)].

In particolare:

- gli studenti delle **scuole secondarie di secondo grado** 413 studenti (57% maschi) d'età compresa fra i 14 e i 23 anni (età media=16.48; d.s.=1.91);
- gli studenti delle **scuole secondarie di primo grado** sono 1012 (51% maschi) d'età compresa fra gli 11 e i 16 anni (età media=13.21; d.s.=0.67).



RISULTATI

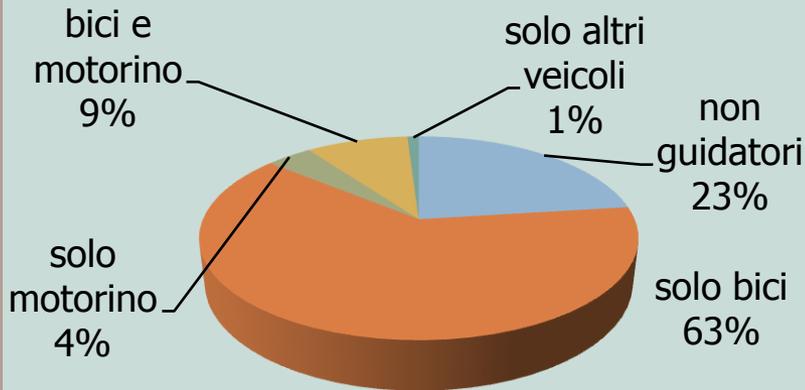
I VEICOLI GUIDATI

I GUIDATORI

Medie (classi seconde e terze)

Il **76%** ha guidato negli ultimi sei mesi la bicicletta o un motorino nel traffico.

Guida negli ultimi sei mesi



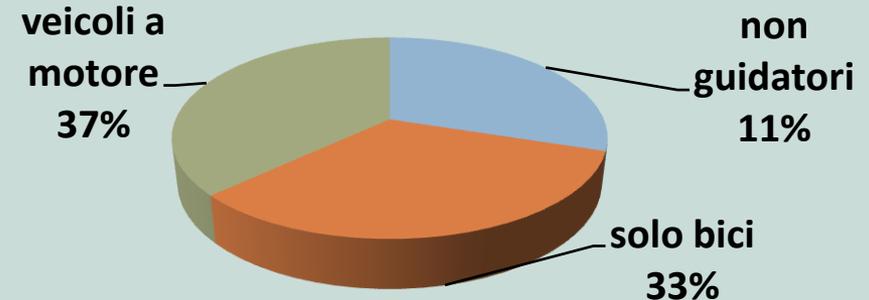
Differenze di genere

85% dei maschi guida contro 70% delle femmine ($\chi^2=34.58$; $p<.001$).

Superiori

Il **70%** dei partecipanti ha guidato negli ultimi sei mesi un veicolo a motore e/o la bicicletta nel traffico.

Guida negli ultimi sei mesi



Differenze di genere

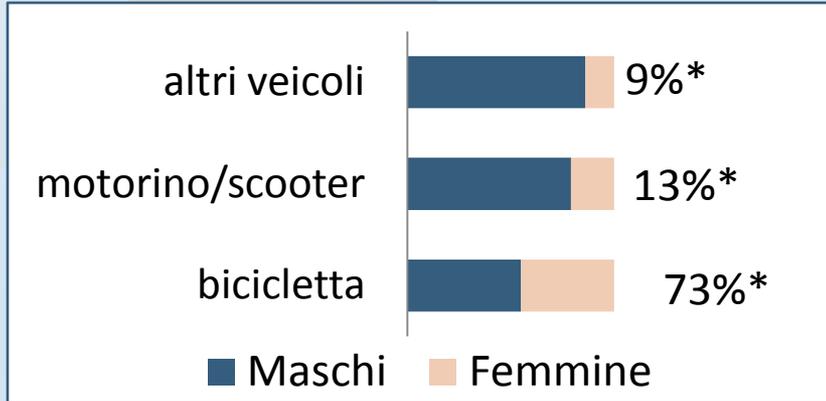
79% dei maschi guida contro 59% delle femmine ($\chi^2=37.69$; $p<.001$).

Differenze d'età

Dalla 3^a alla 5^a il **59%** ha guidato veicoli a motore, contro il 7% delle classi 1^e e 2^e ($\chi^2=147.14$; $p<.001$).

VEICOLI GUIDATI (ultimi 6 mesi)

Medie

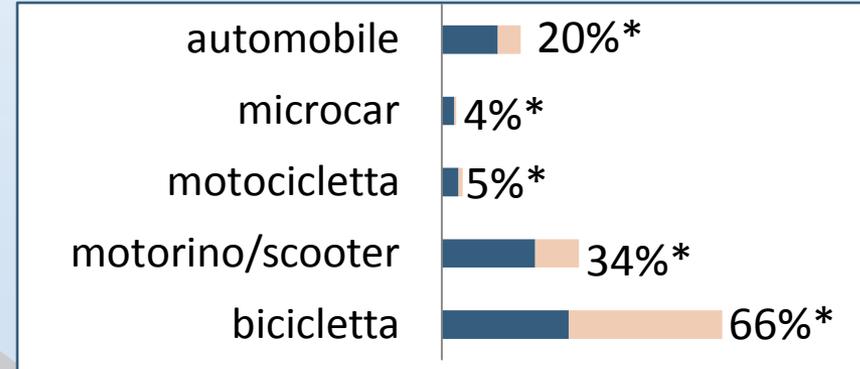


Bicicletta: guidata più dai maschi
(maschi 55%; femmine 45%; $\chi^2=20.45$;
 $p<.000$)

Motorino: guidato molto di più dai maschi
(79% contro 21% delle femmine)
($\chi^2=44,75$; $p<.000$)

Altri veicoli: Quasi totalmente guidati dai maschi ($\chi^2=46.25$; $p<.000$)

