



MONITORAGGIO DELL'EFFICACIA DELLA CAMPAGNA ICARO

ICARO 12



In collaborazione con:





Dipartimento di Psicologia
“Sapienza” Università di Roma

ICARO 12

MONITORAGGIO DELL'EFFICACIA DELLA CAMPAGNA ICARO

ATTIVITA' SVOLTA NELL'AMBITO DELLA CONVENZIONE TRA L'ISTITUTO DI
ISTRUZIONE SUPERIORE TECNICO AGRARIO “ARRIGO SERPIERI” E CUEIM

Responsabile della Ricerca
Prof. Anna Maria Giannini

Indice

Introduzione..... pag. 3

Capitolo 1

Descrizione dell'intervento formativo proposto per la campagna di sicurezza stradale ICARO 12

Premessa..... pag. 5

1.1 Scansione generale dell'intervento..... pag. 8

1.2 La progettazione dell'intervento e la preparazione dei materiali..... pag. 10

 1.2.1 Il ruolo del fattore umano negli incidenti stradali..... pag. 12

 1.2.2 La costruzione del questionario..... pag. 20

1.3 La formazione degli Operatori della Polizia Stradale..... pag. 23

Capitolo 2

La valutazione dell'efficacia della campagna ICARO

Premessa..... pag. 25

2.1 Descrizione della ricerca..... pag. 26

 2.1.1 Strumenti impiegati nell'indagine..... pag. 26

 2.1.2 Caratteristiche del campione..... pag. 28

2.2 Analisi dei dati..... pag. 29

 2.2.1 Automobilisti..... pag. 30

 2.2.2 Motociclisti..... pag. 36

 2.2.3 Pedoni..... pag. 41

2.3 La valutazione del gradimento dell'iniziativa..... pag. 45

Conclusioni..... pag. 48

Riferimenti bibliografici

Appendice 1

Appendice 2

Introduzione

Il report illustra l'attività di monitoraggio e di valutazione dell'efficacia dell'intervento nell'ambito della campagna di ICARO 12, che ha avuto l'obiettivo di verificare i cambiamenti ottenuti a seguito delle attività di educazione stradale e di sensibilizzazione al corretto comportamento sulla strada rivolte ai ragazzi all'interno delle Scuole Secondarie di Secondo Grado, nell'ambito del progetto ICARO a partire dalla sua prima edizione. La ricerca condotta ha voluto anche indagare l'efficacia di altri possibili interventi erogati nelle Scuole Secondarie italiane a vario titolo e livello.

Il progetto ICARO, dopo aver coinvolto gli studenti delle Scuole dell'infanzia, delle Scuole Primarie e delle Scuole Secondarie di Primo e di Secondo Grado, ha previsto per la sua dodicesima edizione il monitoraggio dell'efficacia della Campagna, all'interno dell'iniziativa finanziata dal Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, nell'ambito della Convenzione tra l'Istituto di Istruzione Superiore Tecnico Agrario "Arrigo Serpieri" e CUEIM, promossa dalla Polizia di Stato, dalla Fondazione ANIA per la Sicurezza Stradale e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con il coordinamento scientifico del gruppo di ricerca del Dipartimento di Psicologia, "Sapienza", Università di Roma, coordinato dalla scrivente.

Nel Progetto ICARO 12 non ci si è posti unicamente l'obiettivo di promuovere la sicurezza stradale. Grazie alla sensibilità di Enti come il Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, la Polizia di Stato, la Fondazione ANIA, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Dipartimento di Psicologia della "Sapienza", il MoIGe, che, da sempre, hanno identificato l'obiettivo di promuovere formazione di qualità sulla sicurezza stradale utilizzando metodologie validate, è stato possibile monitorare l'efficacia delle campagne ICARO svolte negli anni passati.

L'iniziativa è stata organizzata strutturando un questionario creato per misurare i fattori rilevanti alla base delle condotte di rischio e valutare gli effetti delle campagne di ICARO (o di altri interventi formativi sulla sicurezza stradale).

Il questionario (che si allega al presente report) è stato creato sulla base di alcuni fattori che la letteratura scientifica indica come responsabili dei comportamenti di rischio sulla strada, accanto ai fattori utilizzati in passato nell'ambito della Campagna ICARO e considerati come "baseline" per gli interventi formativi. Il questionario, strutturato in tre diverse sezioni a seconda delle caratteristiche dei partecipanti (giovani guidatori di automobili e minicar, giovani guidatori di ciclomotori e motocicli o giovani pedoni), oltre a raccogliere i dati di natura socio-demografica, indaga l'eventuale presenza di specifici comportamenti alla guida e la percezione e gli atteggiamenti nei confronti del rischio alla guida nei guidatori, come anche nei pedoni. Il questionario ha anche esplorato alcune altre aree di

interesse per l'indagine condotta, nello specifico: il "Locus of control", in riferimento alla sicurezza stradale; il grado di esperienza alla guida; le trasgressioni commesse alla guida; e, infine, gli atteggiamenti dei giovani guidatori nei confronti dell'alcool.

Per la realizzazione del questionario sono state utilizzate metodiche e approcci basati sulla misurazione e validati scientificamente che hanno previsto una specifica attività di formazione per gli Operatori della Polizia Stradale e l'allestimento di adeguate e utili strumentazioni per coloro i quali hanno partecipato all'attività di ricerca e alla somministrazione del questionario.

Allo scopo di valutare l'efficacia della Campagna ICARO sulla sicurezza stradale, il disegno di ricerca ha previsto un confronto longitudinale sulle diverse variabili psicologiche e comportamentali sopra menzionate, che possono configurarsi come fattori di rischio per gli incidenti stradali. Il confronto è stato effettuato tra un gruppo di giovani che avevano preso parte alle iniziative di ICARO (definito ICARO: Gruppo "Efficacia") e un gruppo di giovani che non avevano partecipato ad alcuna delle iniziative di ICARO (definito NO-ICARO: Gruppo di "Controllo").

I dati raccolti durante la fase di ricerca che vengono presentati all'interno di questo report, sono relativi alle Scuole collocate all'interno dei distretti di Città diverse, per il Nord (Gorizia, Varese, Vicenza), per il Centro (Frosinone, Lucca, Macerata) e per il Sud (Catania, Lecce, Oristano e Potenza).

Il report presenta i principali risultati emersi dai dati raccolti all'interno della campagna ICARO 12. Oltre a presentare le attività e la loro scansione, saranno descritti i risultati ottenuti attraverso la somministrazione del questionario costruito per valutare l'efficacia della campagna ICARO su un campione di circa 1.800 giovani di età compresa tra i 14 e i 20 anni e frequentanti una Scuola Secondaria di Secondo Grado nelle Città campione. Si coglie l'occasione per ringraziare tutti i Docenti e i Dirigenti Scolastici delle Scuole coinvolte, nonché i Referenti degli Uffici Scolastici Regionali e Provinciali, che hanno fornito il loro supporto per la realizzazione di questa e delle precedenti iniziative di ICARO.

I ringraziamenti sono poi estesi a tutti gli Operatori della Polizia Stradale che hanno contribuito a realizzare le iniziative proposte con impegno, professionalità e serietà.

Come è accaduto per le edizioni precedenti, la campagna ICARO ha consentito anche in questa occasione di raccogliere esperienze e conoscenze che hanno permesso di proporre interpretazioni dei dati raccolti, nonché di fornire un'utile misura dell'efficacia degli interventi proposti nelle Scuole italiane.

Anna Maria Giannini

Capitolo 1

Descrizione dell'intervento formativo proposto per la campagna di sicurezza stradale ICARO 12

Premessa

La campagna di ICARO 12 in questa edizione ha avuto una programmazione dell'educazione alla sicurezza stradale che si potrebbe definire a più ampio raggio. Infatti, oltre ad estendere l'intervento di sensibilizzazione al tema della sicurezza stradale indagando attraverso l'uso di questionari le conoscenze e gli atteggiamenti nei confronti dell'assicurazione RCAuto della popolazione dei giovani guidatori frequentanti le Università italiane, ha anche previsto una raccolta dati unica nel suo genere riguardante la valutazione e il monitoraggio di quanto realizzato nelle precedenti campagne ICARO, ma anche nelle altre proposte scelte dai diversi Istituti per promuovere il tema della sicurezza stradale.

Nell'ambito di alcune ricerche recenti (e.g.: Giannini, Lucidi, 2007; Giannini, Sgalla, 2009a, 2009b, 2011; Lucidi *et al.*, 2010; Avallone *et al.*, 2011; Giannini *et al.*, 2011, 2012, *in press*) si è evidenziata la rilevanza della scelta e delle modalità di impiego degli strumenti specifici idonei per la formazione sulla sicurezza stradale. Soprattutto, si è evidenziata l'importanza dell'impiego di una strumentazione testata da un punto di vista scientifico e dunque sottoposta a forme di validazione. Altrettanto rilevante si è dimostrato l'opportuno processo di verifica e monitoraggio dei risultati ottenuti con opportune ricerche pilota.

L'intervento proposto nelle Scuole Secondarie di Secondo Grado ha visto il diretto coinvolgimento di rappresentanti di ciascun Ente coinvolto nella campagna ICARO 12, ossia, il Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, la Polizia di Stato, la Fondazione ANIA per la Sicurezza Stradale, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il MoIGe, Explora, Pirelli e AVIO, con il coordinamento del CUEIM e dei Ricercatori del Dipartimento di Psicologia, "Sapienza" Università di Roma.

L'attività proposta è il frutto di una ricerca pluriennale svolta all'interno della Campagna ICARO, grazie alla quale sono state implementate numerose

iniziative connesse alla formazione in ambito psicologico e che hanno condotto alla pubblicazione di libri e articoli di rilevanza scientifica di livello nazionale e internazionale, riconosciuti dalla comunità scientifica come prodotti di elevato pregio. Le Istituzioni e gli Enti coinvolti hanno attivamente collaborato all'ideazione e alla realizzazione delle attività di formazione e sono state parte attiva non solo nel permettere l'attuazione di contributi di ricerca così rilevanti sul piano nazionale e internazionale, contribuendo a consentire al nostro Paese di essere considerato un ottimo esempio di buone prassi, ma hanno fornito anche utili indicazioni e competenze tecniche specifiche per implementare numerosi progetti di sensibilizzazione nell'ambito della sicurezza stradale.

La campagna ICARO, puntando sulla conoscenza, l'innovazione e la valorizzazione del capitale umano e tecnico da utilizzarsi nella formazione risulta essere, da un lato, l'esempio di un intervento che può essere considerato espressione di una convergenza Istituzionale, dall'altro, deve essere considerato come il risultato di un impegno in ambito preventivo delle Istituzioni coinvolte che dura da oltre dieci anni e che ha visto la messa in campo di competenze professionali e l'utilizzo di prodotti della ricerca, realizzati grazie alla sinergia e al costante impegno che gli Enti coinvolti hanno erogato per le politiche di prevenzione e informazione/formazione sulla sicurezza stradale.

Educare alla sicurezza significa attivare precocemente le risorse congrue con le fasi dello sviluppo e canalizzarle fornendo gli strumenti propri per mettere in atto scelte mature e costruttive, utilizzando metodologie condivise e basate sulla ricerca. L'ambito della formazione e della sensibilizzazione nell'ambito della sicurezza stradale, deve proporre interventi capaci di incidere sulle convinzioni, di cambiare le opinioni errate, di attivare l'attenzione su aspetti che possono essere trascurati, nonché di contrastare la tendenza, tipica di certe fasi dello sviluppo, a ritenersi immuni dal pericolo e onnipotenti rispetto alle conseguenze.

Lo spirito del progetto ICARO è stato sempre quello di valutare l'efficacia dell'azione formativa, proponendo accanto alle specifiche attività di formazione un insieme di strumenti finalizzati proprio alla valutazione dell'efficacia delle azioni educative. Uno dei più rilevanti problemi che insorgono nel momento dell'impostazione di una serie di azioni di sensibilizzazione su un tema come quello della sicurezza stradale è quello della valutazione dell'efficacia del

percorso intrapreso. Per questa ragione, il progetto ha già previsto negli anni passati diverse forme di valutazione *in itinere* ed *ex post*. La valutazione *in itinere* ha considerato diversi indicatori: a) il numero dei partecipanti al progetto; b) il numero delle specifiche iniziative locali intraprese e la partecipazione a ciascuna di esse. La valutazione *ex post* si è incentrata nella rilevazione, attraverso strumenti obiettivi come i questionari, del gradimento espresso dai ragazzi coinvolti, e nella valutazione del cambiamento nelle convinzioni e delle abitudini comportamentali sui temi della sicurezza stradale attraverso un confronto pre-post. Le valutazioni post-trattamento, sono state sempre raccolte a breve distanza dalla formazione, con il rischio di raccogliere anche resoconti dettati dalla suggestione esercitata dall'iniziativa appena svolta. La grande scommessa implicita e ambiziosa di ogni attività formativa è però quella di avviare forme di cambiamento a lungo termine. Questo è ancora più vero nelle attività di formazione sulla sicurezza stradale, dove si vorrebbe non soltanto coinvolgere il giovane in attività vissute come interessanti, ma anche modificare alcuni aspetti comportamentali in modo profondo e definitivo.

Tra le finalità della ricerca troviamo la possibilità di valutare l'efficacia delle azioni proposte all'interno dei progetti ICARO, in termini di benefici "sedimentati" negli studenti in modo stabile e permanente. A tale scopo, in questa edizione, si è voluto realizzare una ricerca attraverso la quale valutare l'efficacia di ICARO nel tempo, attraverso un confronto tra un gruppo di giovani studenti che avevano preso parte alle iniziative di ICARO (Gruppo "Efficacia") e un gruppo di giovani che non avevano partecipato ad alcuna delle iniziative di ICARO (Gruppo di "Controllo"). Il confronto ha riguardato diverse variabili psicologiche e comportamentali, che possono configurarsi come fattori di rischio per gli incidenti stradali. È stato sottolineato il ruolo della responsabilità individuale (anche attraverso il concetto del "Locus of Control"), il ruolo dell'*expertise* alla guida, la rilevanza di alcuni fattori di rischio, la percezione e gli atteggiamenti nei confronti del rischio alla guida, nonché atteggiamenti dei giovani verso l'alcool.

Qui di seguito saranno descritte le procedure adottate nelle giornate formative e gli ausili tecnici utilizzati, nonché la metodologia e gli strumenti proposti per l'intervento erogato nelle Scuole Secondarie italiane che hanno partecipato alla ricerca.

1.1 Scansione generale dell'intervento

I risultati della ricerca condotta nell'ambito delle campagne ICARO 7, 8, 9, 10 e 11 (Giannini, Lucidi, 2007; Giannini, Sgalla, 2009a, 2009b, 2011) hanno evidenziato sul piano quantitativo e qualitativo l'utilità e la necessità di interventi mirati e continuativi che tengano conto in modo specifico delle esigenze, nonché degli aspetti motivazionali ed emotivi dei destinatari. Ed è in tal senso e con queste specifiche finalità che anche nella campagna di ICARO12 si è proposto di studiare ed implementare un modello formativo che, in linea con le precedenti esperienze, possa essere diretto all'erogazione di formazione in tema di educazione stradale per i ragazzi che frequentano le Scuole Secondarie di Secondo grado e sono già titolari di una licenza di guida, al fine di valutare ed evidenziare i fattori rilevanti alla base delle condotte di rischio alla guida e valutare gli effetti delle campagne di ICARO (o di altri interventi formativi sulla sicurezza stradale).

Questa attività di monitoraggio, si accompagna all'opera svolta fino ad oggi in preparazione di modelli di educazione stradale fruibili dai ragazzi delle Scuole Secondarie di Secondo Grado (ICARO 8), delle Scuole Primarie (ICARO 9), delle Scuole Secondarie di Primo Grado (ICARO 10) e delle Scuole per l'Infanzia (ICARO 11) sulla scorta dei risultati della ricerca svolta a partire dalla campagna di ICARO 7 (Giannini, Lucidi, 2007).

Sulla base della convenzione tra l'Istituto di Istruzione Superiore Tecnico Agrario "Arrigo Serpieri" e CUEIM, è stato realizzato un progetto di ricerca le cui attività sono state ideate grazie al lavoro congiunto del Dipartimento di Psicologia (Responsabile Prof. Anna Maria Giannini) e del CUEIM, nonché dei Referenti del Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, del Ministero dell'Interno-Polizia Stradale, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del MoIGe nella realizzazione di un itinerario formativo, unitamente alla somministrazione di un questionario per la raccolta di informazioni e dati sui giovani guidatori, nella realizzazione di un DVD contenente i prodotti della formazione da consegnare ai Referenti territoriali (che si allega al presente report), Funzionari della Polizia Stradale, delle Città campione coinvolte nella Campagna. L'intervento e tutti i prodotti realizzati, che hanno avuto come destinatari gli studenti universitari, hanno ottenuto l'approvazione dei Referenti coinvolti.

L'intervento e la relativa ricerca sono stati portati avanti con il seguente calendario:

- Gennaio e Febbraio 2012: progettazione dell'intervento e preparazione dei materiali.
- 20 Marzo 2012: giornata di formazione degli Operatori e dei Funzionari della Polizia Stradale, presso il Compartimento della Polizia di Stato di Tor Cervara, Ministero dell'Interno.
- Maggio-Novembre 2012: implementazione dell'intervento nella Scuola Secondaria di Secondo Grado e raccolta dei dati attraverso il questionario da parte degli Operatori della Polizia Stradale.
- Luglio-Novembre 2012: costruzione del data-base codifica e immissione dei dati del questionario
- Novembre-Dicembre 2012: elaborazione dei dati e stesura del report di ricerca.

L'intervento educativo realizzato dagli esperti coinvolti nella campagna di ICARO 12 è stato concepito e articolato in alcune fasi, in cui sono stati affrontati i diversi obiettivi di conoscenza focalizzati, rispettivamente, sulla possibilità di verificare nel modo più appropriato l'efficacia delle campagne sulla sicurezza stradale proposte nella Scuola Secondaria di Secondo Grado. Si ritiene che la promozione di qualsiasi progetto, nel quadro della complessità propria di una struttura articolata in autonomie e caratterizzata da inevitabili differenze, proponga una organizzazione dei metodi di promozione alla luce dei risultati attesi, ma basati soprattutto sul monitoraggio.

Gli interventi nelle diverse Scuole sono stati realizzati a partire da Aprile e fino a Novembre 2012 e hanno visto il coinvolgimento di dieci città: Gorizia, Varese e Vicenza, per il Nord; Frosinone, Lucca, Macerata, per il Centro; Catania, Lecce, Oristano e Potenza, per il Sud.

Ancora una volta occorre pertanto esprimere la gratitudine a quanti hanno dato la loro collaborazione con fiducia ed entusiasmo, nonchè ai ragazzi che hanno partecipato all'iniziativa e hanno compilato i questionari, arricchendo ancor più il bagaglio di conoscenze sul tema della sicurezza stradale.

1.2 La progettazione dell'intervento e la preparazione dei materiali

La progettazione dell'intervento è stata realizzata con il coinvolgimento nelle riunioni che hanno avuto luogo nella fase iniziale (Gennaio e Febbraio 2012) e che hanno visto la partecipazione dei rappresentanti di ciascun Ente coinvolto nella campagna ICARO 12, ossia il Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, il CUEIM con la Prof. Giannini, Responsabile del Dipartimento di Psicologia, "Sapienza" - Università di Roma., la Polizia Stradale, la Fondazione ANIA per la Sicurezza Stradale, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il MoIGe.

I Referenti degli Enti citati hanno realizzato un itinerario formativo appositamente costruito, con il coordinamento scientifico dello Staff di ricerca del Dipartimento di Psicologia "Sapienza" Università di Roma, e di figure professionali di ausilio afferenti all'Osservatorio di Psicologia della Legalità e della Sicurezza (Direttore, Prof. Anna Maria Giannini), sulla base delle priorità in materia di sicurezza stradale per la fascia di età considerata, puntando sulla conoscenza, l'innovazione e la valorizzazione del capitale umano e tecnico da utilizzarsi nella formazione.

Per il Dipartimento di Psicologia, "Sapienza" Università di Roma, oltre alla Responsabile Prof. Anna Maria Giannini, sono stati coinvolti la Dott.ssa Francesca Baralla, il Dott. Pierluigi Cordellieri e la Dott. Roberta Migliaccio, che hanno partecipato in qualità di Ricercatori e di formatori alle attività.

Le diverse sezioni che hanno costituito l'intervento, a partire dall'introduzione con la presentazione della campagna ICARO, in generale, e di ICARO 12, nello specifico, e dagli interventi dei Rappresentanti della Polizia Stradale sono state appositamente create al fine di poter consentire ai partecipanti una riflessione approfondita sui temi trattati. La formazione in un ambito assai complesso come quello dell'educazione stradale necessita infatti del superamento di un paradigma classico come quello "trasmissivo", legato al semplice trasferimento di conoscenze, per orientarsi ad uno "colmativo", legato alle esigenze più intime e profonde del ragazzo che partecipa alla formazione e che consente anche di raccogliere dei dati utili per la ricerca e il monitoraggio delle azioni formative.

Il progetto ICARO rappresenta probabilmente l'iniziativa di prevenzione condotta a livello nazionale che ha avuto la più ampia diffusione, avendo interessato in questi anni oltre 150 città e coinvolto più di 80.000 studenti. Le

attività di formazione sono state svolte dagli Operatori della Polizia Stradale, che accuratamente formati, si sono recati nelle Scuole di ogni ordine e grado a proporre un modello codificato di formazione sul tema della sicurezza stradale. Il progetto non si è posto esclusivamente l'obiettivo di agire su un numero molto ampio di ragazzi, ne si è limitato ad un intervento educativo attraverso la mera divulgazione di informazioni, ma ha proposto interventi formativi innovativi, ad alto coinvolgimento per i ragazzi, come spettacoli teatrali, l'impiego di video, esercitazioni pratiche, *role playing*, ecc., attraverso i quali si è tentato di agire sui processi emotivi, cognitivi e comportamentali alla base delle condotte di rischio su strada.

In sostanza, la filosofia che ha ispirato le iniziative di ICARO è stata quella di costruire un percorso che parte dalla conoscenza dei giovani delle proprie caratteristiche individuali, e attraverso una riflessione sulle caratteristiche individuali e una maggiore coscienza di sé, delle proprie forze e dei propri limiti, individua le modalità di comportamento più adatte e funzionali alla sicurezza stradale. Il progetto, nei suoi diversi interventi proposti nelle scuole, ha previsto un percorso di costruzione di conoscenze a partire da dati concreti direttamente forniti dai partecipanti che sono, contemporaneamente, i beneficiari e i principali protagonisti dell'intervento proposto. In tal senso si vuole evitare un usuale modello d'intervento teso a fornire conoscenze che, seppure mutate da solidi dati empirici, possano apparire ai giovani come lontane e astratte. Ci si propone invece di stimolare l'attenzione riguardo ai temi della sicurezza stradale attraverso un percorso di analisi, valutazione delle esperienze e discussione.

Nel tentativo di verificare l'obiettivo ambizioso, ovvero quello di avviare un reale e duraturo processo di cambiamento delle convinzioni e delle abitudini comportamentali nei ragazzi a rischio, soprattutto quelle erranee o disfunzionali, si è voluto monitorare gli esiti della formazione. All'interno di questo obiettivo generale è stata pertanto predisposta una ricerca finalizzata alla verifica dell'efficacia delle attività formative proposte.

L'attività di formazione nella campagna di ICARO 12 è stata accompagnata dalla compilazione di un questionario appositamente allestito (*cf.*: Appendice 1), al fine di valutare l'efficacia di ICARO attraverso un confronto tra un gruppo di giovani studenti che avevano preso parte alle iniziative di ICARO e di giovani che non avevano partecipato ad alcuna delle iniziative di ICARO, considerando

alcune variabili psicologiche e comportamentali che in letteratura sono considerate come fattori di rischio per gli incidenti stradali. Prima di passare a descrivere le caratteristiche del questionario, si passa a descrivere gli aspetti caratteristici che la letteratura segnala come rilevanti per l'implementazione di programmi di prevenzione sulla sicurezza stradale.

1.2.1 Il ruolo del fattore umano negli incidenti stradali

I comportamenti di guida sono atti motori che sottendono un'efficienza psicofisica e un processo decisionale complesso. Una guida ottimale presuppone la capacità di monitorare continuamente il proprio stato di salute e le proprie abilità di guida in continua interazione con l'ambiente esterno (infrastrutture, norme) ed il veicolo (mezzo). Costantemente dalle ricerche emerge chiaramente come il "fattore umano" sia uno degli elementi di maggiore incidenza nel causare incidenti stradali.

Come riportato dalle ultime rilevazioni ISTAT (2011), tra le prime tre cause di incidenti troviamo comportamenti non corretti alla guida, precisamente il mancato rispetto delle regole di precedenza, la guida distratta e la velocità troppo elevata. È auspicabile pertanto un'interazione ottimale tra processi cognitivi, emotivi e comportamenti di guida adottati.

I fattori cognitivi implicati nella guida (attenzione selettiva, vigilanza, percezione del rischio, senso di controllo, presa di decisione), in qualità di processi automatici e volontari, rivestono una grande importanza nella sicurezza stradale. In un contesto di mobilità viaria la maggior parte di questi processi si realizzano in rapida sequenza, motivo per cui abbiamo bisogno di una notevole efficienza psicofisica. Pensiamo alla semplice lettura di un segnale stradale: prima è implicato un processo percettivo, di riconoscimento ed identificazione del segnale, attraverso la forma ed il colore. Una volta interpretato correttamente il segnale, l'automobilista dovrà assumere una decisione, come rallentare, fermarsi, o svoltare. Il tempo stimato tra la percezione di un segnale stradale e la conseguente azione è spesso molto breve, reso ancora più complicato in alcuni casi da situazioni specifiche (come l'alta velocità) o da particolari condizioni climatiche e ambientali (come la visibilità notturna, presenza di nebbia, neve o pioggia). Le scelte comportamentali, in questi casi,

avvengono in condizioni di urgenza, magari senza il necessario reperimento di tutte le necessarie informazioni. I compiti esecutivi vengono a volte avviati in modo automatico. La viabilità inoltre avviene spesso in contesti urbani, che presentano scenari molto caotici da un punto di vista percettivo, con un'alta concentrazione di stimoli (uditivi, visivi, propriocettivi, affettivi). Si parla di fenomeno di "stenografia percettiva", con riferimento alla condizione dell'automobilista che necessariamente deve economizzare sui tempi di attenzione posta sui diversi stimoli.

La guida, come detto, essendo un compito complesso, avviene sempre in condizioni di *dual task* o di *multiple task*, conseguentemente comporta la suddivisione delle risorse cognitive tra più compiti, a volte concorrenti tra di loro. Questo può determinare una riduzione di efficienza, del sistema dell'attenzione o nei compiti di esecuzione. La distrazione, ad esempio, da tempo riconosciuta come una delle principali cause di incidenti stradali, è spesso la conseguenza di una errata distribuzione di risorse attentive. Un esempio particolare di distrazione è quello descritto in letteratura come fenomeno del "*guardato, ma non visto*" (Ferlazzo, 2005). Questa è la condizione tipica in cui lo sguardo di un guidatore è orientato correttamente senza però essere sufficientemente vigile. Un esempio può essere quello di un automobilista che giunto ad uno STOP, riparte dopo una breve rallentamento, senza aver guardato con la necessaria attenzione il sopraggiungere di un'altra automobile che ha impegnato la corsia. Se intervistato dopo l'incidente il guidatore che ha trasgredito il segnale di fermata, potrà affermare in totale onestà, di aver guardato nella direzione dove è sopraggiunta l'altra automobile, ma di non essere riuscito ugualmente a vederla, per l'appunto: "Ha guardato, ma non ha visto". È probabile che in questo caso il suo sguardo non fosse orientato con la necessaria attenzione, magari distratto dai contenuti del proprio pensare.

Altro aspetto rilevante tra i processi cognitivi è quello della percezione del rischio. Solitamente si parla di valutazione del rischio quando un soggetto ipotizza i diversi esiti di un evento, e tra questi riconosce la possibilità di una "perdita" (Lopez, 1983). Naturalmente nella scelta dei comportamenti da adottare diviene importante la valutazione, il peso, attribuito alla probabilità di incontrare la "perdita". In generale, le teorie sui comportamenti di rischio presuppongono che il guidatore adotti determinate condizioni di rischio in base

a percezioni o anticipazioni di condizioni specifiche. La percezione del rischio è riconosciuta come un mediatore essenziale nell'assunzione dei comportamenti alla guida; la sottostima del rischio è la principale determinante nell'assunzione di comportamenti come: l'alta velocità, stili di guida pericolosi, ecc. Uno stile di guida improntato a sottostimare il rischio potenziale è spesso associato al mondo giovanile, espressione e funzione della inesperienza alla guida.

Come abbiamo già affermato, guidare presuppone una buona capacità di gestione del proprio stato psico-fisico. Alterazioni emotive, particolari aspetti di personalità, fino a vere e proprie condizioni di alterazione psico-fisiche possono incidere negativamente sulla condotte di guida. Quando ci si riferisce a condizioni psico-fisiche non idonee possiamo distinguere quelle condizioni che possono agire occasionalmente, come stress, affaticamento, utilizzo di sostanza psicoattive (alcol, droga, farmaci), o che sono proprie del guidatore, ossia che si configurano come tratti stabili. Tra questi, la letteratura psicologica, segnala alcuni tratti, come l'aggressività e l'irritabilità alla guida (Deffenbacher, 2008), il "sensation seeking", intesa come l'attitudine a ricercare sensazioni forti (Jonah, 1997; Zucherman, 2007), il rapporto di sfida con le norme del Codice della Strada e l'utilizzo abituale di alcol e droga. Ancora, un tratto che ha notevoli implicazioni nel comportamento di guida è il "Locus of Control" (Gidron *et al.*, 2003; Ozkan, Lajunen, 2005): un "Locus of Control interno", corrisponde alla tendenza ad attribuire le cause degli eventi come direttamente riferibili a sé (quello che è accaduto, o che accadrà, è in gran parte dovuto alla mia persona per volontà, abilità, ecc.); diversamente, un "Locus of Control esterno" designa un soggetto che prevalentemente attribuisce alla sfortuna o al caso gli avvenimenti relativi alla propria esistenza. Il riconoscimento o meno di una propria responsabilità diretta nei confronti degli esiti degli eventi, ha chiaramente una significativa incidenza anche sui comportamenti adottati alla guida di autoveicolo o di un motoveicolo. Un individuo con tratti tipici del "Locus of Control esterno" tenderà a scoraggiare l'assunzione di comportamenti responsabili: infatti, se ipotizzo che un incidente è nella maggior parte dei casi il risultato di sfortuna, cause imprevedibili, comportamenti degli altri, sarò incoraggiato a non utilizzare comportamenti protettivi, come possono essere l'utilizzo della cintura di sicurezza o del casco, privilegiando un atteggiamento fatalistico.

Un ambito a cui la ricerca scientifica in tema di sicurezza stradale dedica molta attenzione, è anche quello dell'utilizzo di sostanze psicoattive (Evans, 1991; Baker *et al.*, 1992; Begg *et al.*, 2003; Chou *et al.*, 2006). Bere o assumere droga ha delle evidenti conseguenze da un punto di vista funzionale per l'automobilista. Ne derivano irrimediabilmente aspetti come: la riduzione dei tempi di reazione, la caduta del livello di vigilanza, la riduzione della capacità di attenzione, dell'acuità visiva statica e dinamica, la restrizione del campo visivo e il rallentamento dei processi decisionali. Chiaramente il rischio di incidente stradale è direttamente proporzionale alla quantità di alcol presente nel sangue, insieme ad alcune variabili individuali e contestuali. Le statistiche ufficiali sono spesso discordanti nel riconoscere l'esatta percentuale degli incidenti causati dallo stato psico-fisico alterato del conducente (*cf.*: dati "Incidenti stradali", ISTAT, 2010, con "Global status report on road safety: time for action, WHO, 2009). Questo mancato accordo nei dati, è connesso principalmente alle difficoltà nel reperire le informazioni sullo stato tossicologico di chi era alla guida al momento della rilevazione dell'incidente. Anche se il dato statistico tende pertanto ad essere sottostimato, le ricerche sull'uso delle sostanze psicoattive, come detto, tendono ad essere molto numerose. Tale interesse è sostenuto da diversi fattori. Innanzitutto l'uso di alcol e droga ha implicazioni sociali che vanno ben oltre il solo problema della sicurezza stradale. Inoltre gli incidenti che hanno come causa prevalente l'abuso di sostanze psicoattive hanno spesso esiti infausti, rappresentano i casi di maggiore gravità. Infine, le condotte del bere e dell'uso di droghe in prossimità di condotte di guida, si configurano spesso all'interno di veri e propri stili di guida caratterizzati dal rischio ("*drink and driving*"), che spesso coinvolgono i giovani (Bina *et al.*, 2006; Hartfield, Fernandes, 2008). Guidare sotto influenza di sostanze psicoattive (DUI) è spesso un comportamento correlato ad altri aspetti, come la ricerca di sensazioni forti, narcisismo, tendenze verso condotte devianti, sottostima del rischio e sovrastima delle proprie abilità di guida, ecc.

Tra le condizioni di alterazione dello stato psico-fisico possono essere anche menzionate quelle inerenti all'affaticamento conseguente al non rispetto delle necessarie ore di riposo e di sonno.

Occupandoci di sicurezza stradale è quindi necessario considerare l'ampia gamma di variabili che occorre considerare e che sono espressione di una certa

complessità, data dal dover necessariamente considerare i comportamenti agiti in auto come il risultato di interazioni a diversi livelli: dell'individuo con il mezzo, con il contesto ambientale (strada, segnali), con altri soggetti, ed infine, dell'interazione con gli aspetti sociali e normativi.

Si deve considerare l'influenza sociale esercitata dalla famiglia, dal gruppo dei pari (amici, colleghi), dagli elementi valoriali presenti nel contesto culturale di appartenenza. Gli aspetti normativi diversamente fanno riferimento agli effetti delle norme giuridiche vigenti, al rispetto delle regole. Un inasprimento delle norme o dei controlli può chiaramente esercitare delle influenze sui comportamenti di guida. I risultati di tali cambiamenti sono però sempre da valutare con estrema attenzione.

Aspetti psicosociali come le rappresentazioni condivise, gli atteggiamenti nei confronti delle norme, il significato ed il valore sociale di alcuni comportamenti, il rapporto con le Forze dell'Ordine, hanno indubbiamente un ruolo rilevante nell'assunzione di comportamenti, come la velocità, l'abuso alcolico, il rispetto delle norme stradali, ecc. Le influenze sociali possono chiaramente differenziarsi all'interno dello stesso contesto culturale, al variare dell'età del soggetto, del sesso, delle sua personalità e della sua capacità di autodeterminazione, intesa come resistenza alle pressioni esercitate degli altri. Quando ci si riferisce alle influenze esercitate dal gruppo dei pari si fa riferimento in particolare a contesti giovanili, dove viene riconosciuta una maggiore coesione e dipendenza nei rapporti. L'adesione a pratiche di guida pericolosa adottate dal gruppo possono rinforzare gli atteggiamenti del singolo. Comportamenti improntati alla prudenza, così come l'uso dei dispositivi di sicurezza possono essere influenzati dal gruppo, se questo manifesta un giudizio negativo additandoli come espressioni di pavidità e insicurezza.

Soprattutto se si intende intervenire attraverso attività formative e di promozione della sicurezza stradale sui giovani, occorre tenere in giusta considerazione che il gruppo di riferimento è un mediatore molto importante nel sostenere il cambiamento degli atteggiamenti e dei comportamenti, così come è necessario sempre intervenire non solo sugli aspetti banalmente informativi, ma anche sui sottostanti condizionamenti valoriali.

Un altro dato molto importante che ci deriva dalla valutazione dei numerosi studi sugli incidenti a livello nazionale e internazionale è quello che mostra

come la fascia più coinvolta negli incidenti stradali siano i giovani (OECD, 2006; Subramanian, 2006). Una varietà di fattori e modelli sono stati proposti per spiegare il maggior coinvolgimento dei giovani negli incidenti stradali (Gregersen, Bjurulf, 1996; Derry, 1999). Si è dimostrato, ad esempio, come i giovani tendano a sottostimare la probabilità di rischio alla guida (Viano, Ridella, 1999; Deery, 1999), adottando con maggiore propensione, rispetto a guidatori esperti, comportamenti rischiosi come correre velocemente, sorpassare in modo azzardato, seguire un'automobile senza rispettare la distanza di sicurezza (Bina *et al.*, 2006; Hatfield, Fernandes, 2008).

Esistono molte evidenze scientifiche che mostrano come i giovani guidatori, paragonati a guidatori di altre fasce d'età, tendono ad avere uno stile di guida più rischioso: tendono a non rispettare i limiti di velocità, a non mantenere le distanze di sicurezza, a cimentarsi spesso in sorpassi azzardati (Jonah *et al.*, 1986, 2001). In generale le teorie sui comportamenti di rischio presuppongono che il guidatore adotti determinate condizioni di rischio in base a percezioni o anticipazioni di condizioni specifiche. La percezione del rischio è riconosciuta come un mediatore essenziale nell'assunzione dei comportamenti alla guida: la sottostima del rischio è la principale determinante nell'assunzione di comportamenti rischiosi, come l'alta velocità, stili di guida pericolosi, *etc.* Per i giovani, l'adozione di comportamenti irregolari e rischiosi, si manifesta con particolare ripetitività ed intensità, sia per le caratteristiche della loro età che per la complessità del contesto in cui sono inseriti (Bonino, Cattelino, 1999). Il rischio, e la sua relativa percezione, procura forti emozioni, con una conseguente situazione psicologica di percepito benessere, ma il modo in cui lo percepiamo e valutiamo è variabile, influenzato da diverse situazioni, emotive e di circostanza. Un'evidente dimostrazione di come l'attitudine al rischio possa essere predittiva del numero di incidenti occorsi ci è giunta da Begg (2008), il quale attraverso una ricerca longitudinale, con controlli a 3 o 5 anni dai 18 ai 32 anni, ha dimostrato come i soggetti con più alti livelli di comportamenti a rischio (consumo di alcol, uso di droghe e comportamenti aggressivi in generale) siano potenzialmente i più predisposti a subire incidenti alla guida nella prima età adulta. Questa conclusione è dovuta al fatto che non solo i soggetti più inclini a manifestare comportamenti a rischio mettano in atto questi atteggiamenti anche alla guida, ma anche perché la percezione del rischio in

questi soggetti è molto più bassa rispetto agli altri adolescenti. Ad esempio, per queste persone un incidente in cui non veniva ferito nessuno, ma era danneggiato solo il veicolo, veniva considerato poco rischioso o addirittura per nulla rischioso.

Vi sono occasioni nelle quali il giovane è incoraggiato nell'assunzione di comportamenti di rischio per rappresentazioni rispetto alla probabilità di avere un incidente di tipo paradossali. E' noto in letteratura il fenomeno descritto come "il paradosso del giovane guidatore", secondo il quale ogni volta che un giovane guidatore inesperto mette in atto una violazione del Codice della Strada o, un'imprudenza nella guida, senza pagarne le drammatiche conseguenze, rafforza la sua convinzione di essere totalmente immune dai rischi legati agli incidenti stradali (Giannini e Lucidi, 2007). Ovviamente, non bisogna aspettare che un incidente ponga definitivamente fine a questo circolo vizioso, ma intervenire con i giusti mezzi e un'adeguata comunicazione e formazione, per far comprendere ai giovani guidatori che l'infortunio alla guida è un evento probabilistico in cui basta la corretta attenzione ad abbassare le probabilità di porre a repentaglio la propria e altrui incolumità.

Così come abbiamo visto per gli incidenti in generale anche nei giovani alcuni fattori di personalità sono indicati come cause di stili di guida rischiosi e conseguentemente di incidenti stradali, come la sensation seeking, il locus of control, la rabbia alla guida (Deffenbacher, 2008).

Classicamente tra le principali cause di incidenti stradali, vengono riportati l'assunzione di alcol e l'utilizzo di droghe (Evans, 1991; Baker *et al.*, 1992; Begg *et al.*, 2003; Chou *et al.*, 2006), in particolare per gli scontri che hanno conseguenze fatali. Anche se nei riferimenti statistici nazionali, di tipo epidemiologico, come quelli riportati dall'ISTAT, il dato viene enormemente sottodimensionato (la percentuale di incidenti causata dall'assunzione dell'alcol viene indicata intorno allo 0,3% nel 2011). Molto diverse sono in alcuni casi le statistiche provenienti direttamente dalle Questure o dagli Uffici preposti al rilevamento degli incidenti. La mancanza di stabilità della misura è possibile che sia legata, in particolare, alla difficoltà della rilevazione o a differenti procedure di raccolta degli indicatori degli abusi di sostanze psicoattive. Il dato incontrovertibile è che l'abuso di sostanze come l'alcol e la droga riguarda in particolare alcune abitudini diffuse tra i ragazzi ("*drink and drive*") e che questi

ultimi rappresentano la fascia d'età più vulnerabile agli incidenti. Inoltre, come abbiamo già accennato, quando un incidente è causato da una condizione di evidente abuso di sostanze psicoattive ha conseguenze solitamente molto drammatiche.

Questa breve rassegna, riportata in questa sede sinteticamente, sul ruolo delle caratteristiche individuali nei comportamenti di rischio alla guida ci ha consentito di sottolineare l'importanza di alcune variabili che la letteratura di riferimento considera rilevanti. Abbiamo potuto iniziare ad accennare che una più approfondita disamina delle condizioni che causano gli incidenti stradali porta inevitabilmente a considerare la concomitante azione di più fattori. Nel causare un incidente concorrono infatti più condizioni come alcune caratteristiche individuali, l'uso di sostanze psicoattive e alcol, l'affaticamento, la guida notturna, la velocità, la pressione dei pari ad assumere comportamenti di rischio, ma anche le caratteristiche della strada, le condizioni atmosferiche, il tipo di mezzo, *etc.*

Nel tentativo di ridurre il numero di incidenti stradali si ricorre frequentemente a campagne preventive di tipo educativo ed informative sui rischi connessi alla guida, soprattutto nei giovani e nella scuola. La rilevanza dell'educazione stradale risiede nel fatto che è soltanto con una azione sistematica e continua si può riuscire a costruire la consapevolezza delle conseguenze dei propri comportamenti sul piano del rischio proprio e degli altri.

Educare alla sicurezza significa attivare precocemente le risorse congrue con le fasi dello sviluppo e canalizzarle fornendo gli strumenti propri per mettere in atto scelte mature e costruttive. Si tratta di processi complessi dato che occorre incidere su convinzioni, cambiare le convinzioni errate, attivare l'attenzione su aspetti che possono essere trascurati, contrastare la tendenza, tipica di certe fasi dello sviluppo, a ritenersi immuni dal pericolo e onnipotenti rispetto alle conseguenze. La strada è un contesto di convivenza e come tale comporta la conoscenza e il rispetto delle regole che la società si è data. L'educazione stradale non riguarda soltanto le condotte di guida, bensì concerne *in toto* le condotte che si tengono sulla strada: come pedoni, come ciclisti, come passeggeri, come conduttori di qualsiasi tipo di veicolo. L'educazione stradale serve a costruire la consapevolezza e l'interiorizzazione di norme, di valori e di comportamenti che possano favorire una costruttiva forma di convivenza e

prevenzione del rischio. Diviene fondamentale anche valutare l'efficacia delle azioni proposte all'interno dei progetti sulla sicurezza stradale, in termini di benefici acquisiti e processi appresi in modo stabile e permanente.

Per questi motivi l'educazione al corretto comportamento su strada strutturata su itinerari validati e opportuni, studiati in modo da essere congruenti con le fasi dello sviluppo, potrà incidere significativamente sui profili di rischio e attivare comportamenti sicuri raggiungendo quei traguardi che la società civile si prefigge, ossia di ridurre drasticamente i numeri di quella costituisce ancora oggi la prima causa di morte fra i giovani: l'incidentalità stradale.

1.2.2 La costruzione del questionario

Il questionario (Appendice 1) è stato creato sulla base dei fattori che la letteratura scientifica indica connessi ai comportamenti di rischio sulla strada, accanto ai fattori utilizzati in passato nell'ambito della Campagna ICARO e considerati come *baseline* per gli interventi formativi proposti. Nella fase di costruzione del questionario si è anche proceduto a mettere a verifica i requisiti psicometrici (*e.g.*: *item analysis*, attendibilità, ecc.) in procedure di *pre-test* su gruppi di controllo. Tali procedure, insieme ai dati emersi dalla ricerca condotta nell'ambito di ICARO 7 (Giannini, Lucidi, 2007), come anche della ricerca condotta in Europa attraverso il progetto ICARUS (*Inter-Cultural Approaches for Road Users Safety*, TREN/SUB/01-2008; *Cfr.*: Avallone *et al.*, 2011; Giannini *et al.*, 2011), hanno fornito esiti positivi rispetto all'attendibilità, alla comprensibilità e alla buona strutturazione dello strumento proposto, premesse indispensabili per l'impiego su ampi campioni.

Il questionario è stato strutturato in tre diverse sezioni a seconda delle caratteristiche dei rispondenti: giovani guidatori di automobili e *minicar*, giovani guidatori di ciclomotori e motocicli o giovani pedoni.

Oltre a contenere alcune informazioni socio-demografiche, nonché informazioni in merito alla partecipazione alle attività di ICARO (o ad altre attività sull'educazione stradale) e al gradimento di queste iniziative, il questionario è costituito da alcune scale: la *Scala A* valuta gli atteggiamenti nei confronti delle regole della strada. La *Scala B* indaga la dimensione del "Locus of control", in riferimento alla sicurezza stradale, al fine di valutare il grado di responsabilità

attribuita a sé o agli altri. La *Scala C* indaga la percezione del rischio alla guida, rispettivamente di automobili e minicar, ciclomotori e motocicli; mentre la *Scala D* il grado di *expertise* alla guida; la *Scala E* le trasgressioni commesse alla guida. Infine, la *Scala F*, valuta gli atteggiamenti dei giovani verso l'alcool.

Il questionario è stato diviso in tre diverse sezioni, a seconda del mezzo di trasporto da loro impiegato:

- a) autoveicoli (se in possesso della patente B)
- b) motocicli (se in possesso della patente A)
- c) pedoni (studenti senza nessuna licenza di guida)

Nel dettaglio, il questionario riportato in appendice (Appendice 1) risulta essere così composto:

- 1) Item sulle **caratteristiche socio-demografiche** del rispondente (e.g.: data e luogo di nascita, genere, città di residenza, stato civile, etc.).
- 2) Item sulla **partecipazione alle attività di ICARO** e sulla misura del livello di gradimento relativamente alle diverse iniziative che la campagna ha previsto (e.g.: “*Hai mai partecipato a Scuola alle iniziative nell’ambito della campagna sulla sicurezza stradale ICARO?*”; “*Quanto sei soddisfatto di aver partecipato alle esperienze svolte all’interno delle campagne ICARO?*”).
- 3) Item sulla **partecipazione ad altre attività sulla sicurezza stradale** implementate all’interno della Scuola.
- 4) **Scala A - atteggiamenti nei confronti delle regole della strada** (18 Item): la scala ha diversi item che valutano l’atteggiamento dei rispondenti rispetto a specifiche condizioni di guida. La maggior parte degli Item sono derivati della scala di atteggiamento di Iversen e Rundmo (2004) e riguardano:
 - 4.1 le violazioni del codice della strada e dei limiti di velocità (11 Item);
 - 4.2 la guida incauta degli altri guidatori (3 Item);
 - 4.3 la guida in stato di ebbrezza e sotto l’effetto di sostanze (4 Item).
- 5) **Scala B - percezione di controllo interno e di controllo esterno rispetto alla probabilità di avere un incidente** (30 Item): la scala indaga la dimensione del “Locus of control”, in riferimento alla sicurezza stradale, al fine di valutare il grado di responsabilità attribuita a sé o agli altri. In particolare, è stata utilizzata la scala “Driving Internality and

Driving Externality (DIDE)” di Montag e Comrey (1987). Nello specifico, la scala è composta da:

5.1 la dimensione di “Controllo Interno” che misura quanto una persona percepisce se stesso come responsabile degli incidenti che possono accadere (15 Item).

5.2 la dimensione di “Controllo Esterno” che misura quanto una persona percepisce fatti ed eventi esterni a sé come responsabili degli incidenti (15 Item).

6) **Scala C - percezione del rischio di avere un incidente alla guida**, rispettivamente di automobili e minicar, ciclomotori e motocicli (2 Item).

7) **Scala D - abitudini ed esperienza di guida**, soltanto per le sezioni dei guidatori di auto o motorino/miniauto (8 Item). Sono presenti delle domande riferite agli ultimi tre mesi di guida, relativamente a:

7.1 Patente o Patentino

7.2 Frequenza di guida e Km percorsi

7.3 Frequenza di guida notturna

7.4 Multe ricevute

7.5 Incidenti come guidatore e come passeggero.

8) **Comportamento sanzionato** (soltanto per le sezioni dei guidatori di auto o motorino/miniauto): sono state poste delle domande riferite al numero e al tipo di trasgressioni commesse (19 Item).

9) **Scala E - trasgressioni commesse alla guida**. Sono state poste domande relative alla presenza di comportamenti rischiosi alla guida (soltanto per le sezioni dei guidatori di auto o motorino/miniauto). Sono stati utilizzati item derivati dal *Driver Behaviour Questionnaire* (DBQ, Reason *et al.*, 1990), strumento messo a punto per la misura di comportamenti specifici e che ha trovato una grande diffusione negli studi che si sono occupati di sicurezza stradale (34 Item). Nello specifico riguardano:

9.1 violazioni del Codice della Strada e delle norme di sicurezza (17 Item);

9.2 dimenticanze/disattenzioni (9 Item);

9.3 errori alla guida (8 Item).

10) **Scala F - Valutazione delle aspettative riferite agli effetti dell'alcol**
(20 Item).

Per tutte le Scale del questionario sono state fatte analisi fattoriali di tipo esplorativo per verificarne le caratteristiche psicometriche, come la struttura fattoriale, l'attendibilità, *etc.* (Cfr.: Appendice 2 in cui sono riportate le principali caratteristiche psicometriche delle scale).

1.3 La formazione degli Operatori della Polizia Stradale

Per assicurare una buona riuscita dell'intervento è stata dedicata molta attenzione, oltre che alla fase di progettazione dell'intervento e della costruzione del questionario, anche a quella della formazione degli Operatori della Polizia Stradale che si sono recati nelle classi.

A tale scopo è stata dedicata una prima giornata di formazione, il **20 Marzo 2012**, presso il Compartimento della PS di Tor Cervara. La giornata di formazione ha visto la partecipazione degli Operatori della Polizia Stradale responsabili delle Città coinvolte, accompagnati da un Tutor, alla presenza dei Referenti dei Ministeri e degli Enti coinvolti, insieme ad insegnanti, Rappresentanti degli Uffici Scolastici Regionali e Rappresentanti del Mo.I.Ge, con il coordinamento della responsabile, Prof.ssa Anna Maria Giannini e dei due ricercatori, Dott.ssa Francesca Baralla e Dott. Pierluigi Cordellieri e di un esperto in psicologia, Dott.ssa Roberta Migliaccio.

Una prima parte della giornata formativa è stata dedicata ad illustrare a tutti i partecipanti le principali caratteristiche del questionario, ad illustrare loro la corretta metodologia di somministrazione e le necessarie cautele per ottenere dati utilizzabili ai fini delle procedure statistiche successive. Durante la giornata di formazione è stato dato ampio spazio alla discussione, con la possibilità di raccogliere pareri e commenti.

A ciascun Operatore sono state fornite, all'interno di un DVD e nella versione a stampa, il questionario e le linee guida per la conduzione dell'intervento formativo, in modo da avere a disposizione un promemoria di tutti i passi da seguire nell'intervento. Il coordinatore del progetto, Prof.ssa Anna Maria Giannini, i dei due ricercatori, Dott.ssa Francesca Baralla e Dott. Pierluigi

Cordellieri e l'esperto in psicologia, Dott.ssa Roberta Migliaccio, si sono resi disponibili fornendo i loro indirizzi e-mail e contatti telefonici per le successive interazioni durante l'itinerario della somministrazione.

Capitolo 2

La valutazione dell'efficacia della campagna ICARO

Premessa

Nel periodo compreso tra Aprile e Novembre del 2012, gli Operatori della Polizia di Stato - Ministero dell'Interno, con il coordinamento scientifico a cura del Dipartimento di Psicologia, "Sapienza" Università di Roma, hanno realizzato gli interventi calendarizzati nelle diverse Scuole nelle dieci città obiettivo dell'edizione di ICARO 2012: per il Nord, Gorizia, Varese e Vicenza, per il Centro, Frosinone, Lucca e Macerata, e per il Sud Catania, Lecce, Oristano e Potenza.

L'attività proposta ha previsto, come già sottolineato, anche una raccolta dati attraverso il questionario appositamente costruito (Appendice 1). La raccolta dati è avvenuta nelle Città campione, in somministrazione collettiva nel contesto scolastico grazie all'impegno degli Operatori della Polizia Stradale. Gli stessi Operatori hanno anche curato il recapito dei questionari cartacei compilati dagli studenti presso la sede del CUEIM di Roma, dove tutti i questionari sono stati inseriti in un data-base appositamente costruito dai Ricercatori del Dipartimento di Psicologia, "Sapienza" Università di Roma, che hanno curato il coordinamento e verificato, con opportune metodologie, l'inserimento dei dati. I Ricercatori del Dipartimento di Psicologia, "Sapienza" Università di Roma, hanno curato la messa a punto di algoritmi di codifica impostati attraverso sintassi SPSS.

Si coglie l'occasione per ringraziare ancora una volta tutti gli Operatori che hanno realizzato la raccolta dei dati e hanno curato la consegna del materiale ai centri operativi di "data entry" e di analisi dei dati (CUEIM e Laboratorio di Psicologia Sperimentale Applicata - Dipartimento di Psicologia, "Sapienza" Università di Roma).

L'attività di cui si presentano i risultati è stata resa possibile anche grazie alla collaborazione dei Docenti referenti delle Scuole che hanno ospitato l'evento di ICARO 12 e che, ancora, si coglie l'occasione di ringraziare per il contributo.

Qui di seguito si presentano i dati emersi dalla ricerca e relativi alla valutazione dell'efficacia della campagna ICARO, attraverso un confronto tra un gruppo di giovani studenti che hanno preso parte alle iniziative di ICARO (Gruppo "Efficacia") e un gruppo di giovani che non hanno mai partecipato ad alcuna delle iniziative di ICARO (Gruppo di "Controllo"). Il confronto ha riguardato diverse variabili psicologiche e comportamentali, sulla base di quanto già descritto in precedenza, che possono configurarsi come fattori di rischio per gli incidenti stradali e che riguardano, prevalentemente: gli atteggiamenti nei confronti delle regole della strada, la dimensione del "Locus of control", in riferimento alla sicurezza stradale (al fine di valutare il grado di responsabilità attribuita a sé o agli altri), la percezione del rischio alla guida, il grado di *expertise* alla guida, le trasgressioni commesse alla guida e gli atteggiamenti dei giovani verso l'alcool.

Saranno presentati i risultati relativi ad altre tre diverse condizioni considerate, relativamente al tipo di licenza di guida posseduta e il tipo di mezzo guidato:

- a) guidatori di autoveicoli, in possesso della patente B;
- b) guidatori di motocicli, in possesso della patente A;
- c) pedoni, studenti senza licenza di guida.