Superiori



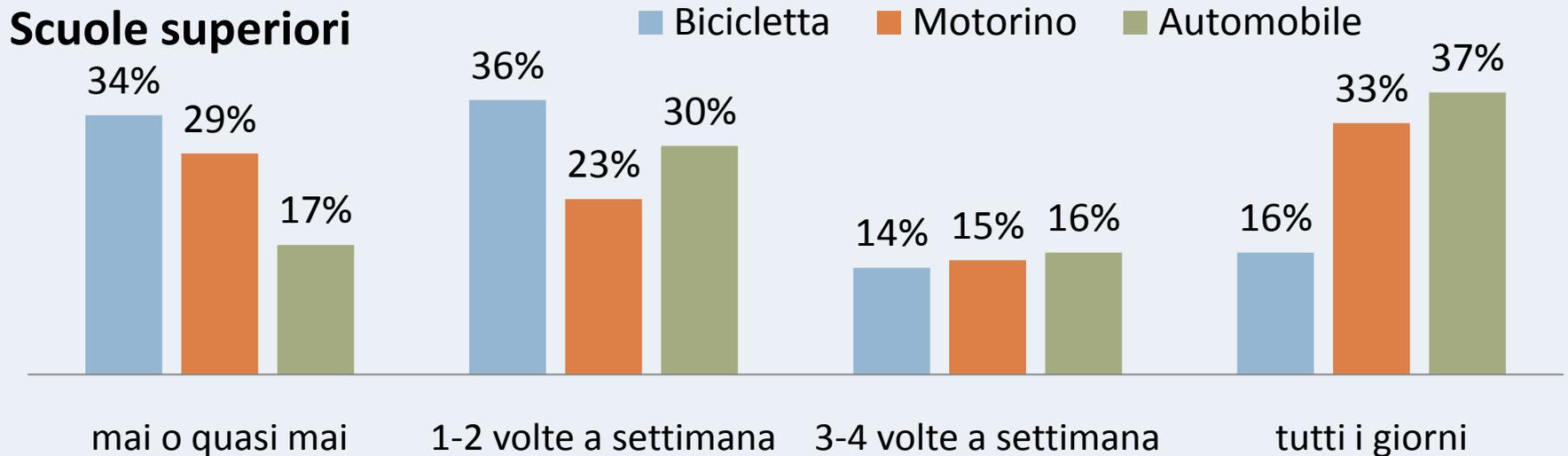
Nota: somma % maggiore di 100 perché i partecipanti possono aver guidato più di un veicolo

Differenze di genere: veicoli a motore più guidati dai maschi (motorino: 45% contro 21% delle femmine; $\chi^2=25.31$; $p<.001$) (moto: 8% maschi contro 2% femmine; $\chi^2=8.05$; $p=.005$) (microcar: 6% maschi contro 1% femmine; $\chi^2=5.5$; $p=.019$); (automobile: 27% maschi contro 11% femmine; $\chi^2=14.82$; $p<.001$) e bici dalle femmine (74% contro 61% dei maschi; $\chi^2=7.27$; $p=.007$).

Il progetto "Io e la Strada"

Uso settimanale di bicicletta, motorino e automobile

Scuole superiori



Nota: % calcolate sui partecipanti che hanno guidato ciascun tipo di veicolo negli ultimi sei mesi (bici N=259; motorino N=135; auto N=83)

Bicicletta

Il 50% la utilizza più volte a settimana, il 34% tutti i giorni.

Motorino

Il 33% di chi lo guida ne fa un uso quotidiano

Automobile

Il 37% di chi ha già guidato utilizza l'auto quotidianamente

Il motorino e l'auto risultano i mezzi maggiormente utilizzati, quasi in egual misura, per gli spostamenti quotidiani

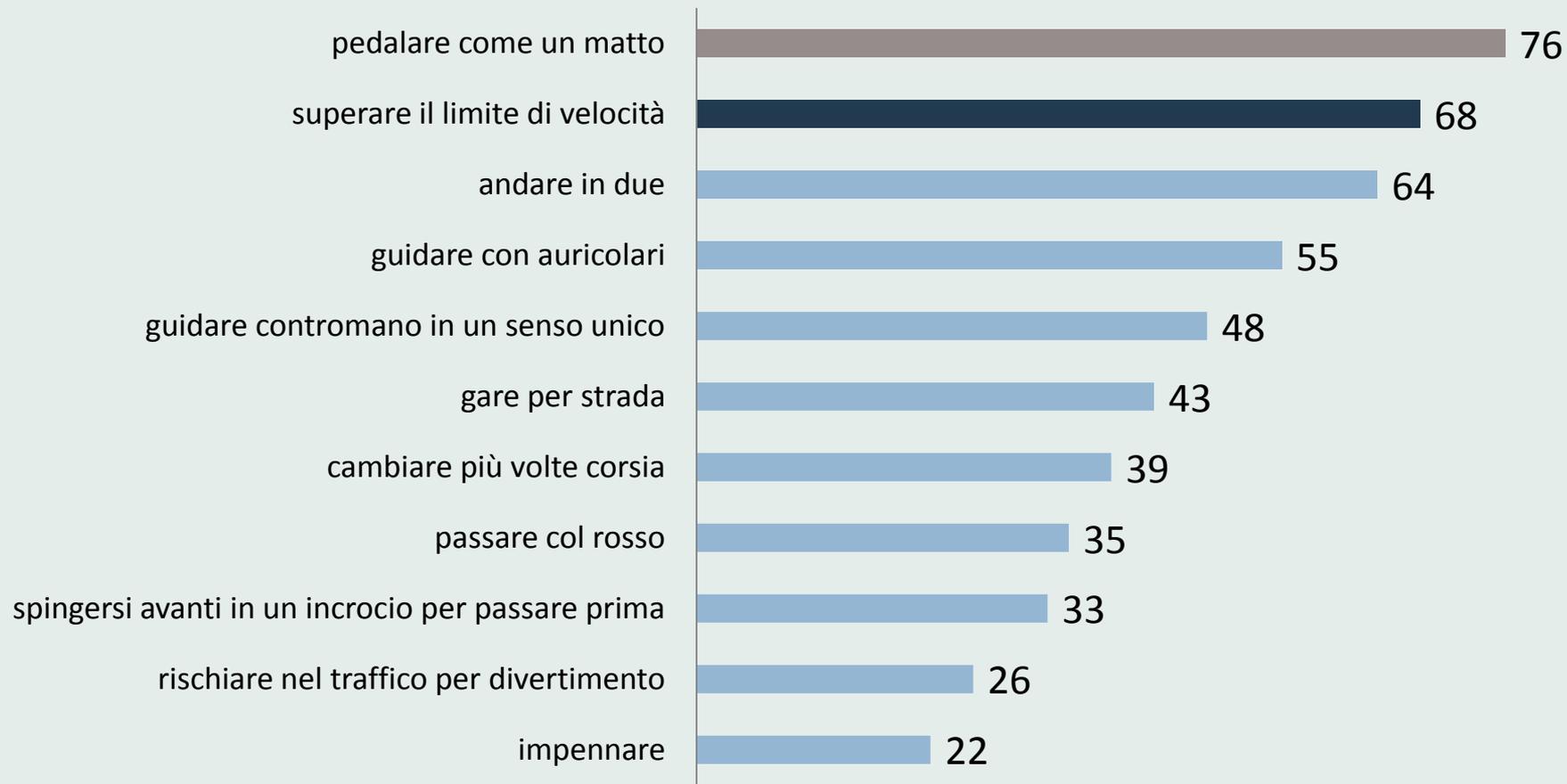


RISULTATI

COMPORAMENTI PERICOLOSI ALLA GUIDA

Condotte rischiose e infrazioni alla guida (%)

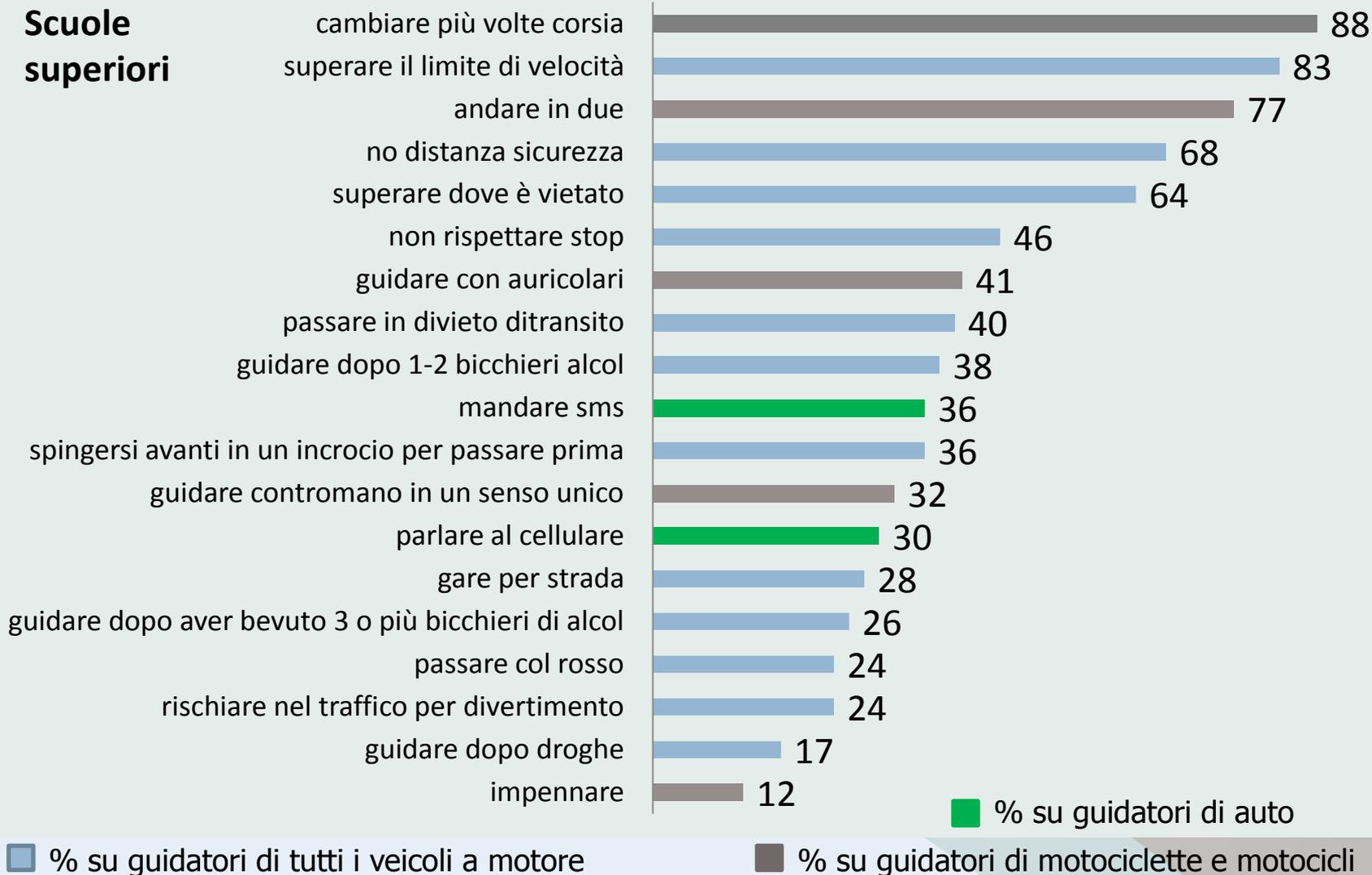
Scuole medie (classi seconde e terze)