Si precisa che i questionari erano del tutto identici per il gruppo sperimentale che ha partecipato alle iniziative di ICARO, e quello di controllo che non ha mai partecipato alle iniziative di ICARO (No ICARO).

2.1 Descrizione della ricerca

2.1.1 Strumenti impiegati nell'indagine

La ricerca è stata condotta utilizzando un questionario appositamente allestito, secondo quanto descritto nel capitolo precedente, al fine di valutare l'efficacia della campagna ICARO, attraverso un confronto tra un gruppo di giovani studenti che hanno preso parte alle iniziative di ICARO (Gruppo "Efficacia") e un gruppo di giovani che non hanno mai partecipato ad alcuna delle iniziative di ICARO (Gruppo di "Controllo").

Oltre a raccogliere i dati di natura socio-demografica, è stata indagata la presenza di specifici comportamenti alla guida e la percezione e gli

atteggiamenti nei confronti del rischio alla guida, nonché gli atteggiamenti nei confronti delle regole della strada, la dimensione del “Locus of control”, il grado di *expertise* alla guida, le trasgressioni commesse alla guida e le relative sanzioni, nonché gli atteggiamenti verso l’alcool.

Il questionario, che si allega in Appendice (Appendice 1), valuta delle specifiche dimensioni che si riepilogano brevemente qui di seguito:

- a) *aspetti socio-demografici*: raccolta delle informazioni personali per una descrizione delle caratteristiche socio-demografiche del campione;
- b) *partecipazione alle attività di ICARO e misura del gradimento* (e.g.: “*Hai mai partecipato a Scuola alle iniziative nell’ambito della campagna sulla sicurezza stradale ICARO?*”; “*Quanto sei soddisfatto di aver partecipato alle esperienze svolte all’interno delle campagne ICARO?*”) e la partecipazione ad altre iniziative di promozione della sicurezza stradale implementate all’interno della Scuola;
- c) *atteggiamenti nei confronti delle regole della strada*: valutazione degli atteggiamenti rispetto alle violazioni del Codice della Strada e dei limiti di velocità, alla guida incauta degli altri guidatori e alla guida in stato di ebbrezza e sotto l’effetto di sostanze (e.g.: “*Per mantenere il traffico scorrevole molte regole del Codice stradale devono essere ignorate?*”).
- d) *percezione di controllo interno e di controllo esterno rispetto alla probabilità di avere un incidente*: viene indagata la dimensione del “Locus of control” al fine di valutare il grado di responsabilità attribuita a sé o agli altri (“Controllo Interno” vs. “Controllo Esterno”);
- e) *percezione e atteggiamenti nei confronti del rischio alla guida*: sono stati valutati gli atteggiamenti e le percezioni soggettive relative al rischio alla guida (e.g.: “*Rispetto alle persone della tua stessa età, quanto è alto il tuo rischio di incorrere in un incidente stradale?*”);
- f) *abitudini ed esperienza di guida*: domande riferite agli ultimi tre mesi di guida, relativamente alla frequenza di guida e Km percorsi, multe ricevute, numero di incidenti come guidatore e come passeggero;
- g) *comportamento sanzionato*: sono state poste delle domande riferite al numero e al tipo di trasgressioni commesse;
- h) *comportamenti di rischio alla guida*: è stata valutata la presenza di errori e violazioni del Codice della Strada e delle norme di sicurezza alla guida, nel

senso di trasgressioni che gli intervistati sperimentano o osservano quando sono alla guida (e.g.: “Consumare un pasto durante la guida per il lavoro”);

- i) *Valutazione delle aspettative riferite agli effetti dell'alcol*: sono stati valutati gli atteggiamenti e le opinioni dei rispondenti relativamente agli effetti dell'alcol alla guida di autoveicoli e motoveicoli.

2.1.2 Caratteristiche del campione

Complessivamente sono stati coinvolti nella ricerca e nell'intervento formativo circa **2000** ragazzi. Qui di seguito sono riportati i dati relativi al campione della ricerca, costituito da **1756** studenti le Secondarie di Secondo Grado (Licei, Istituti Tecnici, Istituti professionali) di 10 Città nel territorio nazionale (3 Nel nord Italia; 3 nel Centro; 4 nel Sud).

Gli studenti provengono da:

- a. scuole che nel passato **hanno partecipato alla campagna di ICARO**;
- b. scuole che nel passato **non hanno partecipato alla campagna di ICARO**.

Il campione totale di 1756 intervistati è composto da 905 ragazzi (52,3%) e 826 ragazze (47,7%); 25 persone non hanno fornito indicazioni relativamente al genere nel compilare il questionario (Tabella 1).

L'età media dei rispondenti è di 19 anni e 9 mesi (D.S. 1,09).

Genere	N.	%
Ragazzi	905	52,3
Ragazze	826	47,7
Totale	1756	100

Tabella 1– Differenze degli studenti per genere

*25 studenti non hanno indicato il genere

Oltre ad indicare se hanno o no partecipato precedentemente alla Campagna di ICARO, gli studenti nella compilazione del questionario hanno anche risposto ad alcuni item volti a comprendere il tipo di licenza di guida posseduta e il tipo

di mezzo guidato. Rispetto al campione considerato, il gruppo rispondenti è costituito dal 32,2% di studenti che hanno partecipato in precedenza ad un'iniziativa nell'ambito della Campagna ICARO (Gruppo "ICARO") e dal 67,8% di soggetti che non hanno mai partecipato alla Campagna di ICARO (Gruppo "NO ICARO"). In relazione alle licenze di guida e al mezzo guidato, si ottiene la distribuzione che descriviamo in tabella (Tabella 2).

Mezzo utilizzato	ICARO	NO ICARO	Missing	Totale
Auto	219	299	106	624
%	42,3	57,7		
Moto	50	130	83	263
%	27,8	72,2		
Pedone	179	509	181	869
%	26,02	73,98		
Totale	448	938		1756
%	32,32*	67,68*		100*

Tabella 2– Numero dei rispondenti per gruppo (ICARO, No ICARO) e per sezioni (automobilisti, motociclisti e pedoni).

*I dati sono stati opportunamente bilanciati per le analisi statistiche

2.2. Analisi dei dati

I dati raccolti attraverso il questionario, sono stati elaborati attraverso il programma di analisi statistica SPSS 17.

Sono state realizzati diversi livelli di analisi. Le analisi delle risposte degli studenti ai diversi item del questionario sono state condotte secondo uno schema comune. In primo luogo, una serie di analisi fattoriali sono state condotte per identificare le dimensioni implicite di ogni scala. L'estrazione fattoriale è stata realizzata su tutte le scale di ogni sezione di cui era composta la batteria di questionari (automobilista, motociclista e pedone). Il metodo *Principal Axis Factoring* (PAF) è stato usato per l'estrazione dei fattori, che sono stati poi sottoposti a rotazione *Direct Oblimin*. Per la misurazione dell'attendibilità è stata

calcolato per ogni fattore l'Alfa di Cronbach. Inoltre, per verificare ulteriormente la stabilità della soluzione fattoriale esplorata per ogni scala è stato calcolato il coefficiente di congruenza fattoriale di Tucker, confrontando le due diverse soluzioni fattoriali emerse con il gruppo ICARO e quello NO ICARO. In funzione dei risultati delle diverse analisi fattoriali (Cfr.: Appendice 2 in cui sono riportate le principali caratteristiche psicometriche delle scale) sono stati utilizzati i punteggi fattoriali con metodo *Regression* per gli opportuni confronti attraverso le analisi delle varianze tra il gruppo ICARO e il gruppo di controllo che non ha partecipato alle attività di ICARO.

In secondo luogo, sono stati fatti dei confronti, attraverso l'impiego dell'analisi della varianza, tra il gruppo sperimentale (ICARO) e il gruppo di controllo (NO ICARO) per ogni dimensione valutata (Atteggiamenti verso le norme, Locus of control, Comportamenti alla guida, percezione del rischio e aspettative rispetto agli effetti dell'alcol). I confronti sono stati fatti con Analisi Multivariata della Varianza (MANOVA), ad un solo fattore (ICARO - NO ICARO), ad eccezione della percezione del rischio (dimensione valutata con un solo Item nel questionario) per la quale si è utilizzata un'Analisi della Varianza Univariata a una via (ANOVA). Visto il numero non molto alto di confronti con analisi della varianza multivariata si è ritenuto di non dover intervenire sull'abbattimento dell'Alpha.

Vista la diversa numerosità dei due gruppi si è proceduto ad un bilanciamento, eliminando con modalità random studenti nel gruppo di coloro che non avevano partecipato a ICARO.

2.2.1 Automobilisti

In questa sezione si presentano i dati emersi dalla ricerca e relativi alla valutazione dell'efficacia della campagna ICARO per i guidatori di autoveicoli, in possesso della patente B, attraverso un confronto tra i giovani studenti che hanno preso parte alle iniziative sulla sicurezza stradale, ICARO (Gruppo "Efficacia") e un gruppo di giovani che non hanno mai partecipato ad alcuna delle iniziative proposte, NO ICARO (Gruppo di "Controllo").

Il confronto ha riguardato diverse variabili psicologiche e comportamentali, sulla base delle Scale utilizzate e già descritte nel dettaglio in precedenza, che riguardano gli atteggiamenti nei confronti delle regole della strada, la

dimensione del “Locus of control”, la percezione del rischio alla guida, il grado di *expertise* alla guida, le trasgressioni commesse alla guida e gli atteggiamenti dei giovani verso l'alcool.

Qui di seguito si descrivono i risultati relativi alla categoria dei rispondenti che ha dichiarato di essere in possesso di una licenza di guida di livello B e che guidano autoveicoli, per le diverse scale considerate.

1) **Scala A - atteggiamenti nei confronti delle regole della strada.**

Nell'esplorazione fattoriale della scala riferita agli atteggiamenti (Scala A) emergono tre fattori (per le caratteristiche psicometriche vedi Appendice 2), che corrispondono a:

1. Atteggiamenti negativi verso il codice della strada (ad esempio, l'item *“Per mantenere il traffico scorrevole molte regole del Codice Stradale devono essere ignorate”*, satura su questo fattore).
2. Atteggiamenti positivi verso i comportamenti di guida sicura (ad esempio, l'item *“Non guiderei mai dopo aver bevuto alcol”*, satura su questo fattore).
3. Tolleranza verso la velocità (ad esempio, l'item *“Va bene andare in macchina con un guidatore che corre se anche gli altri lo fanno”*, satura su questo fattore).

Il test dell'Analisi Multivariata (MANOVA) non è risultato significativo nel confronto tra Il gruppo ICARO e NO ICARO degli automobilisti. Tuttavia come evidenziato dal grafico (Figura 1) i punteggi fattoriali medi mostrano che gli atteggiamenti del gruppo ICARO sono maggiormente improntati alla sicurezza stradale. Pertanto gli studenti che hanno partecipato alla campagna ICARO hanno punteggi più bassi negli atteggiamenti verso la violazione del Codice e nella tolleranza della velocità, mentre ottengono punteggi mediamente più alti nei confronti degli atteggiamenti che fanno riferimento ai comportamenti di guida sicura. In particolare, per il fattore *atteggiamenti verso le violazioni del Codice della Strada* (rispettivamente per ICARO $M=-0,08$ e per NO ICARO $=0,08$), dove il confronto tra le due medie risulta statisticamente significativo ($p < .05$).

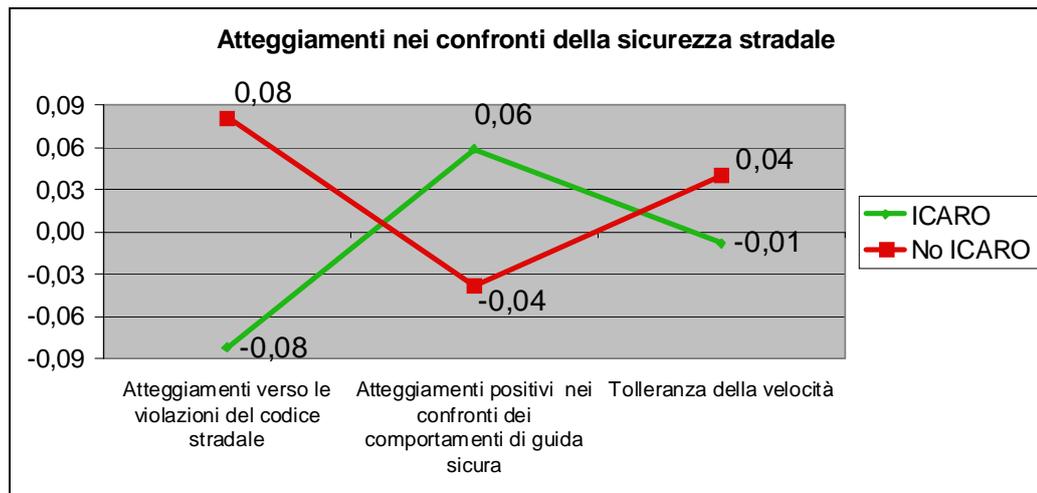


Fig. 1 – Confronto tra i gruppi ICARO- NO ICARO per gli atteggiamenti nei confronti della sicurezza alla guida.

2) **Scala B - Locus of Control.**

Per quanto riguarda la percezione delle cause interne o esterne degli incidenti, l'analisi fattoriale evidenzia una struttura a quattro fattori (vedi Appendice 2):

1. *“Locus of Control” interno* (item come: *“Gli incidenti sono sempre il risultato di errori del guidatore”* saturano su questo fattore);
2. *“Locus of Control” esterno dovuto ai comportamenti dei pedoni* (item come: *“E’ veramente difficile prevenire gli incidenti quando ci sono pedoni che sbucano tra le auto parcheggiate”*, saturano su questo fattore);
3. *“Locus of Control” esterno dovuto al comportamento del guidatore* (item come: *“Gli incidenti accadono perché il guidatore non fa abbastanza attenzione a tutte le possibili cause di pericolo”*, saturano su questo fattore; item rovesciati);
4. *“Locus of Control” esterno fatalista* (item come: *“Guidare senza avere incidenti è principalmente una questione di fortuna”*, saturano su questo fattore).

Il confronto tra il gruppo ICARO e NO ICARO degli automobilisti con il test dell'Analisi Multivariata (MANOVA) non è risultato significativo. I punteggi medi dei fattori sono abbastanza ravvicinati tra loro, con esclusione del "Locus of Control" esterno per il comportamento dei pedoni. Gli studenti che hanno seguito ICARO ottengono punteggi che sono espressione di una tendenza che porta ad esprimere una minore esternalità (Figura 2).

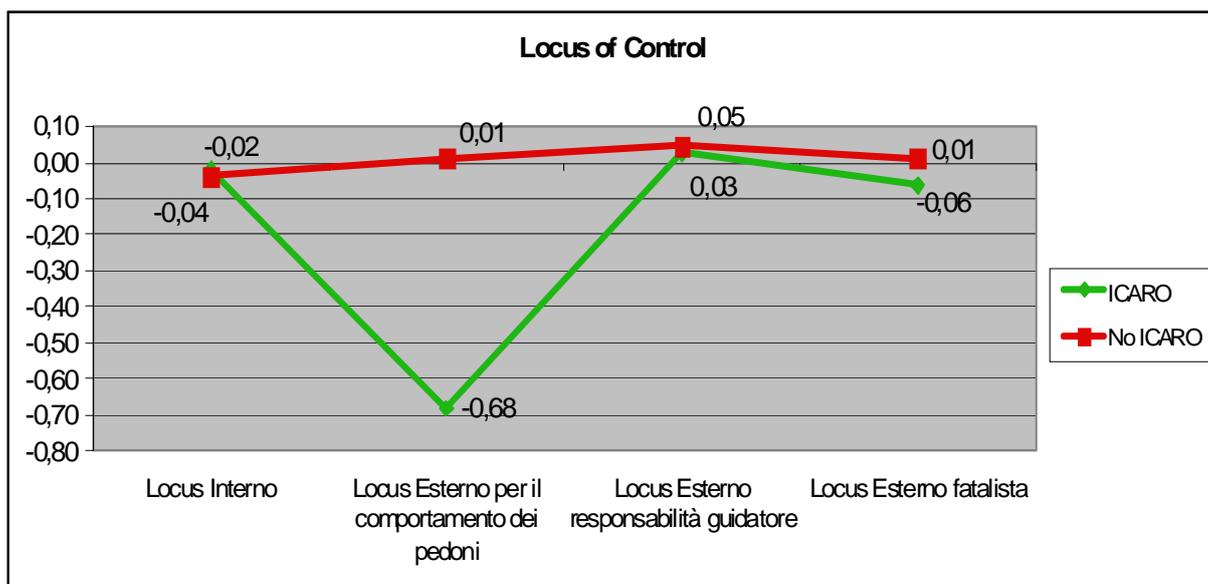


Fig. 2 – Confronto tra gli automobilisti ICARO-NO ICARO per il "Locus of Control".

3) **Scala E - trasgressioni commesse alla guida.**

Per quanto riguarda i comportamenti messi in atto dagli automobilisti, l'analisi fattoriale fa emergere una struttura a due fattori (vedi Appendice 2):

- a. violazioni del Codice della Strada (*item* come "Infrangere il Codice della Strada per andare più velocemente", saturano su questo fattore);
- b. attenzione ad evitare distrazioni ed errori (*item* come "Rischiarne un incidente all'incrocio, perché avevi mancato di dare la precedenza", saturano su questo fattore).

Il confronto tra i due gruppi ICARO e NO ICARO pur non risultando statisticamente significativo, mostra una differenza nel punteggio medio per il primo fattore (*Violazioni del Codice della Strada*: rispettivamente per

ICARO $M=-0,06$ e per NO ICARO $=0,07$). Gli studenti automobilisti che hanno partecipato alle iniziative di ICARO pertanto di aver violato meno frequentemente il Codice della Strada (Figura 3).

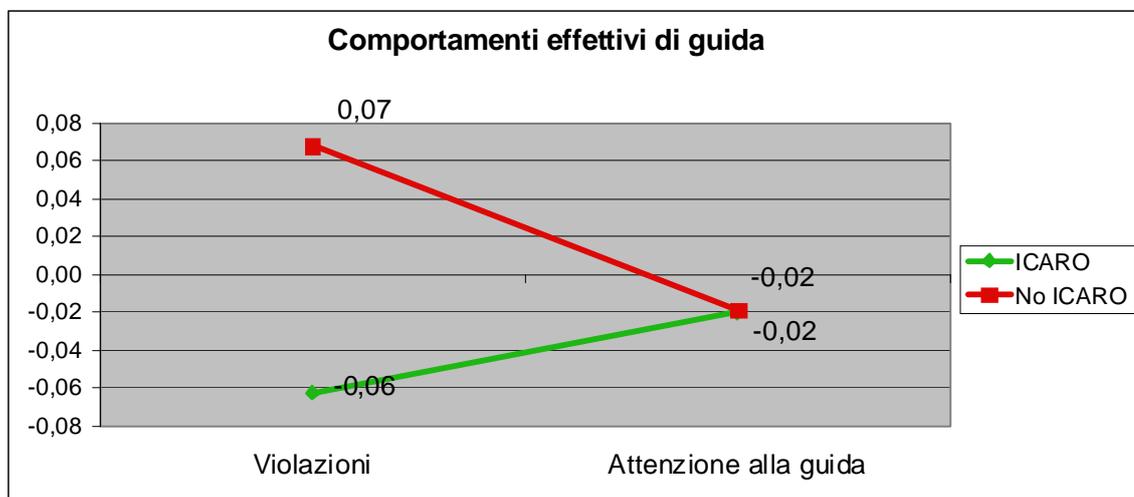


Fig. 3 – Confronto tra i gruppi ICARO e NO ICARO per i comportamenti effettivi alla guida nell’ambito delle violazioni del Codice della Strada.

4) **Scala F - Valutazione degli effetti dell’alcool alla guida.**

In riferimento alle aspettative degli studenti rispetto agli effetti procurati dall’alcool sulla guida di autoveicoli e motoveicoli, si evidenzia una struttura con tre fattori (Appendice 2):

- a. Effetti positivi (*item* come “L’alcool aumenta la capacità di concentrazione”, satura su questo fattore);
- b. Effetti negativi (*item* come “L’alcool rallenta i riflessi”, satura su questo fattore);
- c. Effetti ridotti su di me (*item* come “L’alcool ha poco effetto su di me”, oppure “Anche dopo aver bevuto alcool sono capace di guidare meglio di molte altre persone”, saturano su questo fattore).

Il confronto tra le medie dei punteggi tra il gruppo ICARO e NO ICARO non risulta significativo. Come si mostra nel grafico (Figura 4), il gruppo che ha partecipato alle iniziative di ICARO mostra un andamento migliore del gruppo NO ICARO, ossia di coloro che non hanno mai partecipato alle iniziative di promozione della sicurezza stradale per il fattore riferito agli effetti dell’alcool. Vale a dire, gli studenti che hanno seguito le iniziative

proposte nell'ambito della campagna ICARO tendono a ritenersi meno capaci sostenere gli effetti negativi dell'alcol sulla guida, rispetto ai loro coetani, dichiarandosi più consapevoli dei rischi e dei pericoli che potrebbero correre guidando sotto l'effetto dell'alcol.

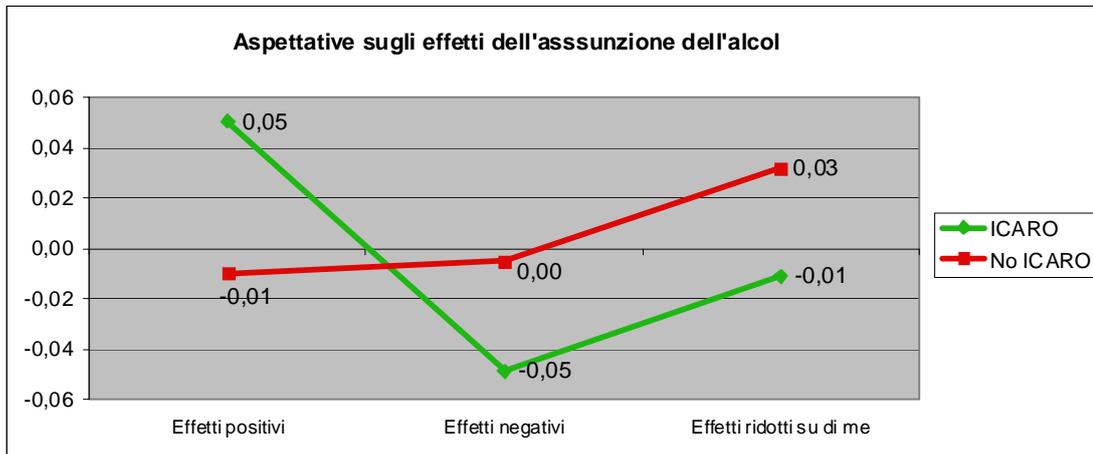


Fig. 4 – Confronto tra i gruppi ICARO e NO ICARO per gli effetti percepiti dell'alcol

5) **Scala C - percezione del rischio di avere un incidente alla guida.**

La percezione del rischio di incorrere in un incidente è stata valutata con l'item: "In confronto alle persone della tua stessa età, come valuteresti il tuo rischio di incorrere in un incidente stradale se guidassi un'automobile?"; mentre la preoccupazione rispetto a questo rischio è stata valutata con l'item: "Quanto sei preoccupato da questa possibilità?". Dal confronto dell'Analisi della Varianza Univariata risulta una differenza significativa tra i gruppi ICARO e NO ICARO nella percezione del rischio ($F_{1, 435} = 5,28, p < ,05$; gruppo ICARO $M=4,26$ e gruppo NO ICARO $M=3,86$). Gli studenti che hanno seguito le iniziative proposte con la campagna ICARO mostrano punteggi più elevati nella percezione del rischio, dimostrandosi più consapevoli circa la possibilità di incorrere in un incidente. Non vi sono differenze statisticamente significative per quanto riguarda, invece, la preoccupazione rispetto a questo rischio (Figura 5). Pertanto l'aver partecipato alle attività proposte nell'ambito delle iniziative di ICARO per gli automobilisti che costituiscono il nostro campione, ha favorito una maggiore consapevolezza sulla possibilità di essere coinvolto in un incidente in prima persona, mentre non sembra aver influito

sulla preoccupazione, ossia sull'attivazione emotiva negativa, nei confronti di tale rischio.

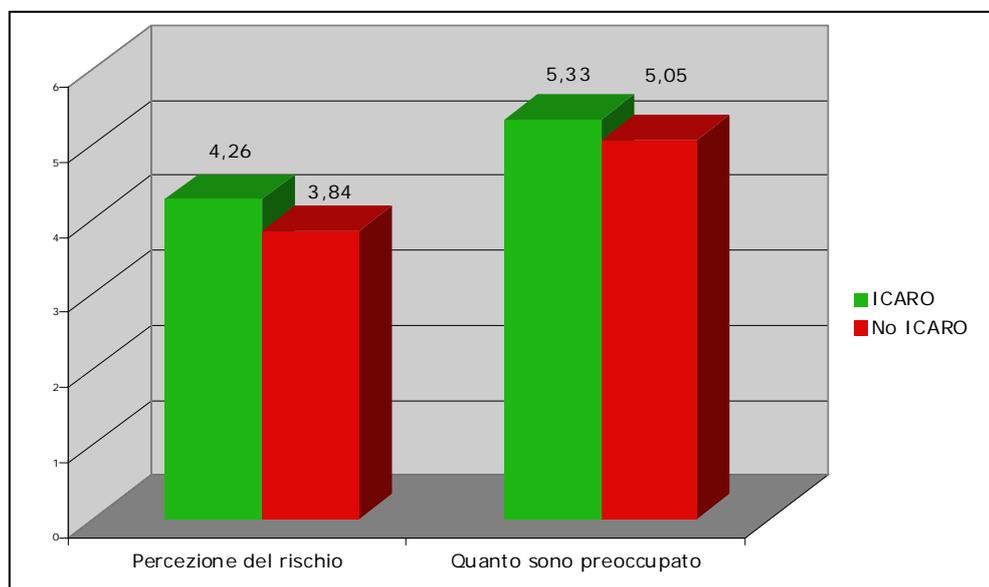


Fig. 5 – Confronto tra i gruppi ICARO No ICARO per la percezione e la preoccupazione del rischio di incorrere in un incidente stradale.

2.2.2 Motociclisti

In questa sezione si presentano i dati emersi dalla ricerca e relativi alla valutazione dell'efficacia della campagna ICARO per i guidatori di motoveicoli, in possesso della patente A, attraverso un confronto tra i giovani studenti che hanno preso parte alle iniziative sulla sicurezza stradale, ICARO (Gruppo "Efficacia") e un gruppo di giovani che non hanno mai partecipato ad alcuna delle iniziative proposte, NO ICARO (Gruppo di "Controllo").

Il confronto ha riguardato diverse variabili psicologiche e comportamentali, sulla base delle Scale utilizzate e qui di seguito si descrivono i risultati relativi alla categoria dei rispondenti che ha dichiarato di essere in possesso di una licenza di guida di livello A e che guidano ciclomotori o motocicli, per le diverse scale considerate.

1) **Scala A - atteggiamenti nei confronti delle regole della strada.**

Nell'esplorazione fattoriale della scala riferita agli atteggiamenti (Scala A1)

emergono tre fattori (per le caratteristiche psicometriche vedi Appendice 2), che corrispondono a:

- a. atteggiamenti verso le violazioni del Codice della Strada (ad esempio, l'item *“Per poter superare un guidatore lento o inesperto è ragionevole superare i limiti di velocità.”*, satura su questo fattore).
- b. atteggiamenti positivi nei confronti dei comportamenti di guida sicura (ad esempio, l'item *“Non mi farei trasportare da un guidatore che avesse bevuto alcol”*, satura su questo fattore).
- c. tolleranza verso la velocità (ad esempio, l'item *“Va bene andare in macchina con un guidatore che corre se anche gli altri lo fanno”*, satura su questo fattore).