■ % solo su guidatori di motocicli

■ % solo su guidatori di biciclette

Condotte rischiose e infrazioni alla guida (%)



Condotte rischiose e infrazioni alla guida



In sintesi

Medie

Comportamenti rischiosi più diffusi

- **VELOCITÀ in motorino** (86%)
- **Pedalare come un matto in bici** (76%)
- Andare in due (64%) (motorino e bici)

Più della metà dei guidatori di un mezzo a due ruote:

- Ha **guidato con auricolari o cuffie** (55%)

- **fare gare per strada** coinvolge più di un terzo degli adolescenti (43%)

Superiori

- **VELOCITÀ** (83%)
- **sorpassi** in divieto (64%)
- **distanza di sicurezza** (68%)

Per **chi guida** il **MOTORINO**:

- **Zigzagare** nel traffico (88%)
- **Andare in due** (77%)
- **guidare con auricolari o cuffie** (41%)

Più di 1/3 (36%) ha **mandato SMS** mentre era alla guida:

Non trascurabili le percentuali di chi ha guidato sotto l'effetto di sostanze psicoattive:

- **alcool**: quantità moderata (38%)
quantità elevata (26%)
- **droghe** (17%)



RISULTATI

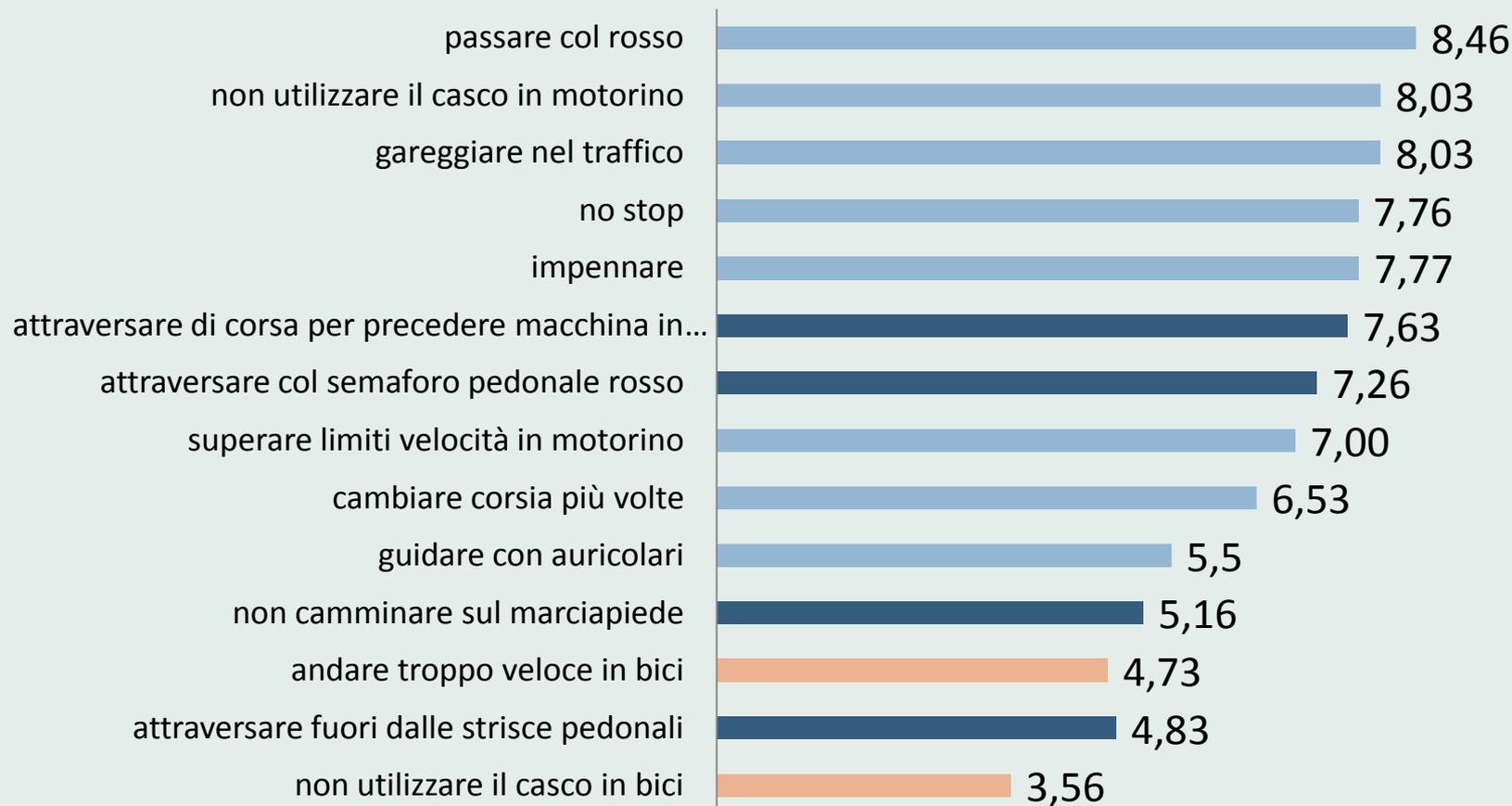
LA PERCEZIONE DEL RISCHIO

Risultati: la percezione del rischio



Quanto è pericoloso (scala da 0 a 10)

Scuole medie (classi seconde e terze)



■ Comportamenti riferiti al circolare a piedi

■ Comportamenti riferiti al solo uso della bicicletta

Risultati: la percezione del rischio

Scuole secondarie di primo grado (classi seconde e terze)



In sintesi:

I **comportamenti** di guida **ritenuti meno pericolosi** sono legati alla circolazione come pedoni o ciclisti :

- non camminare sul **marciapiede** e attraversare al di **fuori delle strisce** pedonali
- non usare il **casco** e andare troppo **veloci in bici**

Gli studenti di terza media sembrano dunque percepire maggiori rischi in riferimento ai comportamenti di violazione del codice stradale, in particolare alla guida di veicoli a due ruote, tuttavia il **circolare a piedi o in bicicletta** sono **percepiti quasi come privi di rischi** in contrasto con i dati relativi alla mortalità per gli utenti deboli della strada.

Poco **pericolosi** sono ritenuti anche:

- Guidare con **auricolari**
- **“Zigzagare” nel traffico**

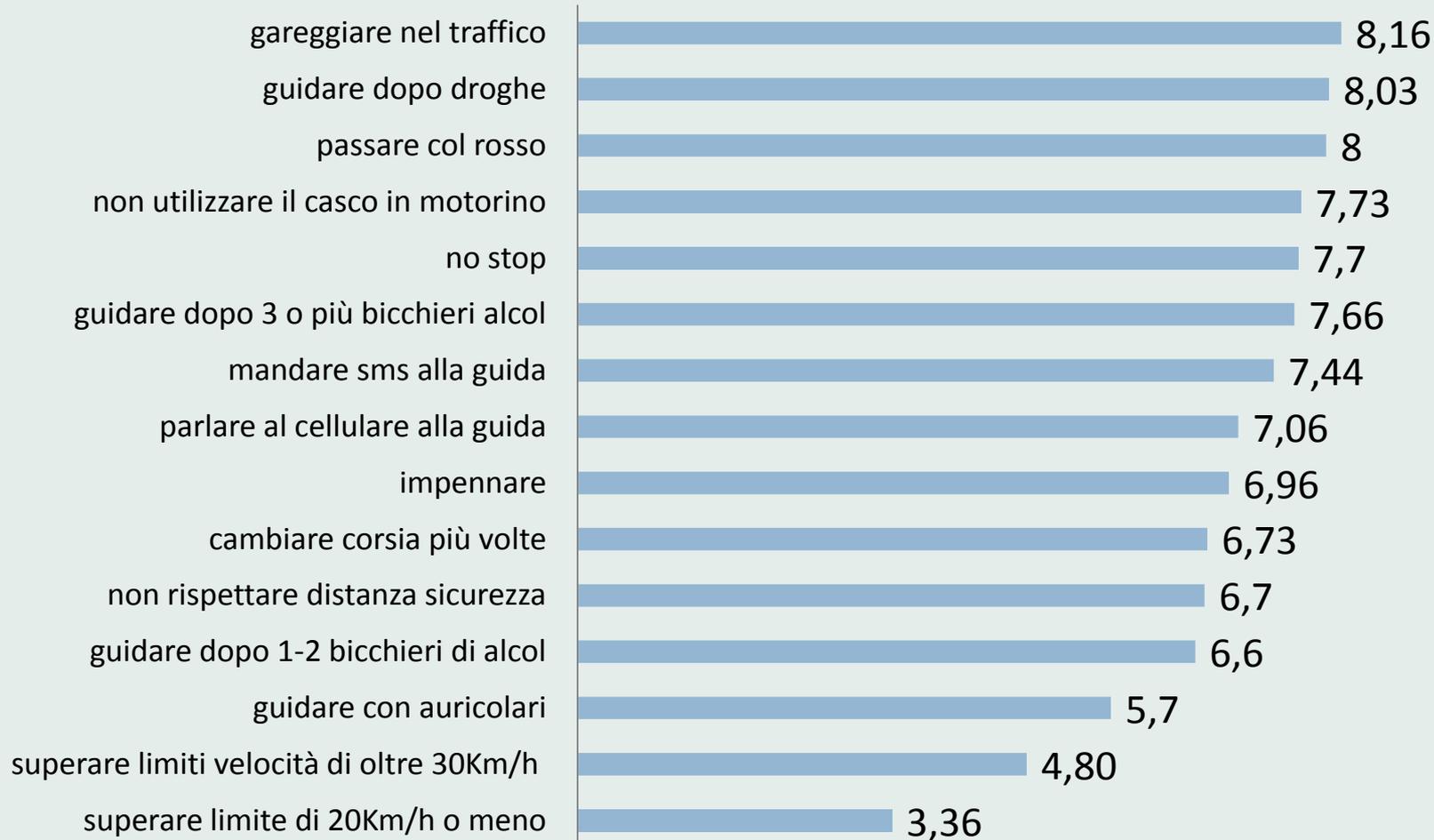
Come per gli studenti delle scuole secondarie il **rischio reale** di tali condotte (tenendo conto delle statistiche sulle cause e la gravità degli incidenti) è **fortemente SOTTOSTIMATO**

Risultati: la percezione del rischio



Quanto è pericoloso (scala da 0 a 10)

Scuole superiori



Risultati: la percezione del rischio

Scuole secondarie di secondo grado



In sintesi:

I **comportamenti** di guida **ritenuti più pericolosi** sono:

- gareggiare nel traffico
- guidare dopo aver assunto droghe
- passare col rosso

I **comportamenti ritenuti meno pericolosi** sono:

- Il superamento dei limiti di **VELOCITÀ** (anche di oltre 30Km/h al di sopra del limite)
- Guidare con **auricolari**
- **"Zigzagare" nel traffico**
- Guidare dopo aver assunto **dosi moderate di alcol**
- Non rispettare la **distanza di sicurezza**