Il test dell'Analisi Multivariata (MANOVA) non è risultato statisticamente significativo nel confronto tra il gruppo ICARO e NO ICARO. L'andamento delle medie dei punteggi è però tendenzialmente a favore del gruppo ICARO in quanto ad atteggiamenti virtuosi (Figura 6).

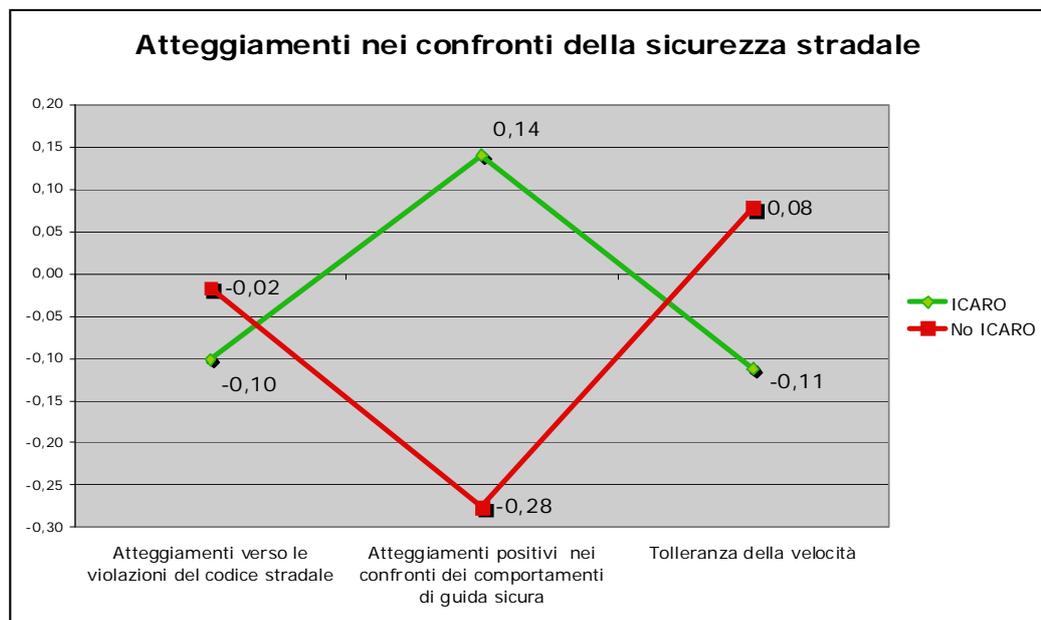


Fig. 6 – Confronto tra i gruppi ICARO- NO ICARO per gli atteggiamenti nei confronti della sicurezza alla guida.

2) **Scala B - Locus of Control.**

Per quanto riguarda la percezione delle cause interne o esterne degli incidenti (Scala B1), l'analisi fattoriale evidenzia una struttura a quattro fattori (vedi Appendice 2):

- a. “Locus of Control” interno (Item come “Un guidatore attento può prevenire qualsiasi incidente” saturano su questo fattore);
- b. “Locus of Control” esterno dovuto ai comportamenti dei pedoni (Item come “E’ veramente difficile prevenire gli incidenti quando ci sono pedoni che sbucano tra le auto parcheggiate”, saturano su questo fattore);
- c. “Locus of Control” esterno dovuto al comportamento del guidatore (Item come “Gli incidenti accadono quando un guidatore non sta abbastanza attento a cosa fanno gli altri guidatori”, saturano su questo fattore; item rovesciati);
- d. “Locus of Control” esterno fatalista (Item come “Gli incidenti avvengono principalmente per cause imprevedibili”, saturano su questo fattore);

Il confronto tra il gruppo ICARO e NO ICARO per i motociclisti con il test dell’Analisi Multivariata (MANOVA) non è risultato significativo. L’andamento delle medie è poco chiaro con il gruppo ICARO che ottiene punteggi mediamente più bassi sia nell’esternalità che nell’internalità (Figura 7).

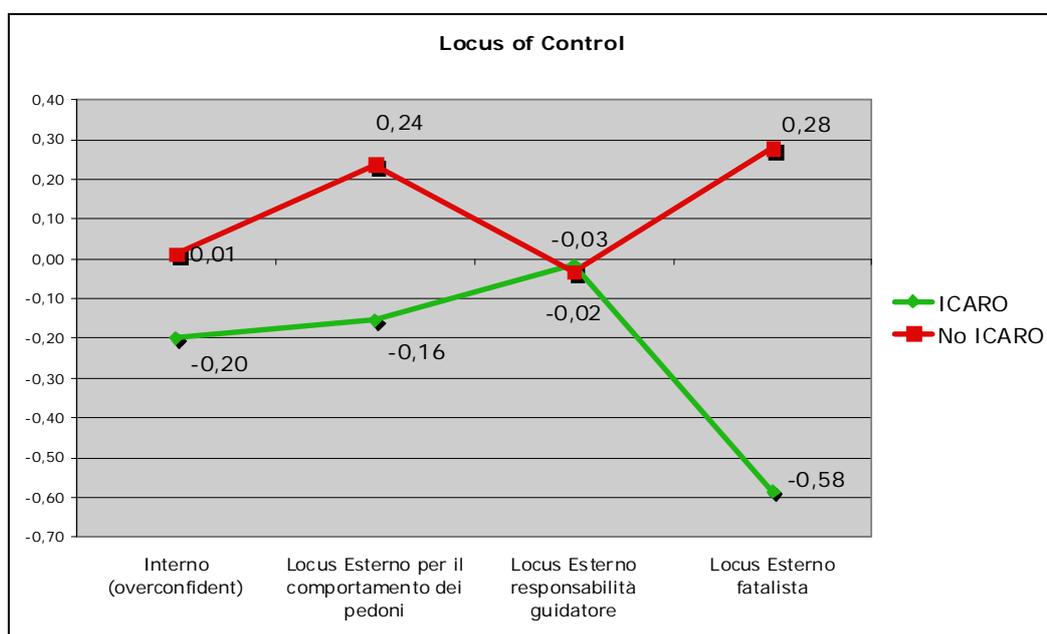


Fig. 7 – Confronto tra gli motociclisti ICARO-NO ICARO per il “Locus of Control”.

3) **Scala E - trasgressioni commesse alla guida.**

Per quanto riguarda i comportamenti di trasgressione alla guida messi in atto dai motociclisti (Scala E1), l'analisi fattoriale fa emergere una struttura a tre fattori (vedi Appendice 2):

- a. violazioni del Codice della Strada (*Item* come “*Infrangere il Codice della Strada per andare più velocemente*”, saturano su questo fattore).
- b. Comportamenti prudenti, come rallentare (*Item* come “*Rallentare in prossimità di un segnale di pericolo.*”, saturano su questo fattore).
- c. comportamenti di rischio alla guida (*Item* come “*Andare in motorino con un guidatore che ha bevuto troppo*”, saturano su questo fattore).

Il confronto tra il gruppo ICARO e il gruppo NO ICARO per i motociclisti con il test dell'Analisi Multivariata (MANOVA) non è risultato significativo. L'andamento dei punteggi medi per i comportamenti alla guida, seppur a favore di comportamenti virtuosi per i guidatori di motorino che hanno partecipato alla formazione ICARO, con esclusione del comportamento riferibile al rallentare in prossimità di un segnale di pericolo, non sono significativi (Figura 8).

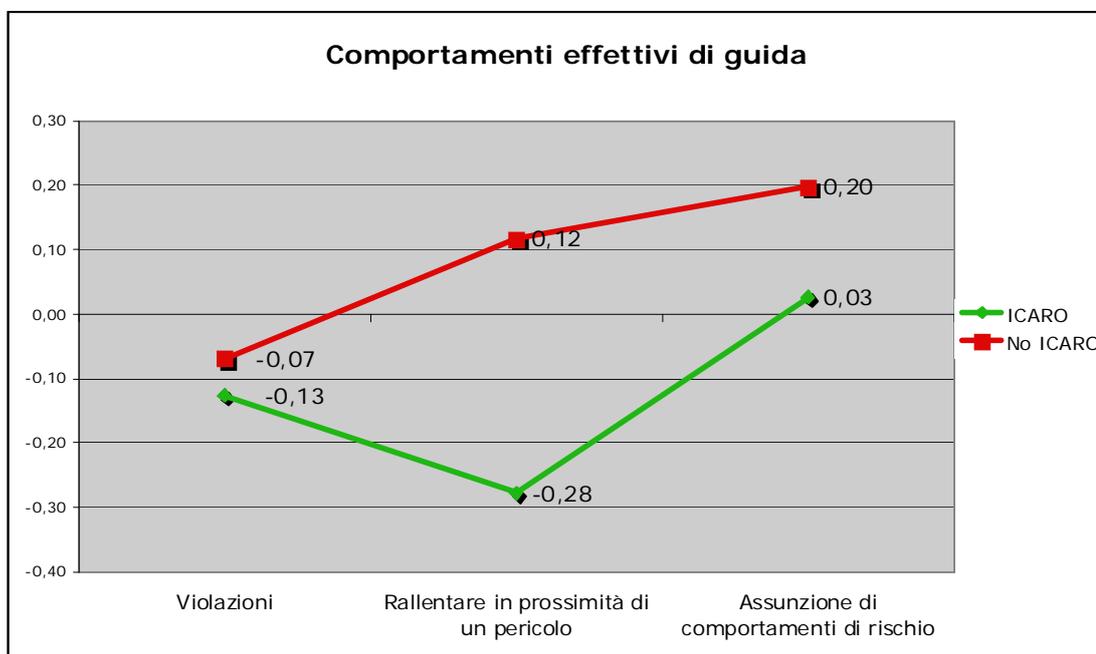


Fig. 8 – Confronto tra i gruppi ICARO NO ICARO per i comportamenti effettivi di guida.

4) **Scala F - Valutazione degli effetti dell'alcol alla guida.**

In riferimento alle aspettative degli studenti guidatori di motoveicoli rispetto agli effetti procurati dall'alcol sulla guida (Scala F1), si evidenzia una struttura con tre fattori (Appendice 2):

- a. effetti positivi (*item* come “L'alcol riduce gli effetti della stanchezza”, saturano su questo fattore);
- b. effetti ridotti su di me (*Item* come “L'alcol ha poco effetto su di me”, satura su questo fattore);
- c. effetti negativi (*Item* come “L'alcol porta a sopravvalutare le proprie capacità”, satura su questo fattore).

I conducenti di motoveicoli non differiscono in modo statisticamente significativo nel confronto dei punteggi sulle aspettative inerenti agli effetti dell'alcol sulla guida (Figura 9). L'Analisi della Varianza Multivariata tra le diverse medie, infatti, risulta non significativa.

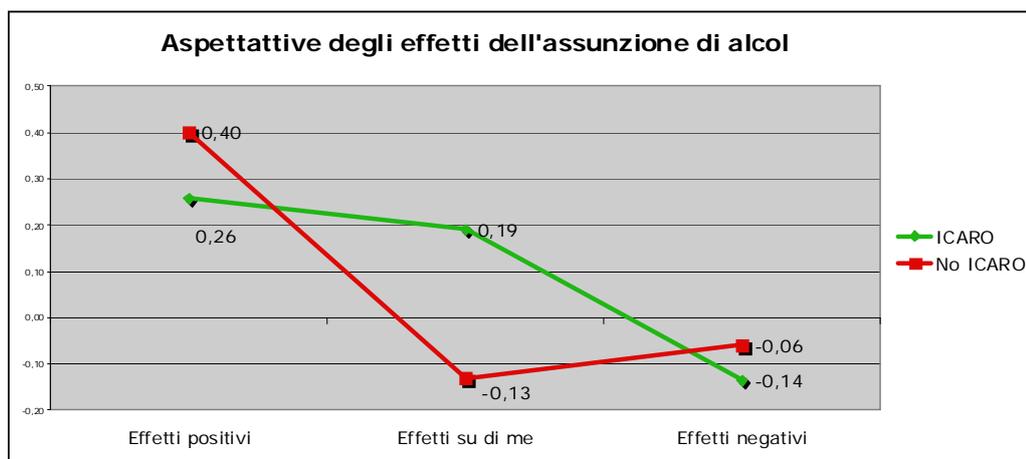


Fig. 9 – Confronto tra i gruppi ICARO - NO ICARO per gli effetti percepiti dell'alcol

5) **Scala C - percezione del rischio di avere un incidente alla guida.**

La percezione del rischio di incorrere in un incidente è stata valutata con l'item: “In confronto alle persone della tua stessa età, come valuteresti il tuo rischio di incorrere in un incidente stradale se guidassi un'automobile?”; mentre la preoccupazione rispetto a questo rischio è stata valutata con l'item: “Quanto sei preoccupato da questa possibilità?”. Dal confronto dell'Analisi

della Varianza Univariata non risulta significativa la differenza per il fattore gruppo (Figura 10); sebbene gli studenti motociclisti che hanno partecipato alle attività di ICARO mostrano un punteggio maggiore rispetto alla percezione del rischio (gruppo ICARO M=4,42 e gruppo NO ICARO M=4,06).

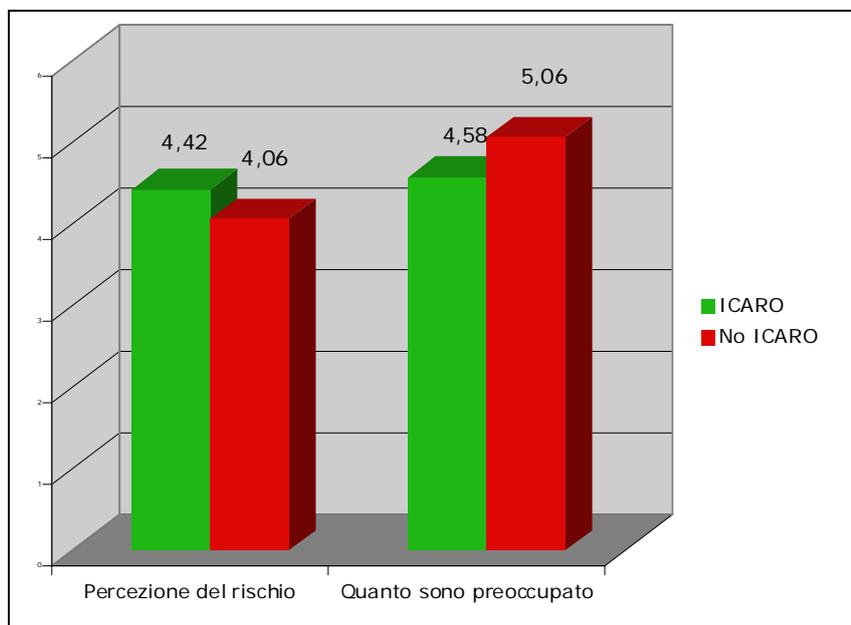


Fig. 10 – Confronto tra i gruppi ICARO NO ICARO per la percezione e la preoccupazione del rischio di incorrere in un incidente stradale.

2.2.3. Pedoni

In questa sezione si presentano i dati emersi dalla ricerca e relativi alla valutazione dell'efficacia della campagna ICARO per i pedoni, attraverso un confronto tra i giovani studenti che hanno preso parte alle iniziative sulla sicurezza stradale, ICARO (Gruppo "Efficacia") e un gruppo di giovani che non hanno mai partecipato ad alcuna delle iniziative proposte, NO ICARO (Gruppo di "Controllo").

Il confronto ha riguardato diverse variabili psicologiche e comportamentali, sulla base delle Scale utilizzate e già descritte nel dettaglio in precedenza, che riguardano gli atteggiamenti nei confronti delle regole della strada, la dimensione del "Locus of control", la percezione del rischio alla guida, il grado di *expertise* alla guida, le trasgressioni commesse alla guida e gli atteggiamenti verso l'alcool.

Qui di seguito si descrivono i risultati relativi alla categoria dei rispondenti pedoni e che non guidano autoveicoli, per le diverse scale considerate.

1) **Scala M - atteggiamenti nei confronti delle regole della strada.**

Nell'esplorazione fattoriale della scala riferita agli atteggiamenti dei pedoni riguardo la sicurezza stradale (Scala M) emergono due fattori (per le caratteristiche psicometriche vedi l'Appendice 2), che corrispondono a:

- a. atteggiamenti verso le violazioni del codice della strada (ad esempio, l'item "Per mantenere il traffico scorrevole molte regole del codice stradale devono essere ignorate", satura su questo fattore);
- b. atteggiamenti positivi verso i comportamenti di guida sicura (ad esempio, l'item "Non guiderei mai dopo aver bevuto alcol", satura su questo fattore).

Il confronto tra il gruppo ICARO e NO ICARO per le variabili riferite agli atteggiamenti risulta significativo (Wilks' Lambda = ,99, $F_{3, 645} = 3,246$, $p < .05$). I test univariati hanno evidenziato un effetto statisticamente significativo per il fattore *Atteggiamenti verso il codice della strada* ($F_{1, 646} = 6,209$, $p < ,05$). Il gruppo di studenti che ha partecipato alla formazione ICARO mostra un punteggio mediamente più basso negli atteggiamenti improntati alla violazione del Codice della Strada, mentre ottiene punteggi più alti riguardo gli atteggiamenti riferiti ai comportamenti di guida sicura (Figura 11).

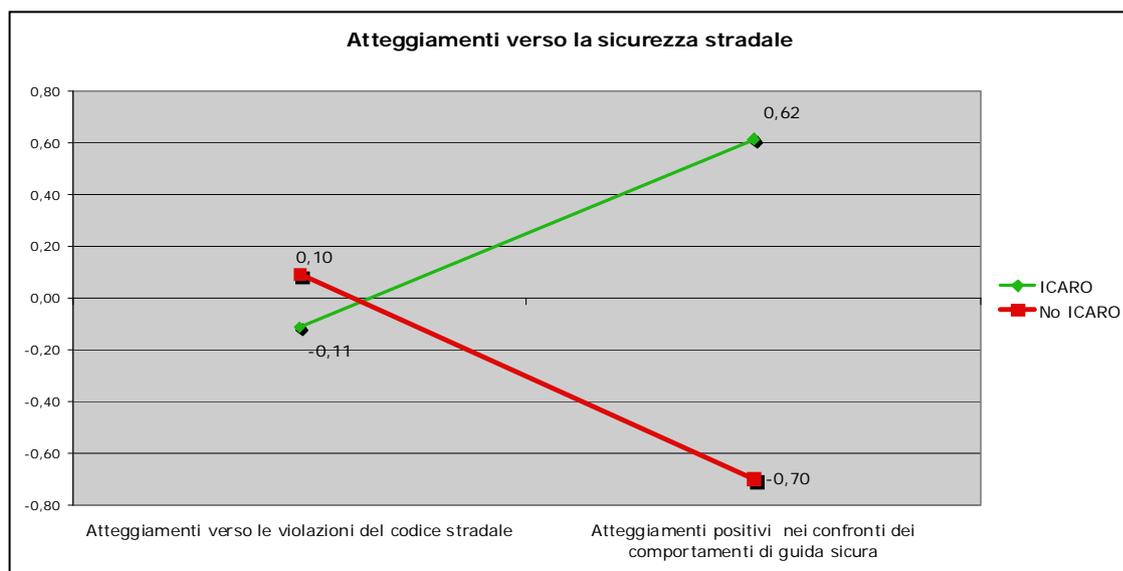


Fig. 11 – Confronto tra i gruppi ICARO - NO ICARO per gli atteggiamenti

2) **Scala N - Locus of Control.**

Per quanto riguarda la percezione delle cause interne o esterne degli incidenti i punteggi dei pedoni nella scala B, si organizzano intorno ad una struttura fattoriale con tre fattori (vedi Appendice 2):

- a. *“Locus of Control” interno* (item come *“Gli incidenti accadono perché i guidatori non hanno imparato a fare sufficiente attenzione alla guida”* saturano su questo fattore);
- b. *“Locus of Control” esterno per impossibilità di controllare il comportamento dei pedoni* (item come *“Gli incidenti nei quali sono coinvolti i bambini sono difficili da evitare, visto che i bambini in strada sono imprevedibili”*, saturano su questo fattore)
- c. *“Locus of Control” esterno per fatalismo* (item come *“Gli incidenti avvengono principalmente per cause imprevedibili”*), saturano su questo fattore)

Il confronto per la variabile indipendente ICARO e NO ICARO con il test dell’analisi multivariata non è risultato significativo. I punteggi medi dei fattori non sono differenziati tra loro, con esclusione del *“Locus of Control”* esterno per il comportamento dei pedoni, ove il gruppo ICARO ottiene punteggi più bassi (Figura 12).

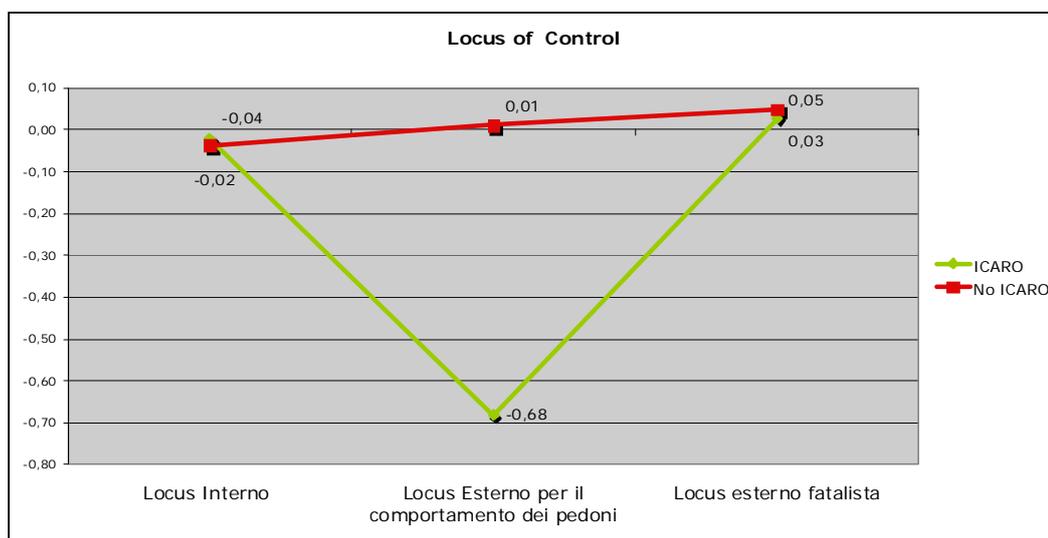


Fig. 12 – Confronto tra gli automobilisti ICARO-No ICARO per il *“Locus of Control”*

2) **Scala P - Valutazione degli effetti dell'alcol alla guida.**

In riferimento alle aspettative dei pedoni intervistati rispetto agli effetti procurati dall'alcol sulla guida (Scala F), si evidenzia una struttura con due fattori (Appendice 2):

- a. effetti positivi (item come “L'alcol riduce gli effetti della stanchezza”, satura su questo fattore);
- b. effetti negativi (item come “L'alcol rallenta i riflessi”, satura su questo fattore).

Il confronto tra il gruppo ICARO e NO ICARO per le variabili riferite alle aspettative sugli effetti dell'alcol risulta significativo (Wilks' Lambda = ,972, $F_{2, 588} = 8.604$, $p < .001$). I test univariati hanno evidenziato un effetto statisticamente significativo per il fattore *effetti positivi* ($F_{1, 589} = 15,394$, $p < ,001$), e per il fattore *effetti negativi* ($F_{1, 589} = 6,385$, $p < ,05$). Il gruppo ICARO mostra pertanto un andamento indubbiamente migliore del gruppo NO ICARO, con punteggi più bassi riguardo gli effetti positivi e più alti su quelli negativi (Figura 13).

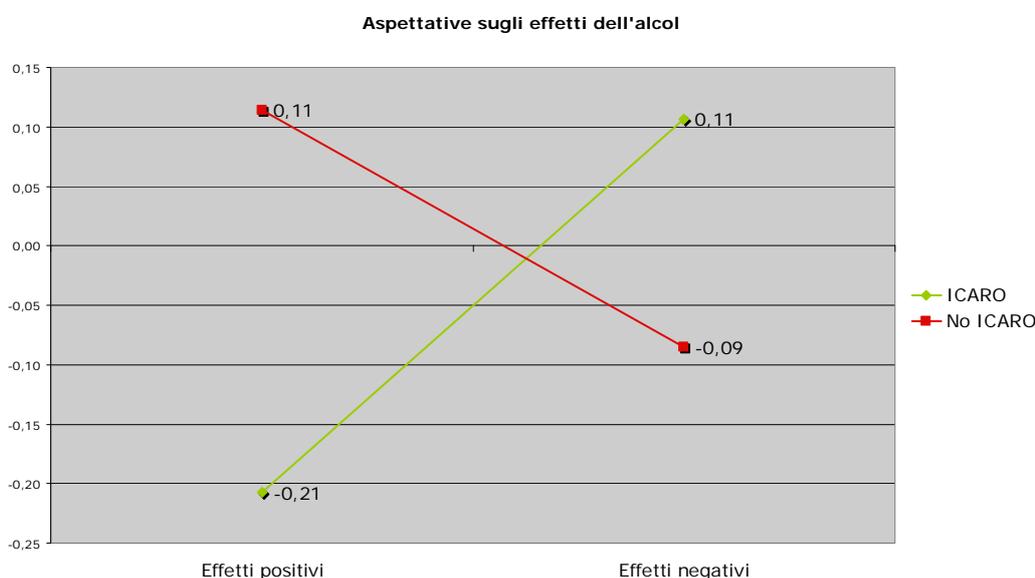


Fig. 13 – Confronto tra i gruppi ICARO No ICARO per gli effetti percepiti dell'alcol.

3) **Scala C - percezione del rischio di avere un incidente alla guida.**

La percezione del rischio è stata valutata con l'item: “In confronto alle persone della tua stessa età, come valuteresti il tuo rischio di incorrere in un incidente

stradale se guidassi un'automobile?”; mentre la preoccupazione rispetto a questo rischio è stata valutata con l’item: *“Quanto sei preoccupato da questa possibilità?”*. Dal confronto dell’Analisi della Varianza Univariata non risulta statisticamente significativa la differenza nella percezione del rischio, mentre è statisticamente differente il valore inerente alla preoccupazione ($F_{1, 429} = 5,9$, $p < ,05$; Figura 14).

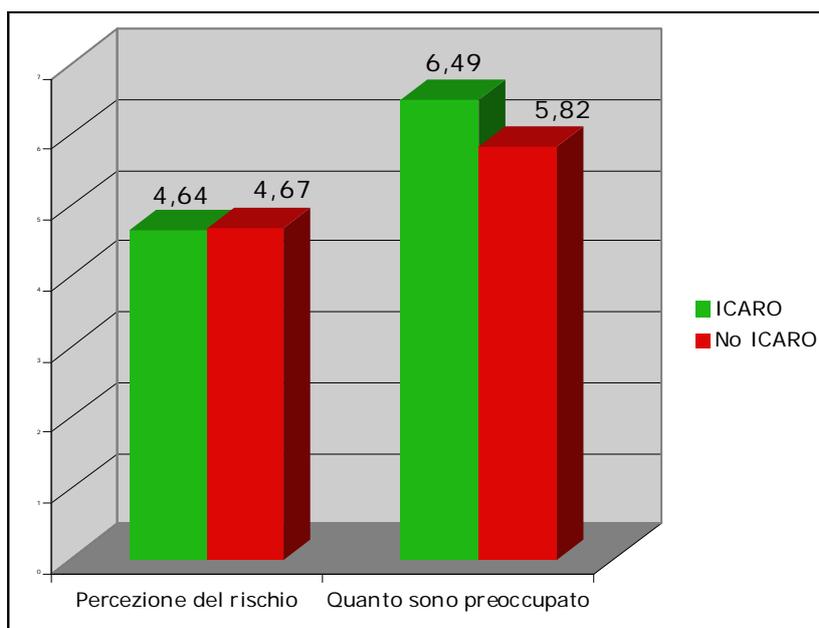


Fig. 14 – Confronto tra i gruppi ICARO NO ICARO per la percezione e la preoccupazione del rischio di incorrere in un incidente stradale.