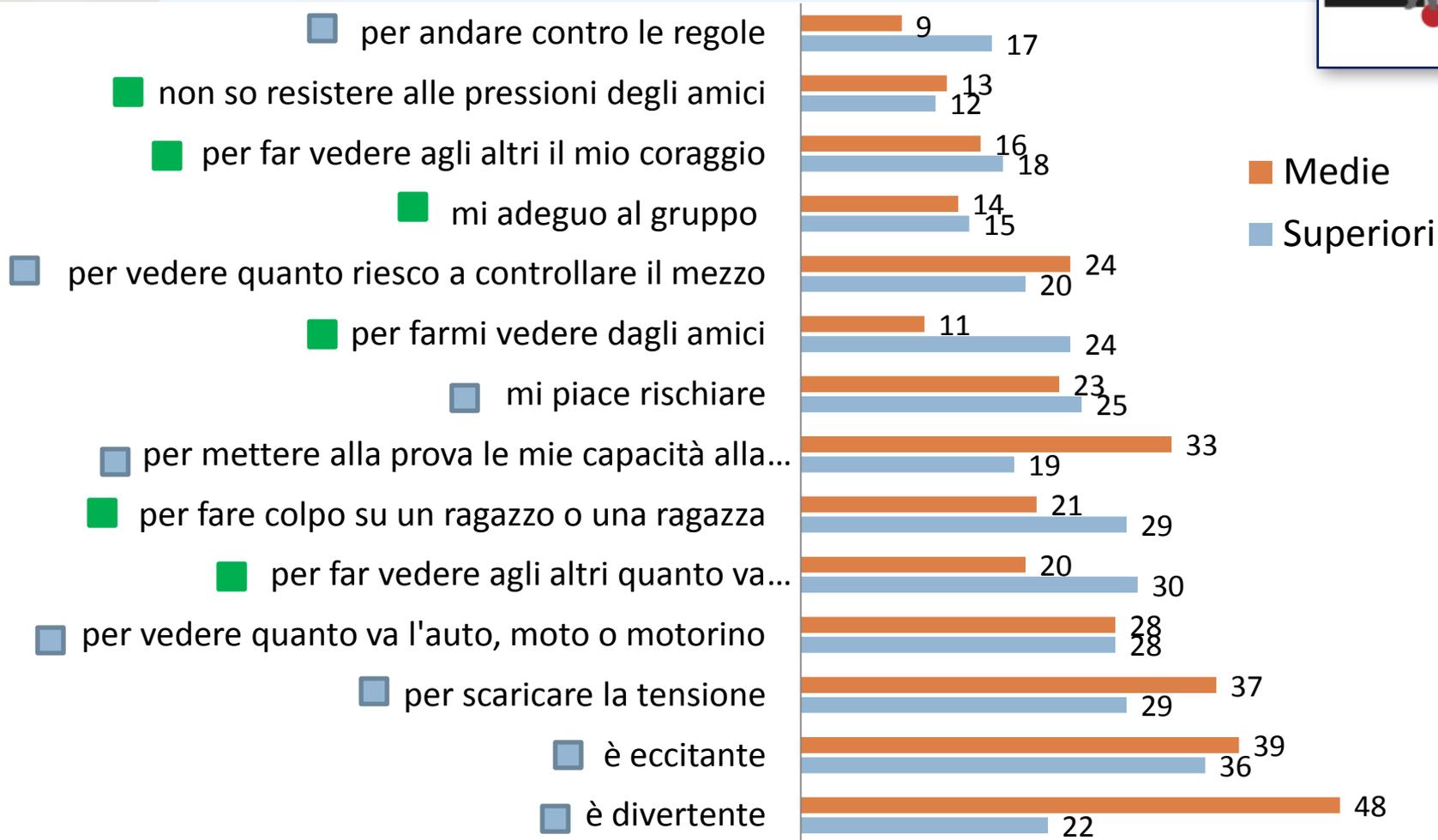
Il **rischio reale** di tali condotte (tenendo conto delle statistiche sulle cause e la gravità degli incidenti) è **fortemente SOTTOSTIMATO**



RISULTATI

LE MOTIVAZIONI DELLA GUIDA PERICOLOSA

Motivazioni della guida pericolosa



% di accordo (somma di "abbastanza d'accordo" e "molto d'accordo")

■ Motivazioni legate all'identità

■ Motivazioni legate alle relazioni con i pari

Motivazioni della guida pericolosa



In sintesi:

I ragazzi e le ragazze affermano di guidare in modo pericoloso per diverse ragioni.

Gli adolescenti (in maggior misura gli studenti delle scuole medie) guidano o guiderebbero in modo pericoloso alla **ricerca di sensazioni** positive e forti (è divertente, eccitante), ma anche per **mettersi alla prova e dimostrare le propri abilità di guida e controllo**.

Motivazioni legate alla ridefinizione dell'**identità**

Una parentesi: La **VELOCITÀ** è con buona probabilità il comportamento che maggiormente risponde alla ricerca di sensazioni

Per i più piccoli colpisce il desiderio di rischiare e divertirsi associato alla sottostima dei rischi legati alla velocità in bici e al mancato utilizzo del casco; **da ciò potrebbe derivare un'assenza di motivazione a proteggersi**

Motivazioni meno frequenti (soprattutto alla medie) riguardano la **visibilità, accettazione** e l'apprezzamento da parte **del gruppo** e di possibili **partner sentimentali**