2.3 La valutazione del gradimento dell’iniziativa

I punteggi riferiti al gradimento e alla soddisfazione rispetto alle iniziative proposte nell’ambito della Campagna ICARO in relazione a specifici parametri, misurati con una scala Likert a 5 punti (1 = per niente; 2 = poco; 3 = abbastanza; 4 = Molto; 5 =Moltissimo), sono generalmente nella media, con un punteggio più alto in alcune categorie. Nello specifico, si ottengono punteggi elevati per la categoria “interessanti” (M=3.89), “istruttive” (M=3.9) e “utili” (M=3.86), utilizzate per descrivere la campagna di ICARO (Figura 15).

In relazione alla domanda sulla soddisfazione per la campagna ICARO, misurata attraverso la domanda come: *“Consigliaresti ad un amico di partecipare*

alla campagna ICARO?”, misurati con una scala Likert a 5 punti (1 = per niente; 2 = poco; 3 = abbastanza; 4 = Molto; 5 =Moltissimo), si ottiene un punteggio medio pari a 3.61 che specifica una tendenza a consigliare tra “Abbastanza” e “Molto” di partecipare alle iniziative di ICARO. Allo stesso modo si organizzano i punteggi medi relativi alla volontà che la scuola proceda con le attività proposte nell’ambito della campagna ICARO, ottenendo un punteggio medio pari a 3.92.

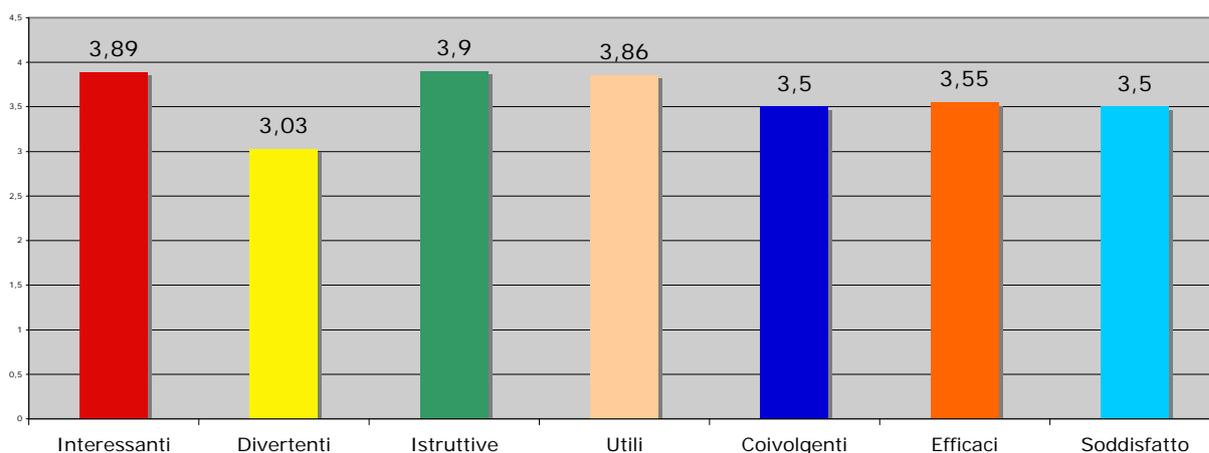


Fig. 15 – Punteggi medi ottenuti per il gradimento e la soddisfazione rispetto alla valutazione delle iniziative ICARO sulla sicurezza stradale (da 1 = per niente, a 5 = moltissimo).

Sono poi state considerati alcuni aspetti relativi alla comunicazione all’esterno della Scuola alle iniziative di ICARO, con la volontà di valutare la comunicazione con i familiari (attraverso item come: “Hai parlato ai tuoi familiari delle attività svolte a scuola all’interno della campagna ICARO?”) e con i conoscenti e gli amici (attraverso item come: “Hai parlato ai tuoi amici delle attività svolte a scuola all’interno della campagna ICARO?”), misurati con una scala Likert a 5 punti (1 = per niente; 2 = poco; 3 = abbastanza; 4 = Molto; 5 =Moltissimo). I punteggi ottenuti, sottolineano una più generale tendenza a parlare con i familiari delle iniziative di promozione della sicurezza sulla strada implementate a scuola con ICARO (punteggio medio=3.05), piuttosto che con gli amici e i conoscenti (M=2.63). Anche rispetto alla possibilità che i genitori o gli amici abbiano affrontato alcune tematiche trattate all’interno della campagna di educazione stradale ICARO nelle loro discussioni extrascolastiche con gli studenti intervistati, misurata con una scala Likert a 5 punti (1 = per niente; 2

= poco; 3 = abbastanza; 4 = Molto; 5 =Moltissimo), si ottengono dei punteggi medi più elevati nel caso della possibilità che accada con i genitori (M=2.70), piuttosto che con gli amici (M=2.46).

Questo tipo di risultato sottolinea come le famiglie, unitamente agli insegnanti e alla scuola, siano gli effettivi interlocutori dei ragazzi sui temi relativi alla promozione della sicurezza sulla strada, così come vengono proposti anche nella campagna di ICARO.

Conclusioni

L'obiettivo di questa ricerca era quello di valutare l'efficacia delle azioni proposte all'interno del progetto ICARO. Gli effetti delle iniziative di ICARO sono state monitorate negli anni attraverso programmi di valutazione complessi che si collocano ai più elevati standard nazionali ed internazionali.

I risultati di tale valutazione testimoniano della effettiva efficacia dell'intervento, per gli obiettivi che ci si erano proposti. Era nell'attesa di chi ha ideato l'intero impianto di ricerca che si sarebbe trattato di effetti rilevanti e quantificabili che, per essere consolidati nel tempo, devono contare sui presupposti di stabilità e continuità della azione formativa diretta ai ragazzi.

Le operazioni di guida sottendono aspetti procedurali e convinzioni generali riguardo ad esempio il rischio, il ruolo delle norme del Codice della Strada, la percezione del controllo interno o esterno delle cause degli incidenti, per non parlare degli aspetti di personalità implicati: la ricerca di sensazioni, la gestione della rabbia, *etc.* e per ottenere cambiamenti stabili e incidere a livello profondo sui fattori che sostengono i profili di rischio, occorre veramente che l'azione formativa sia organica e ben erogata.

E' chiaro che, attraverso un intervento formativo circoscritto o "occasionale", possiamo indurre a forme di riflessione, magari anche di "perturbazione" di alcuni forti convincimenti nei ragazzi, ma contrastare stili decisionali o assetti più generali di personalità è assai complicato, e comunque necessita, come detto, di interventi reiterati nel tempo.

Un utile deterrente nello scoraggiare l'assunzione di condotte di guida pericolose può essere la percezione del rischio: in generale ad una più alta percezione del rischio si associa una minore propensione ad assumere condotte azzardate. Come verificato, le attività di formazione svolte all'interno del Progetto ICARO riescono ad agire profondamente sulla valutazione del rischio: i ragazzi mostrano infatti una percezione del rischio più realistica ed adeguata rispetto ai loro coetanei che non hanno avuto la stessa tipologia di formazione (gruppo di controllo).

Un secondo aspetto emerso in modo molto evidente è che, a fronte di un miglioramento in alcune delle variabili indagate per gli automobilisti ed i pedoni, come gli atteggiamenti nei confronti della sicurezza stradale, le norme di convivenza sociale, i comportamenti effettivi e una maggior consapevolezza

rispetto agli effetti dell'alcol, effetti meno consistenti sembrano emergere per i motociclisti.

Occorre fare una doverosa premessa: i motociclisti rappresentano il gruppo più "complesso" dove agire forme di prevenzione dell'incidentalità stradale. Se si osservano le statistiche riferite al nostro Paese dal 2000 al 2009 (Fonte ISTAT, 2010), mentre il numero di decessi degli automobilisti, ancora in forte prevalenza rispetto agli altri utenti della strada, sono però in diminuzione, quelle dei motociclisti hanno un *trend* chiaramente costante. Sebbene anche per le moto siano sempre allo studio nuovi supporti tecnologici finalizzati alla sicurezza del mezzo, pochi risultati sono stati fino ad ora raggiunti.

I motociclisti sono anche il gruppo di utenti che secondo diverse studi assumono con maggiore facilità condotte di rischio (Sexton *et al.*, 2004). In uno studio di Mannering e Grodsky (1995), si è dimostrato che confrontando gli atteggiamenti verso le norme stradali o la percezione di controllo, non vi sono sostanziali differenze tra automobilisti e motociclisti. Quando però i due gruppi vengono posti di fronte a comportamenti effettivi sul proprio mezzo di trasporto, come nel caso di simulatori, i loro comportamenti cambiano. I motociclisti tendono ad assumere con maggiore probabilità rischi alla guida. Questo sta a significare secondo Mannering e Grodsky (1995) che la differenza non è pertanto determinata dalla personalità del guidatore ma dal mezzo. La moto ha precise caratteristiche ergonomiche: manovrabilità, leggerezza, restituisce una forte percezione di controllo, concede in molti casi una maggiore piacevolezza nel contatto con l'ambiente esterno. Queste caratteristiche possono agevolare le forme di infrazioni e assunzioni di rischio. Tutto questo ha una chiara ricaduta in termini di formazione sulla sicurezza stradale per il guidatore di moto. E' probabile che occorra intervenire su aspetti specifici del motociclista, preferibilmente con modalità esperienziali e simulate. Non è sufficiente agire sulle convinzioni di fondo o sugli atteggiamenti generali, ma occorre intervenire sugli aspetti procedurali, necessariamente passando per una formazione *sui generis*, interamente dedicata ai motociclisti e specifica.

La formazione sulla sicurezza stradale del Progetto ICARO si dimostra efficace sulle aspettative riguardo gli effetti dell'alcol sulla guida. In particolare gli studenti pedoni ed automobilisti hanno mostrato una più evidente sensibilità rispetto alle conseguenze negative del bere e poi del guidare. Sappiamo che

l'assunzione di alcol è favorita non soltanto dal sistema di convinzioni personali, tra cui la percezione chiara degli effetti, ma anche da pressioni sociali esercitate dal gruppo dei pari. Si beve e si viaggia in macchina, in particolare per i ragazzi, spesso in contesti di socializzazione gruppale, dove la dinamica del bere può essere fortemente incoraggiata. Diverse ricerche hanno comunque dimostrato che le aspettative riferite agli effetti dell'alcol sono solitamente dei buoni predittori del consumo effettivo. Possiamo pertanto constatare che gli effetti mostrati dalla formazione ICARO, nel modificare le aspettative inerenti agli effetti dell'alcol sul guidare, si traducono in comportamenti effettivi di maggiore prudenza.

In conclusione, i risultati della valutazione curata all'interno dell'edizione di ICARO 12 testimoniano dell'effettiva efficacia dell'Intervento. L'intervento proposto nell'ambito della campagna ICARO risulta efficace, per i diversi livelli considerati ed evidenzia cambiamenti anche nella percezione del rischio e nei comportamenti effettivi di guida. Possiamo pertanto concludere che la tipologia e l'intensità degli effetti e delle differenze fra i gruppi considerati sia da ascrivere alla brevità e alla occasionalità degli interventi proposti. La formazione efficace è infatti quella reiterata nel tempo che consente una utile assimilazione dei contenuti ed una vero e duraturo cambiamento delle convinzioni e dei comportamenti. Di fatto, la formazione si associa a un miglioramento negli atteggiamenti nei confronti della sicurezza stradale e delle norme di convivenza sociale.

La letteratura scientifica definisce come “paradosso del guidatore inesperto” il fenomeno secondo il quale ogni volta che un guidatore inesperto mette in atto una violazione o una imprudenza, senza pagarne le drammatiche conseguenze, si rafforza nella sua convinzione di essere immune dai rischi di incidente stradale.

Naturalmente l'obiettivo non è quello di aspettare che questo circolo vizioso venga interrotto dall'eventualità di un incidente, ma quello di mettere in atto strategie di intervento, come quelle previste da ICARO. Esse dovrebbero tenere in considerazione i dati emersi da questa ricerca, come dalle altre condotte a livello nazionale e internazionale, per contrastare sia le pericolose tendenze “fataliste” di fronte all'incidentalità stradale e alla sua assoluta imprevedibilità, ma allo stesso tempo per contrastare la percezione, altrettanto pericolosa, che l'infortunio alla guida possa essere considerato alla stregua di un'equazione

matematica si cui si hanno a disposizione tutte le incognite. Essi invece spingono alla considerazione che l'infortunio alla guida è un evento probabilistico, nel quale la corretta attenzione degli individui di fronte a se stessi agisce abbassando le probabilità di porre a repentaglio la propria e altrui incolumità.

In sostanza, intervenire sulla sicurezza stradale significa intrecciare aspetti legati al disagio giovanile per prevenire le sue forme di espressione più drammatiche, come quelle legate alla mortalità o al ferimento grave a seguito di un incidente stradale. Per poter agire con efficacia è necessario rinforzare le competenze e l'acquisizione delle corrette conoscenze sulle proprie caratteristiche personali (psicofisiche, comportamentali, emotive, relazionali e sociali), indispensabili ad un corretto approccio del giovane alle proprie responsabilità di soggetto attivo. È evidente che tale percorso vive il suo ambiente elettivo nel contesto scolastico. Tale contesto si rivela centrale, visto che le competenze su una corretta educazione alla sicurezza stradale, si acquisiscono in una fascia di età dove la scuola mantiene una centralità educativa complessiva.

Infine, è utile sottolineare che un monitoraggio di tale accuratezza, esercitato su un campione complessivo di circa 2000 ragazzi fra Gruppo "target" (che ha avuto la Formazione ICARO) e Gruppo di controllo (ragazzi senza formazione ICARO), non ha precedenti e ha implicato diversi livelli di difficoltà e complessità.

Sono stati valutati parametri riferiti alla percezione del rischio, alla rappresentazione mentale delle condotte e della strada e, infine le reali condotte poste in atto sulla strada; tutto questo prendendo in considerazione la situazione dei pedoni, degli utenti di motocicli e di auto.

Non è frequente che le azioni formative implicino impianti di monitoraggio così ampi e accurati; noi riteniamo fondamentale la misurazione delle azioni per diversi fini: la valutazione di efficacia, la ripetibilità, l'individuazione di punti di forza e di debolezza; per costruire modelli di intervento che possano considerarsi utili e diffondibili sul piano concreto.

Riferimenti bibliografici

- Avallone, F., Giannini, A.M., Sgalla, R. (edited by) (2011). *Handbook of training guidelines on road safety awareness and education for young drivers*. ICARUS Project - Inter-Cultural Approaches for Road Users Safety. Directorate General Energy and Transport, TREN/SUB/01-2008, S12.524865.
- Baker, S.P., O'Neill, B., Ginsburg, M.J., Li, G. (1992). *The Injury Fact Book*. New York: Oxford University Press
- Begg, D., Langley, J.D., Stephenson, S. (2003). Identifying factors that predict persistent driving after drinking, unsafe driving after drinking, and driving after using cannabis among young adults. *Accident Analysis and Prevention*, 35 (5), 669-675.
- Bina, M., Graziano, F., Bonino, S. (2006). Risky driving and life styles in adolescence. *Accident Analysis & Prevention*, 38 (3), 472-481.
- Chou, P, Dawson, D., Stinson, F., Huang, B., Pickering, R., Zhou, Y, (2006). The prevalence of drinking and driving in the United States, 2001-2002. *Results from the national epidemiological survey on alcohol and related conditions, Drug and Alcohol Dependence* 83,137-146.
- Deffenbacher, J.L. (2008). Anger, aggression, and risky behavior on the road: a preliminary study of urban and rural differences. *Journal of Applied Social Psychology*, 38 (1), 755-759.
- Evans, L. (1991). *Traffic Safety and the Driver*. New York: Reinhold.
- Ferlazzo, F. (2005). Le indagini del "Centro Interuniversitario di ricerca sulla sicurezza stradale". In V. Benincasa, *Psicologia viaria*, Milano: Franco Angeli.
- Giannini, A. M., Ferlazzo, F., Sgalla, R., Cordellieri, P., Baralla, F., Pepe, S. (2013). The use of video in road safety training: cognitive and emotional effects. *Accident Analysis and Prevention*.
- Giannini, A. M., Ferlazzo, F., Sgalla, R., Cordellieri, P., Baralla, F., Sdoia, S. (*in press*). Attitude and risk perception: differences amongst young car drivers, motorcyclists and pedestrian. *Accident Analysis and Prevention*.
- Giannini, A.M., Ferlazzo, F., Sgalla, R. (edited by) (2011). *Research report. Risk profiles of young drivers*. ICARUS Project - Inter-Cultural Approaches for Road Users Safety. Directorate General Energy and Transport, TREN/SUB/01-2008, S12.524865.
- Giannini, A.M., Lucidi, F. (2007). *Il paradosso del giovane guidatore*. Kappa, Roma.
- Giannini, A.M., Sgalla R. (a cura di) (2009a). *Guida pratica per l'educazione stradale – Scuola Secondaria di Secondo Grado*. Erickson, Trento.
- Giannini, A.M., Sgalla R. (a cura di) (2009b). *Guida pratica per l'educazione stradale – Scuola Primaria*. Erickson, Trento.
- Giannini, A.M., Sgalla R. (a cura di) (2011). *Guida pratica per l'educazione stradale. Scuola Secondaria di Primo Grado*. Trento: Erickson.
- Gidron, Y., Gal, R., Desevilya, H.S. (2003). Internal locus of control moderates the Effects of road-hostility on recalled driving behavior. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 6 (2), 109-116.
- Gregersen, N.P., Bjurulf, P. (1996). Young novice drivers: Towards a model of their accident involvement. *Accident Analysis & Prevention*, 28, 2, 229-241.
- Hatfield, J., Fernandes, R. (2008). The role of risk-propensity in the risky driving of younger drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 41(1), 25-35.

- Iversen, I., Rundmo, T. (2004). Attitudes towards traffic safety, driving behaviour and accident involvement among the Norwegian Public. *Ergonomics*, 47, 555-572.
- Istituto Nazionale di Statistica, ISTAT, (2010). L'uso e abuso di alcol in Italia, anno 2009.
- Istituto Nazionale di Statistica, ISTAT, (2011). Incidenti stradali, anno 2011.
- Jonah, B.A. (1997). Sensation seeking and risky driving: are view and syntheses of the literature. *Accident Analysis & Prevention* 29 (5), 651-665.
- Lorenz, K. (1973). *L'altra faccia dello specchio*. Milano: Adelphi.
- Lucidi, F., Giannini, A.M., Sgalla, R., Mallia, L., Devoto, A., Reichmann, S. (2010). Young novice driver subtypes: Relationship to driving violations, errors and lapses. *Accident Analysis & Prevention*, 42 (6), 1689-1696.
- Mannering, F.L., Grodsky, L.L. (1995). Statistical analysis of motorcyclists' perceived accident risk. *Accident Analysis & Prevention*, 27(1), 21-31.
- Özkan, T., Lajunen, T. (2005). Multidimensional Traffic Locus of Control Scale (T-LOC): factor structure and relationship to risky driving. *Personality and Individual Differences*, 38(3), 533-545.
- Ulleberg, P., Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety Science*, 41, 427-443.
- Sexton, B., Baughan, C., Elliot, M., Maycock, G. (2004). The Accident Risk of Motorcyclists. TRL Report 607, Transport Research Laboratory, Crowthorne, England.
- Subramanian, R. (2006). Motor Vehicle Traffic Crashes as a Leading Cause of Death in the United States, 2003. Traffic Safety Facts—Research Notes, National Highway Traffic Safety Administration, Washington, D.C. [Available at <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/Pubs/810568.PDF>].
- World Health Organization (WHO) (2004). Preventing Road Traffic Injury :A Public Health Perspective for Europe. Copenhagen, WHO, Regional Office for Europe. Available at: <http://www.euro.who.int/document/E82659.pdf> .
- World Health Organization (WHO), 2004. Preventing Road Traffic Injury: A Public Health Perspective for Europe. Copenhagen, WHO, Regional Office for Europe. Available at: <http://www.euro.who.int/document/E82659.pdf> (last accessed April 2009).

APPENDICE 1

Questionario



QUESTIONARIO

ICARE¹²



In collaborazione con:



Istruzioni

Gentile Studente,

qui di seguito troverai una serie di domande. Non esistono risposte giuste o sbagliate: quello che ci interessa è la tua opinione personale. Ti preghiamo di rispondere dopo aver attentamente letto queste istruzioni. Per noi è importante che tu risponda a tutte le domande, pertanto ti chiediamo di compilare il questionario con la massima sincerità e serietà, senza tralasciare alcuna risposta.

Le tue risposte saranno anonime e valutate con la massima riservatezza¹.

E' IMPORTANTE che sul questionario ci sia un codice personale.

Il codice è composto dalle iniziali del tuo nome e cognome e dal nome della tua città.

Nome: **Francesco**;

Cognome: **Bianchi**

Città: **Roma**

Codice dell'esempio sarà: **FB Roma**

CODICE PERSONALE: _____

Data di compilazione ___/___/____ (gg/mm/aaaa)

Dati anagrafici

Genere M F

Stato civile _____

Città e Nazione di nascita _____

Anno di nascita _____ (aaaa)

Città di residenza _____

Da quanti anni vivi nella tua città di residenza? _____

Scuola di iscrizione _____

Università di iscrizione _____

Classe/anno di iscrizione _____

Età del padre _____

Titolo di studio del padre _____

Età della madre _____

Titolo di studio della madre _____

¹ Decreto Legislativo 30 Giugno 2003 n. 196 "Codice in materia di protezione dei dati personali.

Ora ti chiediamo di rispondere ad alcune domande relative alla tua partecipazione ad iniziative sulla sicurezza stradale.

1) Hai mai partecipato a Scuola alle iniziative nell'ambito della campagna sulla sicurezza stradale **ICARO della Polizia Stradale**?

Sì No

Ricordi in che anno scolastico: 2007-2008 2008-2009 2009-2010
2010-2011 2011-2012

Se No, vai alla domanda n.12

2) All'interno della campagna **ICARO**, che tipo di attività hai svolto?

a. _____; b. _____;
c. _____; d. _____;
e. _____; f. _____;

3) All'interno della campagna **ICARO**, quali sono stati i temi affrontati che ricordi?

a. _____; b. _____;
c. _____; d. _____;
e. _____; f. _____;

4) Le iniziative alle quali hai partecipato nell'ambito del progetto **ICARO** sono state:

Interessanti				
Per niente 1	Poco 2	Abbastanza 3	Molto 4	Moltissimo 5
Divertenti				
Per niente 1	Poco 2	Abbastanza 3	Molto 4	Moltissimo 5
Istruttive				
Per niente 1	Poco 2	Abbastanza 3	Molto 4	Moltissimo 5
Utili				
Per niente 1	Poco 2	Abbastanza 3	Molto 4	Moltissimo 5
Coinvolgenti				
Per niente 1	Poco 2	Abbastanza 3	Molto 4	Moltissimo 5
Efficaci				

Per niente 1	Poco 2	Abbastanza 3	Molto 4	Moltissimo 5
-----------------	-----------	-----------------	------------	-----------------

5) Quanto sei soddisfatto di aver partecipato alle esperienze svolte all'interno della campagna **ICARO**?

Per niente 1	Poco 2	Abbastanza 3	Molto 4	Moltissimo 5
-----------------	-----------	-----------------	------------	-----------------

6) Consigliaresti ad un amico di partecipare alla campagna **ICARO**?

Per niente 1	Poco 2	Abbastanza 3	Molto 4	Moltissimo 5
-----------------	-----------	-----------------	------------	-----------------

7) Vorresti che la tua scuola continuasse a partecipare alle attività proposte nell'ambito della campagna **ICARO**?

Per niente 1	Poco 2	Abbastanza 3	Molto 4	Moltissimo 5
-----------------	-----------	-----------------	------------	-----------------

8) Hai parlato ai tuoi familiari delle attività svolte a scuola all'interno della campagna **ICARO**?

Per niente 1	Poco 2	Abbastanza 3	Molto 4	Moltissimo 5
-----------------	-----------	-----------------	------------	-----------------

9) I tuoi genitori hanno affrontato con te alcune tematiche trattate all'interno della campagna **ICARO**?

Per niente 1	Poco 2	Abbastanza 3	Molto 4	Moltissimo 5
-----------------	-----------	-----------------	------------	-----------------

10) Hai parlato ai tuoi amici delle attività svolte a scuola all'interno della campagna **ICARO**?

Per niente 1	Poco 2	Abbastanza 3	Molto 4	Moltissimo 5
-----------------	-----------	-----------------	------------	-----------------

11) I tuoi amici hanno affrontato con te alcune tematiche trattate all'interno della campagna **ICARO**?

Per niente 1	Poco 2	Abbastanza 3	Molto 4	Moltissimo 5
-----------------	-----------	-----------------	------------	-----------------

12) Hai mai partecipato a Scuola ad **altre iniziative** sulla sicurezza stradale?

Sì No

Se Sì, quali? _____

13) Che tipo di attività hai svolto?

a. _____; b. _____;

c. _____; d. _____;

e. _____; f. _____;

14) Le iniziative sulla sicurezza stradale hanno previsto un coinvolgimento degli insegnanti?

SÌ NO

15) Alle iniziative hanno partecipato esperti esterni?

SÌ NO

Se Sì, quali?

Genitori Polizia Stradale Polizia Municipale Carabinieri

Protezione Civile Vigili del Fuoco Polizia Provinciale ACI

Testimoni privilegiati Altro _____

16) Ci sono degli aspetti che, secondo te, sarebbe importante affrontare all'interno delle campagne sulla sicurezza stradale e che vorresti suggerire?

Ora ti chiediamo di seguire le indicazioni che trovi di seguito:

**SE GUIDI L'AUTOMOBILE (ANCHE SE GUIDI IL MOTORINO) COMPILA SOLTANTO
SEZIONE 1**

**SE GUIDI IL MOTORINO MA NON L'AUTOMOBILE COMPILA SOLTANTO LA SEZIONE
2**

**SE NON GUIDI NE' IL MOTORINO NE' L'AUTOMOBILE COMPILA SOLTANTO LA
SEZIONE 3**

SEZIONE 1

DA COMPILARE SE GUIDI L'AUTOMOBILE
(ANCHE SE GUIDI IL MOTORINO)! DA

SCALA A

Leggi attentamente le seguenti affermazioni e indica con una croce il tuo grado di accordo con ciascuna di esse utilizzando la scala da 0 (*Molto in disaccordo*) a 5 (*Molto d'accordo*) riportata accanto a ciascuna affermazione.

0	1	2	3	4	5
Molto in disaccordo	Abbastanza in disaccordo	Un po' in disaccordo	Un po' d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo

A.1	Per mantenere il traffico scorrevole molte regole del codice stradale devono essere ignorate.	0	1	2	3	4	5
A.2	Per poter superare un guidatore lento o inesperto è ragionevole superare i limiti di velocità.	0	1	2	3	4	5
A.3	Il codice della strada va rispettato a prescindere dalle condizioni della strada e del tempo.	0	1	2	3	4	5
A.4	I limiti di velocità non possono essere rispettati perché sono troppo restrittivi.	0	1	2	3	4	5
A.5	E' ragionevole passare quando il semaforo sta passando da giallo a rosso.	0	1	2	3	4	5
A.6	Correre rischi e infrangere qualche regola non vuol dire necessariamente essere un cattivo guidatore.	0	1	2	3	4	5
A.7	E' accettabile correre dei rischi alla guida quando non si coinvolgono altre persone.	0	1	2	3	4	5
A.8	Spesso il codice della strada è troppo complicato perché possa essere rispettato.	0	1	2	3	4	5
A.9	Se sai guidare bene è ragionevole andare un po' più velocemente.	0	1	2	3	4	5
A.10	Quando le condizioni della strada sono buone e non c'è nessuno intorno si può anche correre molto.	0	1	2	3	4	5
A.11	Le sanzioni per l'eccesso di velocità dovrebbero essere più severe.	0	1	2	3	4	5
A.12	Va bene andare in macchina con un guidatore che corre se è l'unico modo per tornare a casa di notte.	0	1	2	3	4	5
A.13	Va bene andare in macchina con un guidatore che corre se anche gli altri lo fanno.	0	1	2	3	4	5
A.14	Non voglio rischiare la mia vita e la mia salute andando in macchina con un guidatore irresponsabile.	0	1	2	3	4	5
A.15	Non guiderei mai dopo aver bevuto alcol.	0	1	2	3	4	5
A.16	Non mi farei trasportare da un guidatore che avesse bevuto alcol.	0	1	2	3	4	5
A.17	Non guiderei mai dopo aver assunto sostanze stupefacenti.	0	1	2	3	4	5
A.18	Non mi farei trasportare da un guidatore che avesse assunto sostanze stupefacenti.	0	1	2	3	4	5

SCALA B

Di seguito troverai descritte diverse affermazioni fatte da alcuni guidatori discutendo sulle cause degli incidenti stradali. Leggi attentamente le seguenti affermazioni e indica con una croce il tuo grado di accordo con ciascuna di esse utilizzando la scala da 0 (*Molto in disaccordo*) a 5 (*Molto d'accordo*) riportata accanto a ciascuna affermazione.

0	1	2	3	4	5
Molto in disaccordo	Abbastanza in disaccordo	Un po' in disaccordo	Un po' d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo

B.1	Guidare senza avere incidenti è principalmente una questione di fortuna.	0	1	2	3	4	5
B.2	Gli incidenti avvengono principalmente per cause imprevedibili.	0	1	2	3	4	5
B.3	Per prevenire un incidente un guidatore non può fare niente di più che rispettare le norme del codice della strada.	0	1	2	3	4	5
B.4	Gli incidenti avvengono per così tante ragioni che nessuno può riuscire a capire la più importante.	0	1	2	3	4	5
B.5	Le persone che guidano molto senza avere incidenti sono solo persone fortunate e non sono più attente degli altri.	0	1	2	3	4	5
B.6	Un guidatore attento può prevenire qualsiasi incidente.	0	1	2	3	4	5
B.7	Quando un guidatore è coinvolto in un incidente, è perché non guida come dovrebbe.	0	1	2	3	4	5
B.8	Quando un guidatore è coinvolto in un incidente, è perché non fa abbastanza attenzione alla guida.	0	1	2	3	4	5
B.9	Gli incidenti sono sempre il risultato di errori del guidatore.	0	1	2	3	4	5
B.10	Quando accade un incidente è quasi sempre colpa del guidatore.	0	1	2	3	4	5
B.11	E' difficile poter prevenire gli incidenti quando si guida in cattive condizioni, come buio, pioggia, strade strette, curve e così via.	0	1	2	3	4	5
B.12	La maggior parte degli incidenti avvengono per le cattive condizioni delle strade, per la mancanza di segnali adeguati ecc.	0	1	2	3	4	5
B.13	E' veramente difficile prevenire gli incidenti quando ci sono pedoni che sbucano tra le auto parcheggiate.	0	1	2	3	4	5
B.14	Gli incidenti nei quali sono coinvolti i bambini sono difficili da evitare, visto che i bambini in strada sono imprevedibili.	0	1	2	3	4	5
B.15	E' veramente difficile prevenire gli incidenti che coinvolgono gli anziani, visto che essi non sentono e vedono bene.	0	1	2	3	4	5

SCALA B (continua...)

0	1	2	3	4	5
Molto in disaccordo	Abbastanza in disaccordo	Un po' in disaccordo	Un po' d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo

B.16	Gli incidenti accadono perché i guidatori non hanno imparato a fare sufficiente attenzione alla guida.	0	1	2	3	4	5
B.17	E' sempre possibile prevedere che cosa accade sulla strada, e quindi quasi tutti gli incidenti si potrebbero prevenire.	0	1	2	3	4	5
B.18	Gli incidenti accadono quando un guidatore non sta abbastanza attento a cosa fanno gli altri guidatori.	0	1	2	3	4	5
B.19	Gli incidenti accadono perché il guidatore non fa abbastanza attenzione a tutte le possibili cause di pericolo.	0	1	2	3	4	5
B.20	Se deve succedere, un incidente accade lo stesso e non dipende dal proprio comportamento.	0	1	2	3	4	5
B.21	Molti incidenti accadono per la mancanza di conoscenza o per pigrizia del guidatore.	0	1	2	3	4	5
B.22	Gli incidenti accadono spesso anche ai guidatori che rispettano il codice della strada, visto che sono gli altri guidatori a non rispettarlo.	0	1	2	3	4	5
B.23	Un guidatore non ha mai controllo sufficiente su ciò che succede sulla strada.	0	1	2	3	4	5
B.24	La maggior parte degli incidenti accade per problemi meccanici.	0	1	2	3	4	5
B.25	Ci saranno sempre incidenti, indipendentemente da quanto i guidatori si sforzino di prevenirli.	0	1	2	3	4	5
B.26	Accadono molti incidenti se il guidatore non prende in considerazione tutti i possibili comportamenti dei pedoni.	0	1	2	3	4	5
B.27	Guidare senza avere incidenti dipende dalle capacità del guidatore di fare attenzione a ciò che succede sulle strade e sui marciapiedi.	0	1	2	3	4	5
B.28	Il guidatore può sempre prevedere ciò che sta per succedere; ecco perché non c'è spazio per le sorprese sulla strada.	0	1	2	3	4	5
B.29	E' possibile prevenire gli incidenti anche in condizioni avverse come l'oscurità, le strade strette, la pioggia ecc.	0	1	2	3	4	5
B.30	La prevenzione degli incidenti dipende solo dal guidatore e dalle sue caratteristiche e non da fattori esterni.	0	1	2	3	4	5

SCALA C

C.1 In confronto alle persone della tua stessa età, come valuteresti il **tuo rischio di incorrere in un incidente stradale se guidassi un'automobile?**

Molto
basso

Molto alto

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

C.2 Quanto **sei preoccupato** da questa possibilità?

Poco

Molto

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

SCALA D

Da quanto tempo possiedi la patente B?

D.1 Anni: _____

D.2 Mesi: _____

D.3 Ho ancora il foglio rosa

D.4 Possiedi un'auto? Sì No

Pensando agli ultimi tre mesi...

D5. ... **quante volte** a settimana **usi la macchina?**

Mai

1-2 volte

3-4 volte

5-6 volte

Tutti i giorni

Solo nel fine settimana

D.6... **quanti chilometri percorri** all'incirca durante una settimana?

Da 1 a 10 Km

Da 11 a 30 Km

Da 31 a 50 Km

Da 51 a 100 Km

Oltre 100 Km

D.7 In genere, negli ultimi tre mesi quanto spesso ti è capitato di **guidare per più di 2 ore di seguito?**

Mai

1- 2 volte al mese

tra 2 e 4 volte al mese

Più di 4 volte al mese

D.8 Sempre negli ultimi tre mesi, quante volte ti è capitato di **guidare tra mezzanotte e le 5:00 del mattino?**

Mai

1- 2 volte al mese

tra 2 e 4 volte al mese

Più di 4 volte al mese

SCALA D (continua...)

Pensando alla tua esperienza di guidatore... (quindi fai riferimento al tempo trascorso da quando hai la patente o il foglio rosa fino ad oggi)

D.9 Ti è mai capitato di **prendere una multa**? SI NO

D.10 **Se SI**, quante multe hai preso? _____

Se SI, per quale/i infrazione? (puoi sceglierne più di una)

D.11. Divieto di sosta

D.12. Sei passato con il rosso

D.13 Non hai rispettato il segnale di stop

D.14 Eccesso di velocità

D.15 Guida in stato di ebbrezza

D.16 Cinture di sicurezza non allacciate

D.17 Altro (specificare cosa) _____

D18. Hai mai guidato dopo aver bevuto alcol (anche birra)?

Mai

Molto spesso

D.19 **Se SI**, quante volte ti è capitato _____

Se SI, quali sono stati gli effetti? (puoi scegliere anche più di un' alternativa)

D.20. Non riuscivi a seguire la traiettoria della strada

D.21. Avevi difficoltà a tenere la testa dritta

D.22 Hai avvertito dei dolori muscolari

D.23 Avevi difficoltà a tenere gli occhi aperti

D.24 Hai avvertito dei crampi allo stomaco

D.25 Non riuscivi a concentrarti sulla strada

D.26 Te l'ha fatto notare qualcuno che era in macchina con te

D.27 Altro (specificare cosa) _____

SCALA E

Nessuno è perfetto! Anche il migliore guidatore fa degli errori o commette delle violazioni. Alcuni di questi sono banali, altri possono essere potenzialmente pericolosi. Il questionario è molto semplice. E' una lista di errori e violazioni che le persone generalmente sperimentano od osservano quando sono alla guida. Per ogni elemento ti chiediamo di indicare quanto spesso ti è capitato di sperimentare il comportamento descritto. Utilizza la seguente scala di risposta:

0	1	2	3	4	5
Mai	Quasi mai	Ogni tanto	Abbastanza spesso	Frequentemente	Quasi sempre

QUANTO SPESSO TI E' CAPITATO DI...

		0	1	2	3	4	5
E.1	Sorpassare a destra una macchina lenta.	0	1	2	3	4	5
E.2	Passare con il semaforo rosso.	0	1	2	3	4	5
E.3	Arrabbiarti per il comportamento di un guidatore e andare a dirgliene quattro.	0	1	2	3	4	5
E.4	Non rispettare i limiti di velocità in autostrada.	0	1	2	3	4	5
E.5	Non rispettare i limiti di velocità in una strada urbana.	0	1	2	3	4	5
E.6	Guidare anche se pensavi di aver bevuto più di quanto è permesso.	0	1	2	3	4	5
E.7	Arrabbiarti con un altro guidatore e mostrargli che eri arrabbiato (con un gestaccio o un insulto, ecc.).	0	1	2	3	4	5
E.8	Accorgerti che la corsia dove ti trovavi stava per bloccarsi e infilarti di prepotenza sull'altra corsia.	0	1	2	3	4	5
E.9	In un incrocio spingerti così avanti da obbligare il guidatore con il diritto di precedenza a rallentare e a farti passare.	0	1	2	3	4	5
E.10	Guidare senza rispettare la distanza di sicurezza.	0	1	2	3	4	5
E.11	Partire di corsa ad un semaforo per battere il guidatore che ti stava a fianco.	0	1	2	3	4	5
E.12	Suonare il clacson per manifestare la tua irritazione ad un altro guidatore.	0	1	2	3	4	5
E.13	Guidare per una breve distanza senza mettere la cintura di sicurezza.	0	1	2	3	4	5
E.14	Guidare per una lunga distanza senza mettere la cintura di sicurezza.	0	1	2	3	4	5
E.15	Guidare parlando al cellulare, senza auricolare.	0	1	2	3	4	5
E.16	Parcheggiare in divieto di sosta o in doppia fila.	0	1	2	3	4	5

SCALA E (continua ...)

0	1	2	3	4	5
Mai	Quasi mai	Ogni tanto	Abbastanza spesso	Frequentemente	Quasi sempre

QUANTO SPESSO TI E' CAPITATO DI...

E.17	Parcheggiare in una zona a pagamento, senza pagare.	0	1	2	3	4	5
E.18	Dimenticare dove avevi parcheggiato la macchina.	0	1	2	3	4	5
E.19	Azionare una cosa quando invece volevi azionarne un'altra, ad esempio i fari al posto dei tergicristallo.	0	1	2	3	4	5
E.20	Renderti conto che non ricordavi più una strada appena percorsa.	0	1	2	3	4	5
E.21	Avvicinandoti ad un incrocio, metterti nella corsia sbagliata.	0	1	2	3	4	5
E.22	Leggere male i segnali e prendere l'uscita sbagliata da una rotatoria.	0	1	2	3	4	5
E.23	Andando in retromarcia, urtare qualcosa di cui non ti eri accorto.	0	1	2	3	4	5
E.24	Trovarti a ripartire in terza da un semaforo.	0	1	2	3	4	5
E.25	Accorgerti che avevi sbagliato strada, perché ti sei messo distrattamente sulla solita strada dovendo però andare da un'altra parte	0	1	2	3	4	5
E.26	Accorgerti che stavi guidando con i fari spenti, quando invece dovevi tenerli accesi.	0	1	2	3	4	5
E.27	Trovarti a cercare di superare qualcuno che però aveva già messo la freccia.	0	1	2	3	4	5
E.28	Immetterti in una via laterale senza accorgerti che dei pedoni stavano attraversando.	0	1	2	3	4	5
E.29	Girando, trovarti di lato un ciclista che non avevi visto, rischiando di investirlo.	0	1	2	3	4	5
E.30	Volerti immettere in una via principale, e prestare così tanta attenzione al traffico su di essa, da rischiare di tamponare la macchina che ti precedeva nella fila.	0	1	2	3	4	5
E.31	Trovarti a fare un sorpasso e accorgerti che avevi valutato male la velocità della macchina che arrivava dalla parte opposta.	0	1	2	3	4	5
E.32	Rischiare un incidente all'incrocio, perché avevi mancato di dare la precedenza.	0	1	2	3	4	5
E.33	Non guardare lo specchietto retrovisore prima di cambiare corsia, girare ecc.	0	1	2	3	4	5
E.34	Inchiodare su una strada scivolosa o fare qualche altra manovra sbagliata che porta a sbandare.	0	1	2	3	4	5

SCALA F

Di seguito troverai diverse affermazioni riguardanti l'effetto dell'alcol alla guida. Valuta quanto sei d'accordo o in disaccordo con ciascuna di esse. Per esprimere la tua valutazione utilizza la scala di risposta da 0 a 5 riportata accanto a ciascuna affermazione:

0	1	2	3	4	5
Molto in disaccordo	Abbastanza in disaccordo	Un po' in disaccordo	Un po' d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo

F.1	L'alcol aumenta la capacità di concentrazione	0	1	2	3	4	5
F.2	L'alcol abbassa il livello di attenzione	0	1	2	3	4	5
F.3	L'alcol riduce la capacità sensoriale	0	1	2	3	4	5
F.4	L'alcol rende più vigili e attivi	0	1	2	3	4	5
F.5	L'alcol rende la guida più brillante e sportiva	0	1	2	3	4	5
F.6	L'alcol riduce gli effetti della stanchezza	0	1	2	3	4	5
F.7	L'alcol rende sonnolenti	0	1	2	3	4	5
F.8	L'alcol rende più sicuri	0	1	2	3	4	5
F.9	L'alcol rende più euforici	0	1	2	3	4	5
F.10	L'alcol rende più prudenti	0	1	2	3	4	5
F.11	L'alcol rallenta i riflessi	0	1	2	3	4	5
F.12	L'alcol migliora i riflessi	0	1	2	3	4	5
F.13	L'alcol porta a sopravvalutare le proprie capacità	0	1	2	3	4	5
F.14	L'alcol rende meno capaci di valutare i rischi	0	1	2	3	4	5
F.15	L'alcol annebbia la vista	0	1	2	3	4	5
F.16	Gli effetti dell'alcol dipendono solo da quanto una persona è abituata a bere	0	1	2	3	4	5
F.17	L'alcol ha poco effetto su di me	0	1	2	3	4	5
F.18	Anche dopo aver bevuto alcol sono capace di guidare meglio di molte altre persone	0	1	2	3	4	5
F.19	Dopo aver bevuto alcol è sufficiente guidare con particolare prudenza per evitare spiacevoli incidenti	0	1	2	3	4	5
F.20	Il pericolo della guida in stato di ebbrezza è sopravvalutato	0	1	2	3	4	5

IL QUESTIONARIO E' TERMINATO.

PUOI RICONSEGNARE IL QUESTIONARIO.

GRAZIE PER LA TUA COLLABORAZIONE!

SEZIONE 2

DA COMPILARE SE GUIDI IL MOTORINO

(MA NON L'AUTOMOBILE!)

SCALA A1

Leggi attentamente le seguenti affermazioni e indica con una croce il tuo grado di accordo con ciascuna di esse utilizzando la scala da 0 (*Molto in disaccordo*) a 5 (*Molto d'accordo*) riportata accanto a ciascuna affermazione.

0	1	2	3	4	5
Molto in disaccordo	Abbastanza in disaccordo	Un po' in disaccordo	Un po' d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo

A1.1	Per mantenere il traffico scorrevole molte regole del codice stradale devono essere ignorate.	0	1	2	3	4	5
A1.2	Per poter superare un guidatore lento o inesperto è ragionevole superare i limiti di velocità.	0	1	2	3	4	5
A1.3	Il codice della strada va rispettato a prescindere dalle condizioni della strada e del tempo.	0	1	2	3	4	5
A1.4	I limiti di velocità non possono essere rispettati perché sono troppo restrittivi.	0	1	2	3	4	5
A1.5	E' ragionevole passare quando il semaforo sta passando da giallo a rosso.	0	1	2	3	4	5
A1.6	Correre rischi e infrangere qualche regola non vuol dire necessariamente essere un cattivo guidatore.	0	1	2	3	4	5
A1.7	E' accettabile correre dei rischi alla guida quando non si coinvolgono altre persone.	0	1	2	3	4	5
A1.8	Spesso il codice della strada è troppo complicato perché possa essere rispettato.	0	1	2	3	4	5
A1.9	Se sai guidare bene è ragionevole andare un po' più velocemente.	0	1	2	3	4	5
A1.10	Quando le condizioni della strada sono buone e non c'è nessuno intorno si può anche correre molto.	0	1	2	3	4	5
A1.11	Le sanzioni per l'eccesso di velocità dovrebbero essere più severe.	0	1	2	3	4	5
A1.12	Va bene andare in macchina con un guidatore che corre se è l'unico modo per tornare a casa di notte.	0	1	2	3	4	5
A1.13	Va bene andare in macchina con un guidatore che corre se anche gli altri lo fanno.	0	1	2	3	4	5
A1.14	Non voglio rischiare la mia vita e la mia salute andando in macchina con un guidatore irresponsabile.	0	1	2	3	4	5
A1.15	Non guiderei mai dopo aver bevuto alcol.	0	1	2	3	4	5
A1.16	Non mi farei trasportare da un guidatore che avesse bevuto alcol.	0	1	2	3	4	5
A1.17	Non guiderei mai dopo aver assunto sostanze stupefacenti.	0	1	2	3	4	5
A1.18	Non mi farei trasportare da un guidatore che avesse assunto sostanze stupefacenti.	0	1	2	3	4	5

SCALA B1

Di seguito troverai descritte diverse affermazioni fatte da alcuni guidatori discutendo sulle cause degli incidenti stradali. Leggi attentamente le seguenti affermazioni e indica con una croce il tuo grado di accordo con ciascuna di esse utilizzando la scala da 0 (*Molto in disaccordo*) a 5 (*Molto d'accordo*) riportata accanto a ciascuna affermazione.

0	1	2	3	4	5
Molto in disaccordo	Abbastanza in disaccordo	Un po' in disaccordo	Un po' d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo

B1.1	Guidare senza avere incidenti è principalmente una questione di fortuna.	0	1	2	3	4	5
B1.2	Gli incidenti avvengono principalmente per cause imprevedibili.	0	1	2	3	4	5
B1.3	Per prevenire un incidente un guidatore non può fare niente di più che rispettare le norme del codice della strada.	0	1	2	3	4	5
B1.4	Gli incidenti avvengono per così tante ragioni che nessuno può riuscire a capire la più importante.	0	1	2	3	4	5
B1.5	Le persone che guidano molto senza avere incidenti sono solo persone fortunate e non sono più attente degli altri.	0	1	2	3	4	5
B1.6	Un guidatore attento può prevenire qualsiasi incidente.	0	1	2	3	4	5
B1.7	Quando un guidatore è coinvolto in un incidente, è perché non guida come dovrebbe.	0	1	2	3	4	5
B1.8	Quando un guidatore è coinvolto in un incidente, è perché non fa abbastanza attenzione alla guida.	0	1	2	3	4	5
B1.9	Gli incidenti sono sempre il risultato di errori del guidatore.	0	1	2	3	4	5
B1.10	Quando accade un incidente è quasi sempre colpa del guidatore.	0	1	2	3	4	5
B1.11	E' difficile poter prevenire gli incidenti quando si guida in cattive condizioni, come buio, pioggia, strade strette, curve e così via.	0	1	2	3	4	5
B1.12	La maggior parte degli incidenti avvengono per le cattive condizioni delle strade, per la mancanza di segnali adeguati ecc.	0	1	2	3	4	5
B1.13	E' veramente difficile prevenire gli incidenti quando ci sono pedoni che sbucano tra le auto parcheggiate.	0	1	2	3	4	5
B1.14	Gli incidenti nei quali sono coinvolti i bambini sono difficili da evitare, visto che i bambini in strada sono imprevedibili.	0	1	2	3	4	5
B1.15	E' veramente difficile prevenire gli incidenti che coinvolgono gli anziani, visto che essi non sentono e vedono bene.	0	1	2	3	4	5

SCALA B1 (continua...)

0	1	2	3	4	5
Molto in disaccordo	Abbastanza in disaccordo	Un po' in disaccordo	Un po' d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo

B1.16	Gli incidenti accadono perché i guidatori non hanno imparato a fare sufficiente attenzione alla guida.	0	1	2	3	4	5
B1.17	E' sempre possibile prevedere che cosa accade sulla strada, e quindi quasi tutti gli incidenti si potrebbero prevenire.	0	1	2	3	4	5
B1.18	Gli incidenti accadono quando un guidatore non sta abbastanza attento a cosa fanno gli altri guidatori.	0	1	2	3	4	5
B1.19	Gli incidenti accadono perché il guidatore non fa abbastanza attenzione a tutte le possibili cause di pericolo.	0	1	2	3	4	5
B1.20	Se deve succedere, un incidente accade lo stesso e non dipende dal proprio comportamento.	0	1	2	3	4	5
B1.21	Molti incidenti accadono per la mancanza di conoscenza o per pigrizia del guidatore.	0	1	2	3	4	5
B1.22	Gli incidenti accadono spesso anche ai guidatori che rispettano il codice della strada, visto che sono gli altri guidatori a non rispettarlo.	0	1	2	3	4	5
B1.23	Un guidatore non ha mai controllo sufficiente su ciò che succede sulla strada.	0	1	2	3	4	5
B1.24	La maggior parte degli incidenti accade per problemi meccanici.	0	1	2	3	4	5
B1.25	Ci saranno sempre incidenti, indipendentemente da quanto i guidatori si sforzino di prevenirli.	0	1	2	3	4	5
B1.26	Accadono molti incidenti se il guidatore non prende in considerazione tutti i possibili comportamenti dei pedoni.	0	1	2	3	4	5
B1.27	Guidare senza avere incidenti dipende dalle capacità del guidatore di fare attenzione a ciò che succede sulle strade e sui marciapiedi.	0	1	2	3	4	5
B1.28	Il guidatore può sempre prevedere ciò che sta per succedere; ecco perché non c'è spazio per le sorprese sulla strada.	0	1	2	3	4	5
B1.29	E' possibile prevenire gli incidenti anche in condizioni avverse come l'oscurità, le strade strette, la pioggia ecc.	0	1	2	3	4	5
B1.30	La prevenzione degli incidenti dipende solo dal guidatore e dalle sue caratteristiche e non da fattori esterni.	0	1	2	3	4	5

SCALA C1

C1.1 In confronto alle persone della tua stessa età, come valuteresti il **tuo rischio di incorrere in un incidente stradale se guidassi un'automobile?**

Molto
basso

Molto alto

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

C1.2 Quanto **sei preoccupato** da questa possibilità?

Poco

Molto

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

SCALA D1

D1.1 Negli ultimi mesi **hai guidato il motorino/mini-auto?** Si No

D1.2 **Se Sì**, quale dei due mezzi hai guidato più frequentemente? Motorino Mini-auto

D1.3 Possiedi il **patentino** per il ciclomotore? Sì No

Se Sì, da quanto tempo?

D1.4 anni: _____

D1.5 mesi: _____

Pensando agli ultimi tre mesi.....(Rispondi alle domande successive considerando il mezzo che hai guidato più spesso)

D1.6 ... **quante volte** a settimana **usi il motorino o la mini-auto?**

Mai 1-2 volte 3-4 volte 5-6 volte Tutti i giorni Solo nel fine settimana

D1.7 ... **quanti chilometri percorri** all'incirca durante una settimana?

Da 1 a 10 Km Da 11 a 30 Km Da 31 a 50 Km Da 51 a 100 Km Oltre 100 Km

D1.8 Negli ultimi tre mesi, quante volte ti è capitato di **guidare dopo le 23:00?**

Mai 1- 2 volte al mese Tra 2 e 4 volte al mese Più di 4 volte al mese

D1.9 ... quante volte a settimana ti capita di **andare in motorino dietro ad un amico?**

Mai 1-2 volte 3-4 volte 5-6 volte Tutti i giorni Solo nel fine settimana

D1.10 Negli ultimi tre mesi quante volte ti è capitato di **accettare un passaggio** dietro ad un tuo amico **dopo le 23:00?**

Mai 1- 2 volte al mese Tra 2 e 4 volte al mese Più di 4 volte al mese

SCALA D1 (continua ...)

Pensando alla tua esperienza di guidatore (quindi fai riferimento al tempo trascorso da quando usi il motorino/mini-auto fino ad oggi)

D1.11 Ti è mai capitato di **prendere una multa**? SI NO

D1.12 **Se SI**, quante multe hai preso? _____

Se SI, per quale/i infrazione? (puoi sceglierne più di una)

D1.13. Non hai rispettato il segnale di stop

D1.14. Sei passato con il rosso

D1.15 Divieto di sosta

D1.16 Trasporto di una seconda persona (se vietato dalla legge)

D1.17 Guida in stato di ebbrezza

D1.18 Non indossavi il casco

D1.19 Eccesso di velocità

D1.20 Altro (specificare cosa) _____

D1.21 Ti è mai capitato di essere coinvolto in **un incidente come guidatore**?

SI

NO

NO, ma ci sono andato vicino

D1.22 **Se SI**, quanti incidenti hai avuto? _____

D1.23 **Se SI**, che tipo di conseguenze hanno avuto?

Danni materiali

Danni alle persone

Entrambi

D1.24 Ti è mai capitato di essere coinvolto in un **incidente come passeggero**?

SI

NO

NO, ma ci siamo andati vicini

D1.25 **Se SI**, quante volte? _____

D1.26 **Se SI**, che tipo di conseguenze hai avuto?

Danni materiali

Danni alle persone

Entrambi

D1.27. Hai mai guidato dopo aver bevuto alcol (anche birra)?

D1.28 **Se SI**, quante volte ti è capitato _____

Se SI, quali sono stati gli effetti? (puoi scegliere anche più di un' alternativa)

D1.29. Non riuscivi a seguire la traiettoria della strada

D1.30. Avevi difficoltà a tenere la testa dritta

D1.31 Hai avvertito dei dolori muscolari

D1.32 Avevi difficoltà a tenere gli occhi aperti

D1.33 Hai avvertito dei crampi allo stomaco

D1.34 Non riuscivi a concentrarti sulla strada

D1.35 Te l'ha fatto notare qualcuno che era sul motorino con te

D1.36 Altro (specificare cosa) _____

SCALA E1

Nessuno è perfetto! Anche il migliore guidatore fa degli errori o commette delle violazioni. Alcuni di questi sono banali, altri possono essere potenzialmente pericolosi. Il questionario è molto semplice. E' una lista di errori e violazioni che le persone generalmente sperimentano od osservano quando sono alla guida di un motorino. Per ogni elemento ti chiediamo di indicare quanto spesso ti è capitato di sperimentare il comportamento descritto. Utilizza la seguente scala di risposta:

0	1	2	3	4	5
Mai	Quasi mai	Ogni tanto	Abbastanza spesso	Frequentemente	Quasi sempre

QUANTO SPESSO TI E' CAPITATO DI...