Motivazioni legate alle **relazioni con i coetanei**



RISULTATI

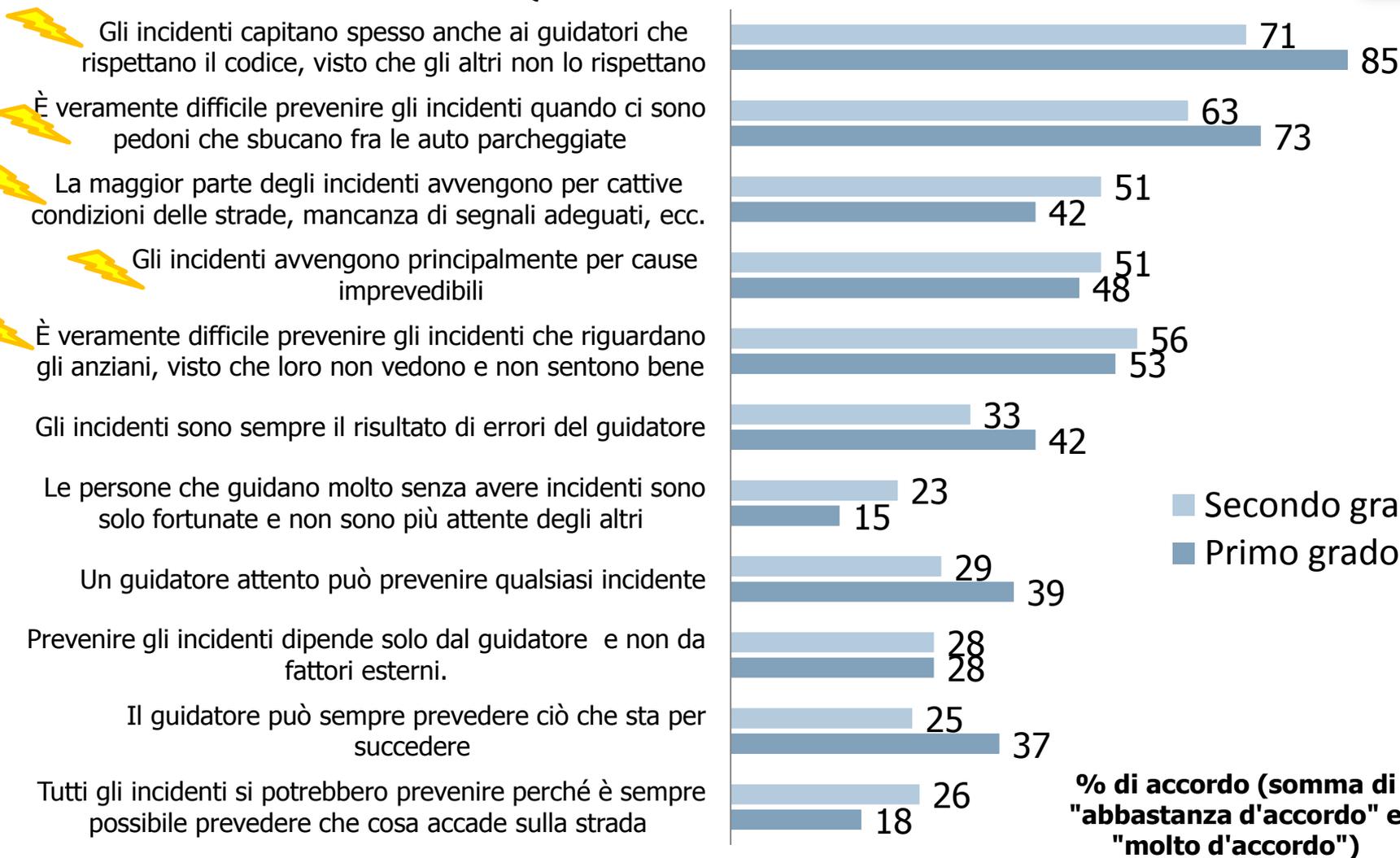
LOCUS OF CONTROL

Risultati: *locus of control* (l'incidente dipende dal guidatore o da cause esterne?)

Scuole secondarie di *secondo e primo grado*



Quanto sei d'accordo?



% di accordo (somma di "abbastanza d'accordo" e "molto d'accordo")

Cause esterne

Risultati: *locus of control* (l'incidente dipende dal guidatore o da cause esterne?)

Scuole secondarie di primo e secondo grado



In sintesi:

I giovani intervistati sono **maggiormente d'accordo con le affermazioni che attribuiscono gli incidenti a cause esterne** invece che al guidatore

Ad esempio, circa la metà degli studenti è d'accordo con l'affermazione: "La maggior parte degli incidenti avvengono per cattive condizioni delle strade, mancanza di segnali adeguati, ecc."

Le statistiche sull'incidentalità indicano al contrario come tale causa riguardi percentuali inferiori al 2% degli incidenti.

Gli errori (volontari o involontari) dei guidatori rappresentano la causa principale (oltre il 90% degli incidenti), tuttavia solo 1/3 degli studenti delle scuole secondarie di secondo grado intervistati è d'accordo con il fatto che gli incidenti dipendano da errori del guidatore.