E1.1	Superare di oltre 10 Km/h il limite di velocità.	0	1	2	3	4	5
E1.2	Sorpassare la macchina che ti precede anche quando essa sta andando ad una velocità adeguata.	0	1	2	3	4	5
E1.3	Infrangere il codice della strada per scorrere meglio nel traffico.	0	1	2	3	4	5
E1.4	Infrangere il codice della strada per andare più velocemente.	0	1	2	3	4	5
E1.5	Correre per arrivare in tempo ad un appuntamento.	0	1	2	3	4	5
E1.6	Stare così vicino all'automobile di fronte da non poterti fermare se essa dovesse frenare di colpo.	0	1	2	3	4	5
E1.7	Lasciarti distrarre dalle cose che succedono intorno a te mentre stai guidando.	0	1	2	3	4	5
E1.8	Creare situazioni pericolose perché non sei abbastanza attento.	0	1	2	3	4	5
E1.9	Guidare senza mantenere la distanza di sicurezza.	0	1	2	3	4	5
E1.10	Continuare a guidare anche se sei stanco e avresti bisogno di una sosta.	0	1	2	3	4	5
E1.11	Guidare per brevi distanze senza mettere il casco.	0	1	2	3	4	5
E1.12	Guidare per lunghe distanze senza mettere il casco.	0	1	2	3	4	5
E1.13	Rallentare per facilitare la macchina di dietro che deve superarti.	0	1	2	3	4	5
E1.14	Rallentare in prossimità di un segnale di pericolo.	0	1	2	3	4	5
E1.15	Rallentare se le condizioni (della strada, del tempo, ecc.) sono cattive anche se stai guidando entro i limiti di velocità.	0	1	2	3	4	5
E1.16	Rallentare al di sotto il limite di velocità se la strada è viscida.	0	1	2	3	4	5

SCALA I1 (continua ...)

0	1	2	3	4	5
Mai	Quasi mai	Ogni tanto	Abbastanza spesso	Frequentemente	Quasi sempre

QUANTO SPESSO TI E' CAPITATO DI...

E1.17	Guidare dopo aver bevuto più di un bicchiere di birra/vino.	0	1	2	3	4	5
E1.18	Guidare dopo aver bevuto, anche se non sei sicuro di aver smaltito l'alcol.	0	1	2	3	4	5
E1.19	Andare in motorino con un guidatore che ha bevuto troppo.	0	1	2	3	4	5
E1.20	Rallentare quando i segnali indicano che ti trovi in una zona dove giocano i bambini.	0	1	2	3	4	5
E1.21	Rallentare nelle aree dove giocano i bambini anche quando non se ne vede nessuno.	0	1	2	3	4	5
E1.22	Tenerti entro i limiti di velocità	0	1	2	3	4	5
E1.23	Guidare sotto l'effetto di sostanze stupefacenti.	0	1	2	3	4	5

SCALA F1

Di seguito troverai diverse affermazioni riguardanti l'effetto dell'alcol alla guida. Valuta quanto sei d'accordo o in disaccordo con ciascuna di esse. Per esprimere la tua valutazione utilizza la scala di risposta da 0 a 5 riportata accanto a ciascuna affermazione:

0	1	2	3	4	5
Molto in disaccordo	Abbastanza in disaccordo	Un po' in disaccordo	Un po' d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo

F1.1	L'alcol aumenta la capacità di concentrazione	0	1	2	3	4	5
F1.2	L'alcol abbassa il livello di attenzione	0	1	2	3	4	5
F1.3	L'alcol riduce la capacità sensoriale	0	1	2	3	4	5
F1.4	L'alcol rende più vigili e attivi	0	1	2	3	4	5
F1.5	L'alcol rende la guida più brillante e sportiva	0	1	2	3	4	5
F1.6	L'alcol riduce gli effetti della stanchezza	0	1	2	3	4	5
F1.7	L'alcol rende sonnolenti	0	1	2	3	4	5
F1.8	L'alcol rende più sicuri	0	1	2	3	4	5
F1.9	L'alcol rende più euforici	0	1	2	3	4	5
F1.10	L'alcol rende più prudenti	0	1	2	3	4	5
F1.11	L'alcol rallenta i riflessi	0	1	2	3	4	5
F1.12	L'alcol migliora i riflessi	0	1	2	3	4	5
F1.13	L'alcol porta a sopravvalutare le proprie capacità	0	1	2	3	4	5
F1.14	L'alcol rende meno capaci di valutare i rischi	0	1	2	3	4	5
F1.15	L'alcol annebbia la vista	0	1	2	3	4	5
F1.16	Gli effetti dell'alcol dipendono solo da quanto una persona è abituata a bere	0	1	2	3	4	5
F1.17	L'alcol ha poco effetto su di me	0	1	2	3	4	5
F1.18	Anche dopo aver bevuto alcol sono capace di guidare meglio di molte altre persone	0	1	2	3	4	5
F1.19	Dopo aver bevuto alcol è sufficiente guidare con particolare prudenza per evitare spiacevoli incidenti	0	1	2	3	4	5
F1.20	Il pericolo della guida in stato di ebbrezza è sopravvalutato	0	1	2	3	4	5

IL QUESTIONARIO E' TERMINATO.

PUOI RICONSEGNARE IL QUESTIONARIO.

GRAZIE PER LA TUA COLLABORAZIONE!

SEZIONE 3

DA COMPILARE SE NON GUIDI NE'

L'AUTOMOBILE NE' IL MOTORINO!

SCALA M

Leggi attentamente le seguenti affermazioni e indica con una croce il tuo grado di accordo con ciascuna di esse utilizzando la scala da 0 (*Molto in disaccordo*) a 5 (*Molto d'accordo*) riportata accanto a ciascuna affermazione.

0	1	2	3	4	5
Molto in disaccordo	Abbastanza in disaccordo	Un po' in disaccordo	Un po' d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo

M.1	Per mantenere il traffico scorrevole molte regole del codice stradale devono essere ignorate.	0	1	2	3	4	5
M.2	Per poter superare un guidatore lento o inesperto è ragionevole superare i limiti di velocità.	0	1	2	3	4	5
M.3	Il codice della strada va rispettato a prescindere dalle condizioni della strada e del tempo.	0	1	2	3	4	5
M.4	I limiti di velocità non possono essere rispettati perché sono troppo restrittivi.	0	1	2	3	4	5
M.5	E' ragionevole passare quando il semaforo sta passando da giallo a rosso.	0	1	2	3	4	5
M.6	Correre rischi e infrangere qualche regola non vuol dire necessariamente essere un cattivo guidatore.	0	1	2	3	4	5
M.7	E' accettabile correre dei rischi alla guida quando non si coinvolgono altre persone.	0	1	2	3	4	5
M.8	Spesso il codice della strada è troppo complicato perché possa essere rispettato.	0	1	2	3	4	5
M.9	Se sai guidare bene è ragionevole andare un po' più velocemente.	0	1	2	3	4	5
M.10	Quando le condizioni della strada sono buone e non c'è nessuno intorno si può anche correre molto.	0	1	2	3	4	5
M.11	Le sanzioni per l'eccesso di velocità dovrebbero essere più severe.	0	1	2	3	4	5
M.12	Va bene andare in macchina con un guidatore che corre se è l'unico modo per tornare a casa di notte.	0	1	2	3	4	5
M.13	Va bene andare in macchina con un guidatore che corre se anche gli altri lo fanno.	0	1	2	3	4	5
M.14	Non voglio rischiare la mia vita e la mia salute andando in macchina con un guidatore irresponsabile.	0	1	2	3	4	5
M.15	Non guiderei mai dopo aver bevuto alcol.	0	1	2	3	4	5
M.16	Non mi farei trasportare da un guidatore che avesse bevuto alcol.	0	1	2	3	4	5
M.17	Non guiderei mai dopo aver assunto sostanze stupefacenti.	0	1	2	3	4	5
M.18	Non mi farei trasportare da un guidatore che avesse assunto sostanze stupefacenti.	0	1	2	3	4	5

SCALA N

Di seguito troverai descritte diverse affermazioni fatte da alcuni guidatori discutendo sulle cause degli incidenti stradali. Leggi attentamente le seguenti affermazioni e indica con una croce il tuo grado di accordo con ciascuna di esse utilizzando la scala da 0 (*Molto in disaccordo*) a 5 (*Molto d'accordo*) riportata accanto a ciascuna affermazione.

0	1	2	3	4	5
Molto in disaccordo	Abbastanza in disaccordo	Un po' in disaccordo	Un po' d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo

N.1	Guidare senza avere incidenti è principalmente una questione di fortuna.	0	1	2	3	4	5
N.2	Gli incidenti avvengono principalmente per cause imprevedibili.	0	1	2	3	4	5
N.3	Per prevenire un incidente un guidatore non può fare niente di più che rispettare le norme del codice della strada.	0	1	2	3	4	5
N.4	Gli incidenti avvengono per così tante ragioni che nessuno può riuscire a capire la più importante.	0	1	2	3	4	5
N.5	Le persone che guidano molto senza avere incidenti sono solo persone fortunate e non sono più attente degli altri.	0	1	2	3	4	5
N.6	Un guidatore attento può prevenire qualsiasi incidente.	0	1	2	3	4	5
N.7	Quando un guidatore è coinvolto in un incidente, è perché non guida come dovrebbe.	0	1	2	3	4	5
N.8	Quando un guidatore è coinvolto in un incidente, è perché non fa abbastanza attenzione alla guida.	0	1	2	3	4	5
N.9	Gli incidenti sono sempre il risultato di errori del guidatore.	0	1	2	3	4	5
N.10	Quando accade un incidente è quasi sempre colpa del guidatore.	0	1	2	3	4	5
N.11	E' difficile poter prevenire gli incidenti quando si guida in cattive condizioni, come buio, pioggia, strade strette, curve e così via.	0	1	2	3	4	5
N.12	La maggior parte degli incidenti avvengono per le cattive condizioni delle strade, per la mancanza di segnali adeguati ecc.	0	1	2	3	4	5
N.13	E' veramente difficile prevenire gli incidenti quando ci sono pedoni che sbucano tra le auto parcheggiate.	0	1	2	3	4	5
N.14	Gli incidenti nei quali sono coinvolti i bambini sono difficili da evitare, visto che i bambini in strada sono imprevedibili.	0	1	2	3	4	5
N.15	E' veramente difficile prevenire gli incidenti che coinvolgono gli anziani, visto che essi non sentono e vedono bene.	0	1	2	3	4	5

SCALA N (continua...)

0	1	2	3	4	5
Molto in disaccordo	Abbastanza in disaccordo	Un po' in disaccordo	Un po' d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo

N.16	Gli incidenti accadono perché i guidatori non hanno imparato a fare sufficiente attenzione alla guida.	0	1	2	3	4	5
N.17	E' sempre possibile prevedere che cosa accade sulla strada, e quindi quasi tutti gli incidenti si potrebbero prevenire.	0	1	2	3	4	5
N.18	Gli incidenti accadono quando un guidatore non sta abbastanza attento a cosa fanno gli altri guidatori.	0	1	2	3	4	5
N.19	Gli incidenti accadono perché il guidatore non fa abbastanza attenzione a tutte le possibili cause di pericolo.	0	1	2	3	4	5
N.20	Se deve succedere, un incidente accade lo stesso e non dipende dal proprio comportamento.	0	1	2	3	4	5
N.21	Molti incidenti accadono per la mancanza di conoscenza o per pigrizia del guidatore.	0	1	2	3	4	5
N.22	Gli incidenti accadono spesso anche ai guidatori che rispettano il codice della strada, visto che sono gli altri guidatori a non rispettarlo.	0	1	2	3	4	5
N.23	Un guidatore non ha mai controllo sufficiente su ciò che succede sulla strada.	0	1	2	3	4	5
N.24	La maggior parte degli incidenti accade per problemi meccanici.	0	1	2	3	4	5
N.25	Ci saranno sempre incidenti, indipendentemente da quanto i guidatori si sforzino di prevenirli.	0	1	2	3	4	5
N.26	Accadono molti incidenti se il guidatore non prende in considerazione tutti i possibili comportamenti dei pedoni.	0	1	2	3	4	5
N.27	Guidare senza avere incidenti dipende dalle capacità del guidatore di fare attenzione a ciò che succede sulle strade e sui marciapiedi.	0	1	2	3	4	5
N.28	Il guidatore può sempre prevedere ciò che sta per succedere; ecco perché non c'è spazio per le sorprese sulla strada.	0	1	2	3	4	5
N.29	E' possibile prevenire gli incidenti anche in condizioni avverse come l'oscurità, le strade strette, la pioggia ecc.	0	1	2	3	4	5
N.30	La prevenzione degli incidenti dipende solo dal guidatore e dalle sue caratteristiche e non da fattori esterni.	0	1	2	3	4	5

SCALA O

O.1 In confronto alle persone della tua stessa età, come valuteresti il **tuo rischio di incorrere in un incidente stradale se guidassi un'automobile?**

Molto
basso

Molto alto

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

O.2 Quanto **sei preoccupato** da questa possibilità?

Poco

Molto

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

SCALA P

Di seguito troverai diverse affermazioni riguardanti l'effetto dell'alcol alla guida. Valuta quanto sei d'accordo o in disaccordo con ciascuna di esse. Per esprimere la tua valutazione utilizza la scala di risposta da 0 a 5 riportata accanto a ciascuna affermazione:

0	1	2	3	4	5
Molto in disaccordo	Abbastanza in disaccordo	Un po' in disaccordo	Un po' d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo

P.1	L'alcol aumenta la capacità di concentrazione	0	1	2	3	4	5
P.2	L'alcol abbassa il livello di attenzione	0	1	2	3	4	5
P.3	L'alcol riduce la capacità sensoriale	0	1	2	3	4	5
P.4	L'alcol rende più vigili e attivi	0	1	2	3	4	5
P.5	L'alcol rende la guida più brillante e sportiva	0	1	2	3	4	5
P.6	L'alcol riduce gli effetti della stanchezza	0	1	2	3	4	5
P.7	L'alcol rende sonnolenti	0	1	2	3	4	5
P.8	L'alcol rende più sicuri	0	1	2	3	4	5
P.9	L'alcol rende più euforici	0	1	2	3	4	5
P.10	L'alcol rende più prudenti	0	1	2	3	4	5
P.11	L'alcol rallenta i riflessi	0	1	2	3	4	5
P.12	L'alcol migliora i riflessi	0	1	2	3	4	5
P.13	L'alcol porta a sopravvalutare le proprie capacità	0	1	2	3	4	5
P.14	L'alcol rende meno capaci di valutare i rischi	0	1	2	3	4	5
P.15	L'alcol annebbia la vista	0	1	2	3	4	5
P.16	Gli effetti dell'alcol dipendono solo da quanto una persona è abituata a bere	0	1	2	3	4	5
P.17	L'alcol ha poco effetto su di me	0	1	2	3	4	5
P.18	Anche dopo aver bevuto alcol sono capace di guidare meglio di molte altre persone	0	1	2	3	4	5
P.19	Dopo aver bevuto alcol è sufficiente guidare con particolare prudenza per evitare spiacevoli incidenti	0	1	2	3	4	5
P.20	Il pericolo della guida in stato di ebbrezza è sopravvalutato	0	1	2	3	4	5

IL QUESTIONARIO E' TERMINATO.
GRAZIE PER LA TUA COLLABORAZIONE!
PUOI RICONSEGNARE IL QUESTIONARIO

APPENDICE 2

**Analisi statistiche e caratteristiche psicometriche
delle scale utilizzate nel questionario**

Le caratteristiche psicometriche delle scale

In questa Appendice sono riportate le caratteristiche psicometriche degli strumenti di misura impiegati nella ricerca. In particolare, vengono riportati i risultati delle analisi fattoriali sulle singole scale (percentuale di varianza spiegata e saturazioni degli *item*). Per la misurazione dell'attendibilità è stata calcolato per ogni fattore *l'Alfa di Cronbach*.

L'Analisi Fattoriale è una tecnica di analisi dei dati che consente di individuare uno o più fattori, o dimensioni latenti, che rendono conto delle similarità che accomuna una serie di variabili. Dal momento che ogni variabile considerata in questo studio era individuata attraverso una serie di domande differenti rivolte agli studenti, era importante poter riassumere e semplificare le relazioni tra queste domande.

Nelle tabelle che seguono vengono riportati i risultati delle analisi fattoriali (Metodo Principal Axis Factoring, PAF, rotazione Direct Oblimin), e delle analisi dell'attendibilità svolte per ciascuna delle scale che componevano il questionario. I fattori sono sempre stati selezionati sulla base delle quote di varianza spiegata (metodo dello Scree Plot), e della congruenza dei fattori. Precisamente vengono riportate:

- a) le misure dei legami (saturazioni) tra ciascuna domanda e il fattore latente a cui si riferisce;
- b) i valori di attendibilità (*Alpha di Cronbach*) della misura considerata;
- c) le percentuali di varianza spiegata;
- d) la matrice delle correlazioni tra i fattori.

Per ogni analisi viene riportato il numero di rispondenti su cui i valori sono stati calcolati. Le analisi sono state ripetute per tutte le differenti sezioni della batteria di questionari (guidatori di auto, motociclisti e pedoni).

Automobilisti

SCALA A

Misura degli atteggiamenti riferiti alla guida (18 item).

La scala inizialmente sviluppata da Iversen e Rundmo (2004) è stata ampiamente impiegata in precedenti attività di ricerca per la valutazione degli atteggiamenti riferiti alla sicurezza stradale (Giannini, Lucidi, 2007; Giannini, *et al.*, 2011). Dall'analisi fattoriale effettuata sulle risposte di **592** guidatori è emerso che le domande relative agli **atteggiamenti** nei confronti della sicurezza stradale tendono a raggrupparsi su tre fattori che spiegano nel complesso il 56,89% della varianza degli *item*. I valori dell' Alpha di Cronbach relativi ad ogni raggruppamento di *item* sono riportati in Tabella.

	Atteggiamenti		
	negativi verso il codice stradale (Trasgressione)	positivi verso comportamenti di guida sicura	tolleranza verso la velocità
A1	0,60		
A2	0,71		
A4	0,71		
A6	0,55		
A7	0,56		
A8	0,51		
A9	0,67		
A10	0,70		
A12			0,63
A13			0,81
A14		0,35	
A15		0,66	
A16		0,71	
A17		0,83	
A18		0,86	
Alpha di Cronbach	0,844	0,723	0,819
Varianza spiegata = 56,887%			
Test K.M.O= 0,862			

Matrice della correlazione tra i fattori

Fattore	1	2	3
1	1,000	-,329	,465
2	-,329	1,000	-,324
3	,465	-,324	1,000

SCALA B

La percezione di controllo interno e di controllo esterno rispetto alla probabilità di avere un incidente (30 item). In particolare, è stata adattata la scala "Driving Internality and Driving Externality (DIDE)" di Montag e Comrey (1987), i cui punteggi si sono raggruppati su quattro fattori (N=592).

Locus				
	Interno	Esterno responsabilità pedoni	Esterno responsabilità guidatori	Esterno fatalista
B1				0,53
B2				0,40
B4				0,45
B5				0,63
B6	0,47			
B7	0,58			
B8	0,49			
B9	0,55			
B10	0,47			
B11		0,42		
B12		0,39		
B13		0,69		
B14		0,83		
B15		0,66		
B16			-0,55	
B17	0,50			
B18			-0,62	
B19			-0,61	
B21			-0,32	
B26	-0,29		-0,64	
B27			-0,44	
B28	0,56			
B30	0,54			
Alpha di Cronbach	0,77	0,75	0,71	0,6
Varianza spiegata =	45,87%			
Test K.M.O =	0,789			

Matrice della correlazione tra i fattori

Fattore	1	2	3	4
1	1,000	,062	-,269	,006
2	,062	1,000	-,256	,225
3	-,269	-,256	1,000	,069
4	,006	,225	,069	1,000

SCALA E

La scala di comportamento alla guida (Driving Behavior Questionnaire).

Dall'analisi fattoriale effettuata sulle risposte di **592** guidatori di auto è emerso che le domande relative al comportamento di guida si raggruppano su due fattori comuni che spiegano nel complesso il **40,31% della varianza** degli *item*. I valori dell' Alpha di Cronbach relativi ad ogni raggruppamento di *item* sono riportati in tabella.

Comportamenti alla guida		
	Violazioni	Attenzione ad evitare distrazioni ed errori
E1	0,45	
E2	0,47	
E3	0,47	
E4	0,64	
E5	0,60	
E6	0,57	
E7	0,53	
E8	0,68	
E9	0,52	
E10	0,61	
E11	0,46	
E12	0,56	
E13	0,58	
E14	0,61	
E15	0,67	
E16	0,50	
E18	0,46	
E19		-0,39
E20		-0,63
E21		-0,48
E22		-0,61
E24		-0,55
E25		-0,63
E26		-0,54
E27		-0,52
E28		-0,71
E29		-0,66
E30		-0,72
E31		-0,60
E32		-0,74
E33		-0,55
E34		-0,51
Alpha di Cronbach	0,87	0,9
Varianza spiegata =	40,31%	
Test K.O.M =	0,94	

**Matrice della correlazione
tra i fattori**

Fattore	1	2
1	1,000	-,627
2	-,627	1,000

SCALA F

La scala valuta le **aspettative riferite agli effetti dell'alcool sulla guida** (*drink and drive*). Dall'**analisi fattoriale** effettuata sulle risposte di **571** guidatori di auto è emerso che le domande relative al comportamento di guida si raggruppano su **3 fattori comuni** che spiegano nel complesso il **50,34% della varianza** degli *item*. I valori dell' Alpha di Cronbach relativi ad ogni raggruppamento di *item* sono riportati in tabella.

Aspettative riferite agli effetti dell'alcool sulla guida			
	Effetti positivi	Effetti negativi	Effetti ridotti su di me
F1	0,68		
F2		0,64	
F3		0,63	
F4	0,81		
F5	0,64		
F6	0,54		
F7		0,55	
F8	0,49		
F9		0,41	
F10	0,59		
F11		0,67	
F12	0,71		
F13		0,50	
F14		0,60	
F15		0,61	
F16			0,50
F17			0,62
F18			0,76
F19			0,47
Alpha di Cronbach	0,82	0,79	0,68
Varianza spiegata = 50,34%			
Test K.O.M. = 0,869			

Matrice delle correlazioni tra fattori

Fattori	1	2	3
1	1,000	-,260	,475
2	-,260	1,000	-,143
3	,475	-,143	1,000

Motociclisti

SCALA A1

Misura degli atteggiamenti riferiti alla guida (18 item).

Dall'analisi fattoriale effettuata sulle risposte di **241** guidatori è emerso che le domande relative agli **atteggiamenti** nei confronti della sicurezza stradale tendono a raggrupparsi su tre fattori che spiegano nel complesso il 58,34% della varianza degli *item*. I valori dell' Alpha di Cronbach relativi ad ogni raggruppamento di *item* sono riportati in tabella.

Atteggiamenti			
	Negativi verso il codice stradale (Trasgressione)	Positivi verso comportamenti di guida sicuri	Tolleranza della velocità
A1.1	0,59		
A1.2	0,62		
A1.4	0,68		
A1.5	0,39		
A1.6	0,56		
A1.7	0,59		
A1.8	0,44		
A1.9	0,64		
A1.10	0,65		
A1.12			0,55
A1.13			0,96
A1.15	-0,31	0,47	
A1.16		0,66	
A1.17		0,72	
A1.18		0,91	
Alpha di Cronbach	0,83	0,82	0,71
Varianza spiegata = 54,754%			
Test K.O.M. = 0,834			

Matrice delle correlazioni tra i fattori

Fattore	1	2	3
1	1,000	-,390	,433
2	-,390	1,000	-,365
3	,433	-,365	1,000

SCALA B1

Percezione di controllo interno e di controllo esterno rispetto alla probabilità di avere un incidente (30 item). I punteggi dei motociclisti (N=237) si sono raggruppati su quattro fattori che spiegano nel complesso il 44,79% della varianza degli *item*.

Locus				
	Interno	Esterno responsabilità pedoni	Esterno responsabilità guidatore (<i>item</i> rovesciati)	Esterno fatalista
B1.1				0,57
B1.2				0,44
B1.4				0,42
B1.5				0,60
B1.6	0,55			
B1.7	0,58			
B1.8	0,53			
B1.9	0,43			
B1.10	0,33			
B1.11		0,41		
B1.13		0,64		
B1.14		0,80		
B1.15		0,71		
B1.16			-0,55	
B1.17	0,53			
B1.18			-0,59	
B1.19			-0,63	
B1.20				0,50
B1.21			-0,34	
B1.26			-0,47	
B1.27			-0,55	
B1.28	0,59			
B1.30	0,62			
Alpha di Cronbach	0,76	0,71	0,71	0,63
Varianza spiegata = 44,788%				
Test K.O.M. = 0,706				

Matrice della correlazione tra i fattori

Fattore	1	2	3	4
1	1,000	-,002	-,219	-,082
2	-,002	1,000	-,141	,183
3	-,219	-,141	1,000	,132
4	-,082	,183	,132	1,000

Scala E1 (Driving Behavior Questionnaire)

Dall'analisi fattoriale effettuata sulle risposte di **243** guidatori di motorino è emerso che le domande relative al comportamento di guida si raggruppano su 3 fattori comuni che spiegano nel complesso il 52,76% **della varianza** degli *item*. I valori dell' Alpha di Cronbach relativi ad ogni raggruppamento di *item* sono riportati in tabella.

Comportamenti alla guida			
	Violazioni del codice della strada	Rallentare	Comportamenti di rischio
E1.1	0,68		
E1.2	0,83		
E1.3	0,85		
E1.4	0,86		
E1.5	0,80		
E1.7	0,44		
E1.9	0,65		
E1.10	0,54		
E1.12			0,86
E1.13		0,52	
E1.14		0,59	
E1.15		0,61	
E1.19			0,86
E1.21		0,71	
E1.23			0,54
E1.20		0,82	
E1.6	0,65		
E1.17	0,59		
Alpha di Cronbach	0,89	0,69	0,69
Varianza spiegata = 52,758%			
Test K.O.M. = 0,818			

Matrice della correlazione tra i fattori

Fattore	1	2	3
1	1,000	-,229	,118
2	-,229	1,000	-,135
3	,118	-,135	1,000

Scala F1

La scala valuta le aspettative riferite agli effetti dell'alcool sulla guida (*drink and drive*). Dall'**analisi fattoriale** effettuata sulle risposte di **102** guidatori di moto è emerso che le domande relative al comportamento di guida si raggruppano su **3 fattori comuni** che spiegano nel complesso il **52,55% della varianza** degli *item*. I valori dell' Alpha di Cronbach relativi ad ogni raggruppamento di *item* sono riportati in tabella.

Aspettative riferite agli effetti dell'alcool sulla guida			
	Effetti positivi	Effetti negativi	Effetti ridotti su di me
F1.1	0,79		
F1.2			0,51
F1.4	0,47		
F1.5	0,33		
F1.6	0,71		
F1.8	0,62	-0,27	
F1.10	0,87		
F1.12	0,89		
F1.13			0,78
F1.14			0,81
F1.15	-0,40		0,56
F1.16		-0,78	
F1.17		-0,75	
F1.18		-0,71	-0,26
F1.19		-0,54	
Alpha di Cronbach	0,83	0,69	0,69
Varianza spiegata = 52,546%			
Test K.O.M. = 0,818			

Matrice delle correlazioni tra fattori			
Fattori	1	2	3
1	1,000	-,199	-,163
2	-,199	1,000	,234
3	-,163	,234	1,000

Pedoni

SCALA M

Misura degli atteggiamenti riferiti alla guida (18 item). Dall'analisi fattoriale effettuata sulle risposte di **815** pedoni è emerso che le domande relative agli **atteggiamenti** nei confronti della sicurezza stradale tendono a raggrupparsi su due fattori che spiegano nel complesso il 46,34% della varianza degli *item*. I valori dell'Alpha di Cronbach relativi ad ogni raggruppamento di *item* sono riportati in tabella.