RISULTATI

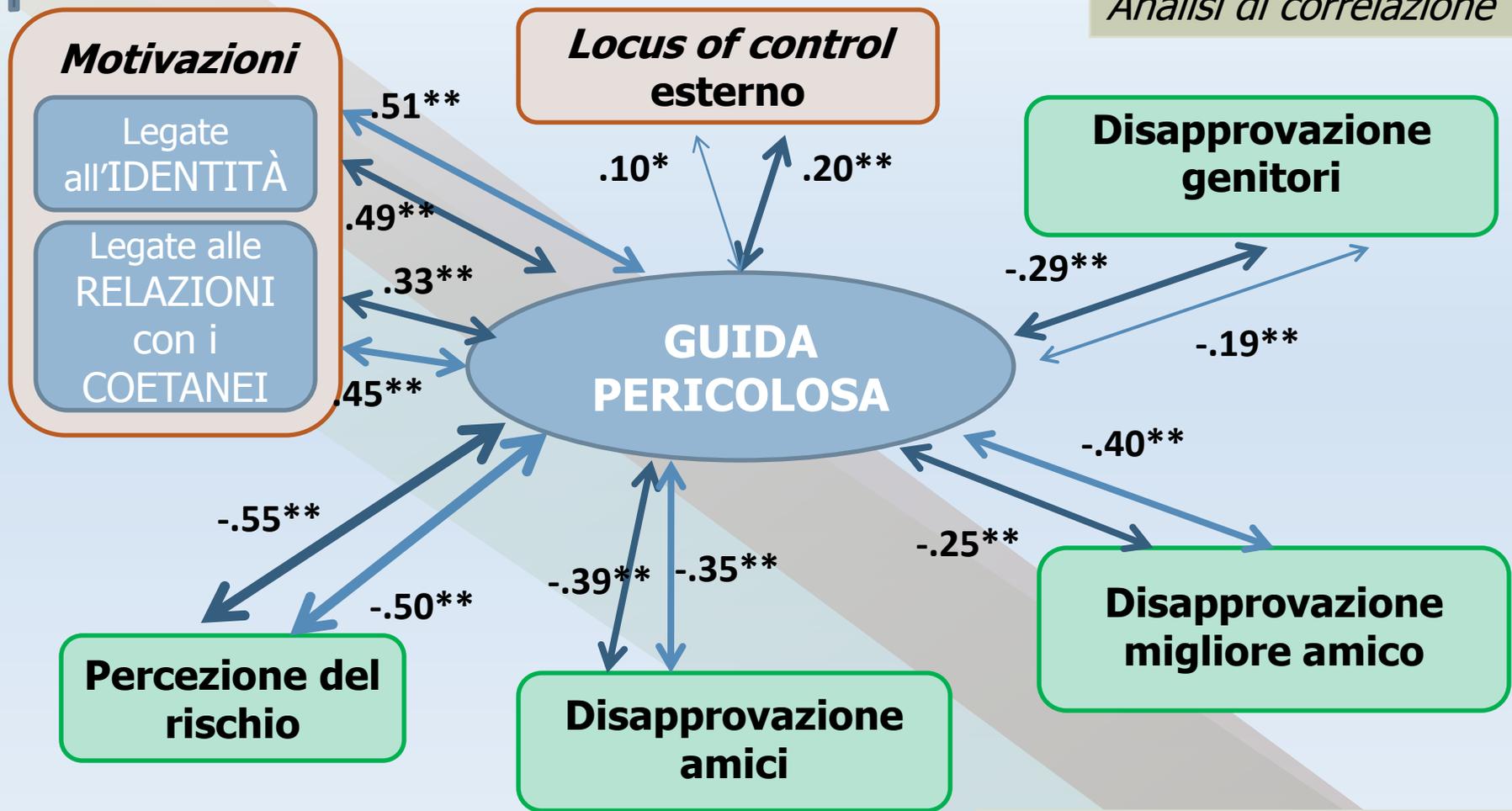
CORRELATI DELLA GUIDA PERICOLOSA

Risultati: correlati della guida pericolosa

Scuole secondarie di *primo e secondo grado*



Analisi di correlazione



** correlazioni significative a livello di $p < .001$
* correlazioni significative a livello di $p < .05$

Risultati: correlati della guida pericolosa

*Scuole secondarie di **primo** e **secondo** grado*

In sintesi (1):

I ragazzi e le ragazze **più coinvolti nelle condotte di guida pericolosa: percepiscono tali comportamenti come meno rischiosi** e, soprattutto nel caso degli studenti delle scuole secondarie di secondo grado, ritengono gli **incidenti causati** con più probabilità **da fattori esterni**.

Essi inoltre **percepiscono** la **guida pericolosa come funzionale al raggiungimento di bisogni e obiettivi tipici dell'adolescenza**, legati soprattutto alla ridefinizione dell'identità (esplorazione di sensazioni, superamento del limite, regolare stati emotivi negativi, bisogno di controllo, rafforzamento dell'identità, trasgressione) e alle relazioni con i coetanei (visibilità e accettazione da parte dei coetanei)

Ciò vale per gli studenti di entrambi i livelli di scuola.

Risultati: correlati della guida pericolosa



*Scuole secondarie di **primo** e **secondo** grado*

In sintesi (2):

Gli adolescenti che hanno **amici**, e soprattutto un **migliore amico**, che **disapprovano** la guida pericolosa sono **meno coinvolti**.

Anche la **disapprovazione genitoriale** della guida pericolosa si lega a un **minore coinvolgimento in condotte rischiose**. Non dobbiamo però dimenticare l'importanza della **coerenza fra l'atteggiamento e il comportamento effettivo dei genitori alla guida**.



CONCLUSIONI

INDICAZIONI PER L'INTERVENTO

Conclusioni: indicazioni per l'intervento



Mezzi guidati e frequenza di utilizzo

SCUOLE MEDIE

Focus sulle condotte rischiose alla **guida della bicicletta** senza trascurare l'uso del motorino nelle terze. Dedicare attenzione al **comportamento sicuro come pedone.**

SCUOLE SUPERIORI

Focus sulle condotte rischiose alla **guida del motorino e dell'auto** (mezzi maggiormente utilizzati quotidianamente) nel triennio, senza trascurare l'uso della bicicletta soprattutto nel biennio.

Percezione del rischio

- Promuovere la **percezione corretta dei rischi** legati in particolare a:

SCUOLE SECONDARIE DI PRIMO GRADO

- usare auricolari o cuffie
- uso della bicicletta nel traffico (uso del casco) e circolare come pedoni

SCUOLE SECONDARIE DI SECONDO GRADO

- velocità e mantenimento distanze di sicurezza
- usare auricolari o cuffie e "zigzagare" nel traffico col motorino
- guida e assunzione di alcolici

Conclusioni: indicazioni per l'intervento



Locus of control

- Promuovere **consapevolezza** delle **reali cause dell'incidente** e l'**assunzione di responsabilità individuale**, in particolare per le scuole superiori
- Sostenere la motivazione a proteggersi

Motivazioni della guida pericolosa

- Tenere conto delle **motivazioni della guida pericolosa** tipiche della fase adolescenziale (creare consapevolezza e cercare soluzioni alternative per raggiungere gli stessi obiettivi senza rischiare alla guida)

Atteggiamenti dei genitori e degli amici e stile educativo dei genitori

- Promuovere un **cambiamento degli atteggiamenti del gruppo** rispetto all'approvazione della guida pericolosa
- Favorire nei **genitori** la consapevolezza del proprio **ruolo educativo rispetto ai comportamenti corretti e sicuri nel traffico**



GRAZIE PER L'ATTENZIONE