Atteggiamenti		
	Negativi verso il codice stradale (Trasgressione)	Positivi verso i comportamenti di guida sicuri
M1	0,47	
M2	0,55	
M4	0,63	
M5	0,47	
M6	0,51	
M7	0,55	
M8	0,63	
M9	0,66	
M10	0,70	
M12	0,51	
M13	0,46	
M14		0,66
M15		0,75
M16		0,86
M17		0,89
M18		0,42
Alpha di Cronbach	0,84	0,84
Varianza spiegata = 46,335%		
Test K.O.M. = 0,851		

Matrice delle correlazioni tra i fattori

Fattore	1	2
1	1,000	-,373
2	-,373	1,000

SCALA N

La percezione di controllo interno e di controllo esterno rispetto alla probabilità di avere un incidente (30 item). I punteggi dei pedoni (N=786) si sono raggruppati su tre fattori che spiegano nel complesso il 37,68% della varianza degli *item*.

	Locus		
	Interno responsabilità guidatore	Esterno responsabilità dei pedoni	Esterno fatalista
N1			0,49
N2			0,54
N4			0,48
N5			0,61
N6	0,49		
N7	0,55		
N8	0,58		
N9	0,64		
N10	0,52		
N11		0,33	
N13		0,55	
N14		0,80	
N15		0,70	
N16	0,47		
N17	0,54		
N18	0,44		
N19	0,47		
N20			0,37
N24			0,27
N28	0,46		
N29	0,29		
N30	0,44		
Alpha di Cronbach	0,79	0,69	0,59
Varianza spiegata = 37,682%			
Test K.O.M. = 0,764			

Matrice della correlazione tra i fattori

Fattore	1	2	3
1	1,000	,074	-,067
2	,074	1,000	,219
3	-,067	,219	1,000

Scala P

La scala valuta le aspettative riferite agli effetti dell'alcool sulla guida (*drink and drive*). Dall'**analisi fattoriale** effettuata sulle risposte di **749** pedoni è emerso che le domande relative agli effetti dell'alcool sulla guida si raggruppano su due fattori comuni che spiegano nel complesso il **34,46% della varianza** degli *item*. I valori dell' Alpha di Cronbach relativi ad ogni raggruppamento di *item* sono riportati in tabella.

Aspettative riferite agli effetti dell'alcool sulla guida		
	Effetti positivi	Effetti negativi
P1	0,51	
P2	-0,47	0,40
P3	-0,33	0,47
P4	0,66	
P5	0,58	
P6	0,51	
P7	-0,27	0,30
P8	0,56	
P9	0,32	0,42
P10	0,52	
P11	-0,29	0,47
P12	0,58	
P13		0,45
P15	-0,31	0,32
P16	0,40	
P17	0,36	
P18	0,57	
P19	0,3	
P20	0,2	
Alpha di Cronbach	0,74	0,63
Varianza spiegata = 34,464%		
Test K.O.M. = 0,862		

Matrice delle correlazioni tra fattori		
Fattori	1	2
1	1,000	-,197
2	-,197	1,000

ICARO 12



MONITORAGGIO
DELL'EFFICACIA DELLA
CAMPAGNA ICARO

ICARO 12

Nel Progetto "ICARO 12" non ci si è posti unicamente l'obiettivo di promuovere la sicurezza stradale. Grazie alla sensibilità di Enti come il Ministero dell'Interno - Polizia Stradale, il Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Fondazione ANIA, il Dipartimento di Psicologia - "Sapienza" Università di Roma, il MoIGe, che da sempre hanno identificato l'obiettivo di promuovere formazione di qualità sulla sicurezza stradale utilizzando metodologie validate, è stato possibile monitorare, grazie anche alla collaborazione del CUEIM, l'efficacia delle campagne ICARO svolte negli anni passati.

ICARO 12

Allo scopo di valutare l'efficacia di ICARO il disegno di ricerca ha previsto un **confronto longitudinale** sulle diverse variabili psicologiche e comportamentali, che possono configurarsi come fattori di rischio per gli incidenti stradali. Il confronto é stato effettuato tra **un gruppo di giovani che avevano preso parte alle iniziative di ICARO** (Gruppo "Efficacia") e **un gruppo di giovani che non avevano partecipato ad alcuna delle iniziative di ICARO** (Gruppo di "Controllo").

ICARO 12

Il campione della ricerca

La ricerca ha coinvolto studenti/esse delle **Scuole Secondarie Superiori** (Licei, Istituti Tecnici, Istituti professionali) di **10 città** nel territorio nazionale (3 nel Nord Italia; 3 nel Centro; 4 nel Sud).

Gli studenti coinvolti provenivano da:

- Scuole che **hanno partecipato** alla campagna di ICARO
- Scuole che **non hanno mai partecipato ad alcuna iniziativa** sulla sicurezza stradale.
- Scuole che **non hanno** partecipato a ICARO, ma ad **altre iniziative** sulla sicurezza stradale.

ICARO 12



ICARO 12



□ Il campione considerato è di **1.756** giovani

905 ragazzi (52.3%)

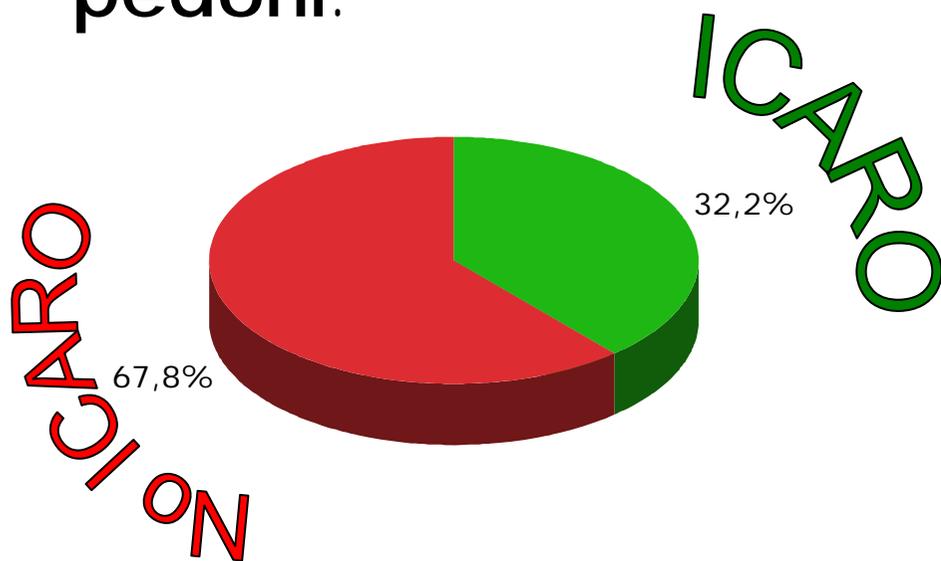
826 ragazze (47.7%)

*25 non hanno risposto alla domanda sul genere

□ L'età media è di **19.09** (D.S. 1.09)

ICARO 12

Oltre ad essere differenziato tra coloro che **hanno partecipato alle attività di ICARO** (Gruppo ICARO) e coloro che **non hanno preso parte ad alcuna attività** sulla sicurezza stradale (Gruppo NO ICARO), il campione è stato differenziato anche nei **tre gruppi: guidatori di auto, di moto e pedoni.**



	ICARO	No ICARO	Missing	Totale
Auto	219	299	106	624
	42,30%	57,70%		100%
Moto	50	130	83	263
	27,8%	72,2%		100%
Pedone	179	509	181	869
	20,6%	79,2%		100%
Totale	448	938	370	1756
	32,23%*	67,77%		100%

*I dati sono stati opportunamente bilanciati per le analisi statistiche

ICARO 12



Il questionario

ICARO 12

Facendo riferimento ad alcune scale di misurazione già validate in ambito psicometrico e alle precedenti esperienze di valutazione maturate nei progetti ICARO, è stato appositamente allestito un **questionario per la valutazione degli atteggiamenti sulla sicurezza stradale, delle convinzioni e delle abitudini di guida**. Ai giovani rispondenti che hanno partecipato alle iniziative di ICARO, è stato chiesto di indicare a quali attività avevano partecipato ed il livello di coinvolgimento e di interesse sperimentato.

ICARO 12

I partecipanti hanno compilato il questionario per valutare:

- ❑ **La partecipazione alle attività di ICARO e il gradimento** per tali iniziative (e.g.: "Quanto sei soddisfatto di aver partecipato alle esperienze svolte all'interno della campagna ICARO?")
- ❑ **Atteggiamento verso il Codice della Strada** (e.g.: "Volendo mantenere il traffico scorrevole molte regole del codice stradale devono essere ignorate ")
- ❑ **Percezione di controllo interno e di controllo esterno sugli incidenti** (e.g.: "Un guidatore attento può prevenire qualsiasi incidente" / "Guidare senza avere incidenti è solo una questione di fortuna").
- ❑ **La percezione del rischio** di avere un incidente (e.g.: "Rispetto alle persone della tua stessa età, quanto è alto il tuo rischio di incorrere in un incidente stradale?").

I **guidatori** hanno anche risposto a domande circa:

- ❑ **Comportamenti** messi in atto durante la guida (*e.g.*: violazioni, errori, disattenzioni)
- ❑ **Abitudini di guida** negli ultimi tre mesi (km a settimana, frequenza di guida notturna, guida in condizioni di sonnolenza)
- ❑ Coinvolgimento in **incidenti** e numero di **sanzioni** ricevute



Dopo la prima parte identica per tutti, il questionario conteneva tre diverse sezioni:

1. **Automobilisti** - con domande riferite ai rispondenti che guidano un'automobile (anche se guidatori di motorino).
 2. **Motociclisti/Ciclomotoristi** - con domande riferite ai rispondenti che guidano un motociclo/ciclomotore.
 3. **Pedoni** - con domande riferite ai pedoni che non guidano nessun mezzo.
- 

Confronto tra giovani automobilisti:

ICARO vs **No ICARO**



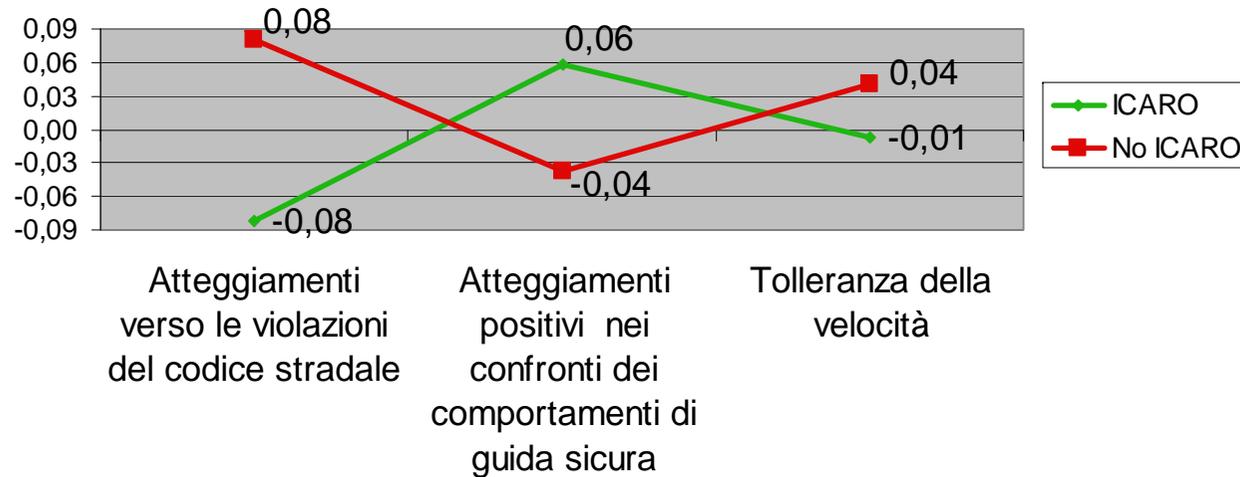
**Gli atteggiamenti
alla guida**

Confronto tra giovani automobilisti:

ICARO vs No ICARO



Atteggiamenti nei confronti della sicurezza stradale



Gli studenti che hanno partecipato alle attività di ICARO, mostrano una più generale tendenza ad assumere **atteggiamenti improntati al rispetto del Codice della Strada, all'evitamento di comportamenti di rischio sulla strada**, e ad una minore tolleranza della velocità.

Confronto tra giovani automobilisti:

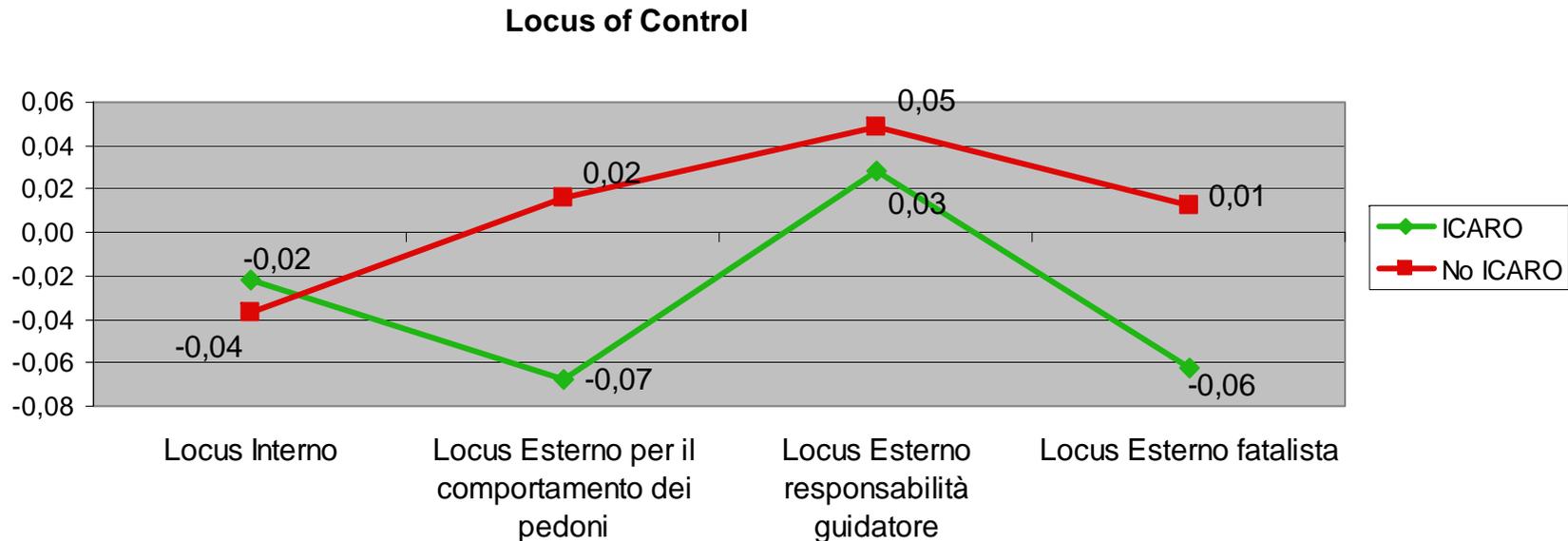
ICARO vs **No ICARO**



**Il *Locus of Control*
alla guida**

Confronto tra giovani automobilisti:

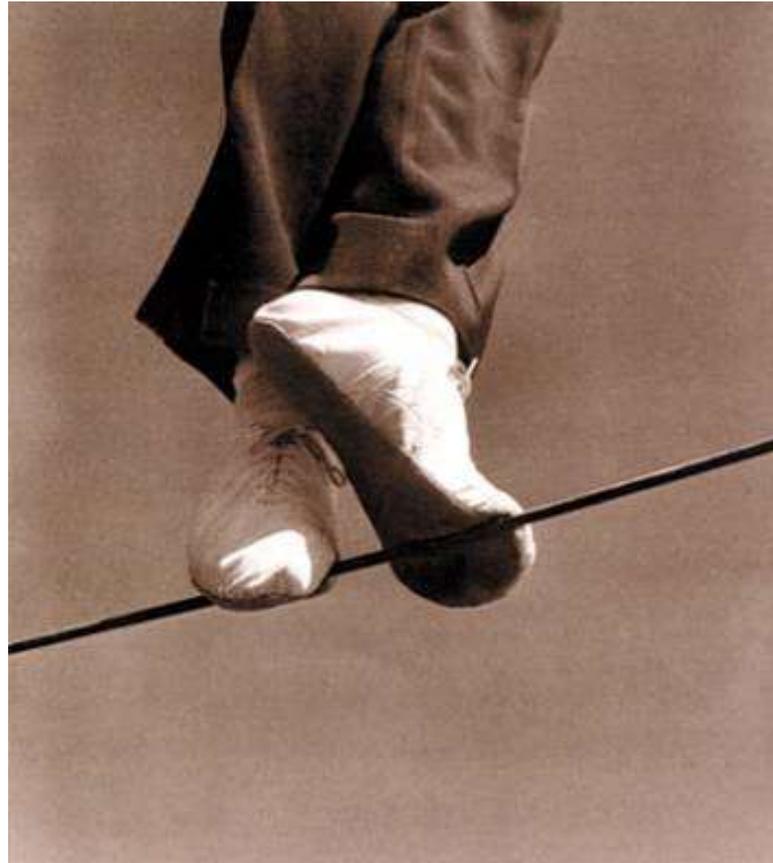
ICARO vs No ICARO



I giovani che hanno partecipato alle attività di ICARO mostrano una minore tendenza ad avere un **Locus of Control Esterno**, in particolare per l'imprevedibilità dei pedoni e nella condizione "fatalista". Questo sta a significare una minore convinzione che gli incidenti possano essere il risultato di condizioni esterne. Le medie degli altri punteggi sono sostanzialmente appaiate.

Confronto tra giovani automobilisti:

ICARO vs **No ICARO**



**La percezione del
rischio alla guida**

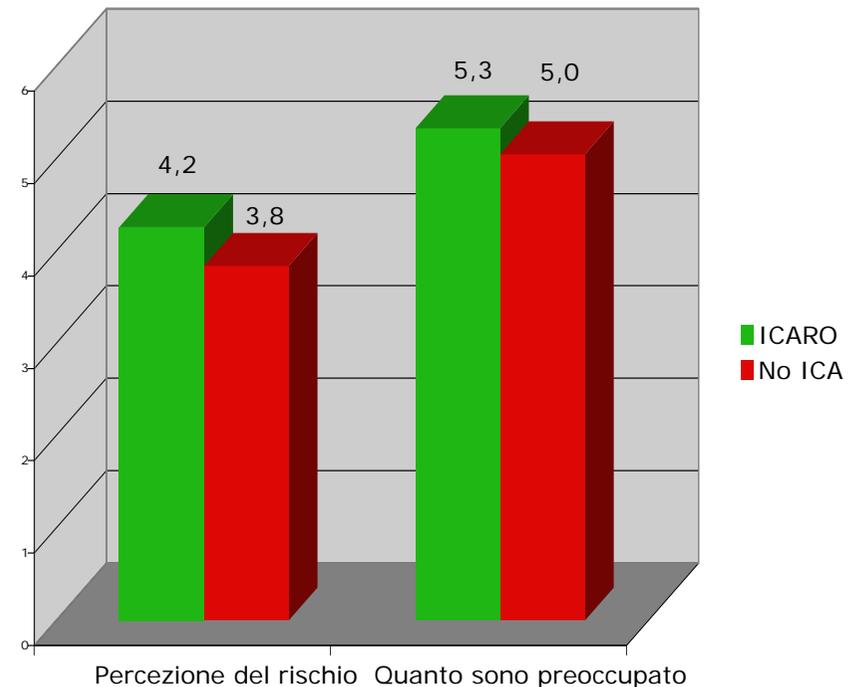
Confronto tra giovani automobilisti:

ICARO vs No ICARO



Il gruppo che ha partecipato alle attività di ICARO mostra una **maggiore percezione dei rischi connessi alla guida**, significativamente diversa da quella dei ragazzi che non hanno partecipato ad altre attività sulla sicurezza stradale ($F_{1,435}=5,282$; $p < 0,05$).

Inoltre è maggiore anche la **preoccupazione avvertita rispetto alla possibilità di avere un incidente**.



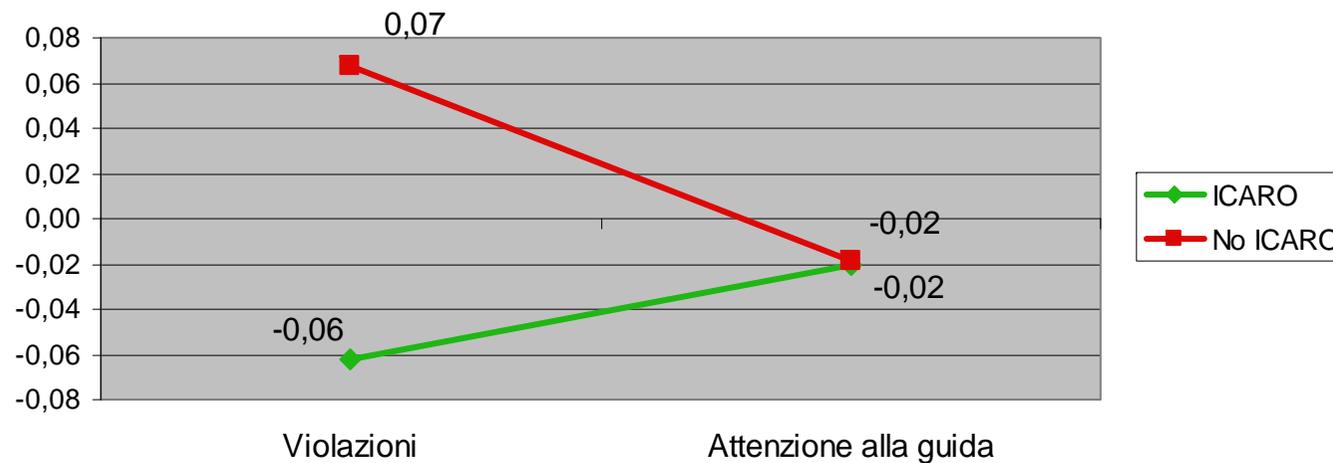
Confronto tra giovani automobilisti:

ICARO vs No ICARO



Quanto spesso ti è capitato di...

Comportamenti effettivi di guida



Gli studenti che hanno partecipato alle attività di ICARO dichiarano di aver commesso un numero **inferiore di infrazioni del Codice della Strada**, mentre non vi è differenza per quanto riguarda il punteggio riferito **all'attenzione ad evitare distrazioni ed errori**.

Confronto tra giovani automobilisti:

ICARO vs No ICARO



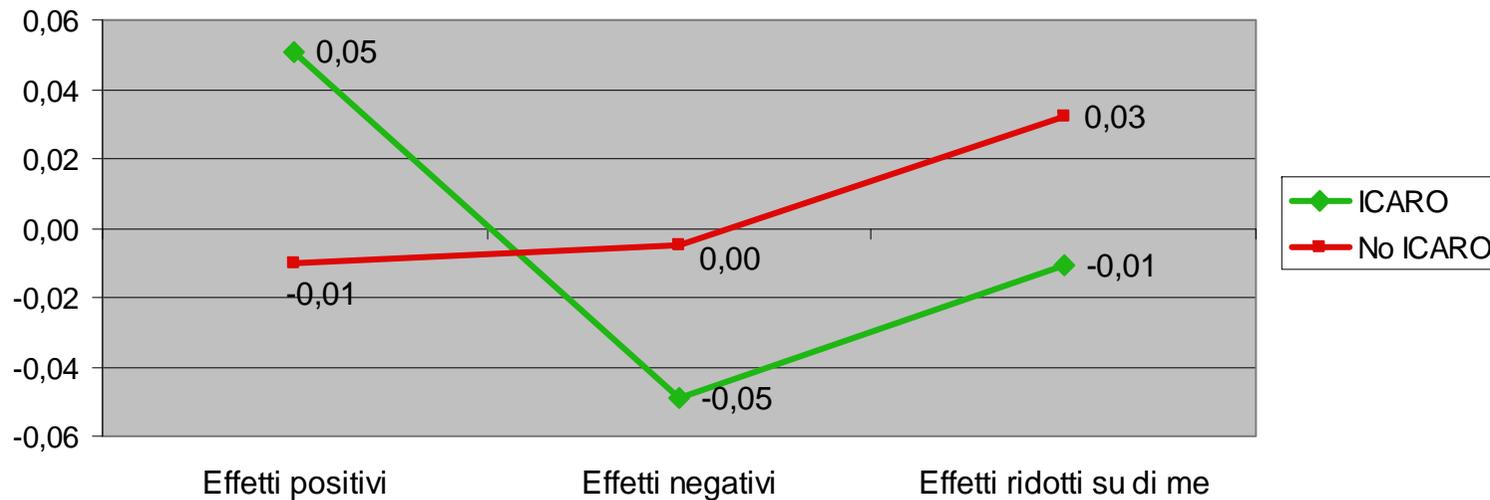
Aspettative sugli effetti
dell'assunzione dell'alcol

Confronto tra giovani automobilisti:

ICARO vs No ICARO



Aspettative sugli effetti dell'assunzione dell'alcol



Per quanto riguarda le aspettative dei ragazzi sugli effetti dell'alcol sulla guida, i due gruppi (ICARO vs NO ICARO) non mostrano differenze statisticamente significative.

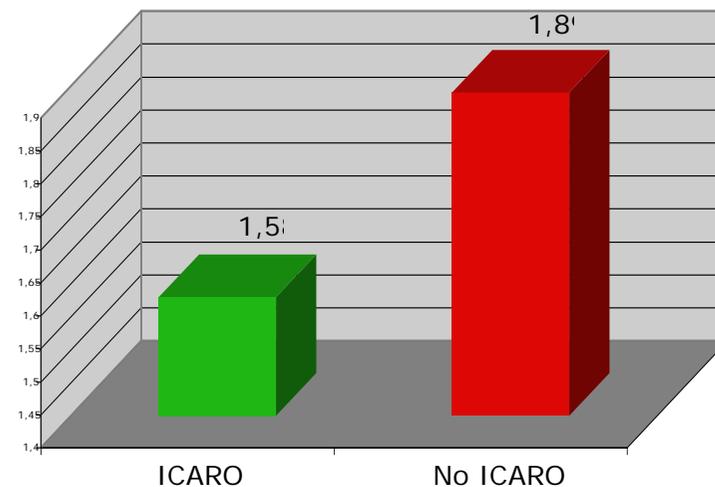
Confronto tra giovani automobilisti:

ICARO vs **No ICARO**



Comportamenti effettivi alla guida...

I ragazzi che hanno seguito i corsi di formazione ICARO dichiarano con una **minore frequenza di aver guidato dopo aver assunto alcolici.**



Confronto tra giovani automobilisti:

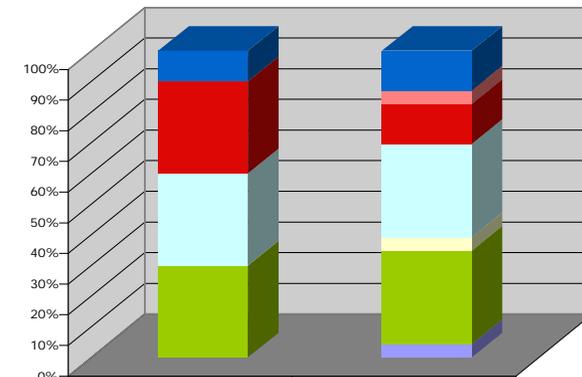
ICARO vs No ICARO



Comportamenti effettivi alla guida...

Il gruppo ICARO dichiara di aver preso un **numero di multe significativamente minore** rispetto al gruppo No-ICARO (i gruppi sono stati bilanciati per numerosità attraverso una procedura casuale).

MULTE



	ICARO	NO ICARO
Passare con il rosso	1	3
Non fermarsi allo Stop	0	1
Non indossavo la cintura di sicurezza	3	3
Eccesso di velocità	3	7
Guida in stato di ebbrezza	0	1
Divieto di transito in ZTL	3	7
Assicurazione scaduta	0	1

Totale multe

10

23

Confronto tra giovani motociclisti:

ICARO vs **No ICARO**



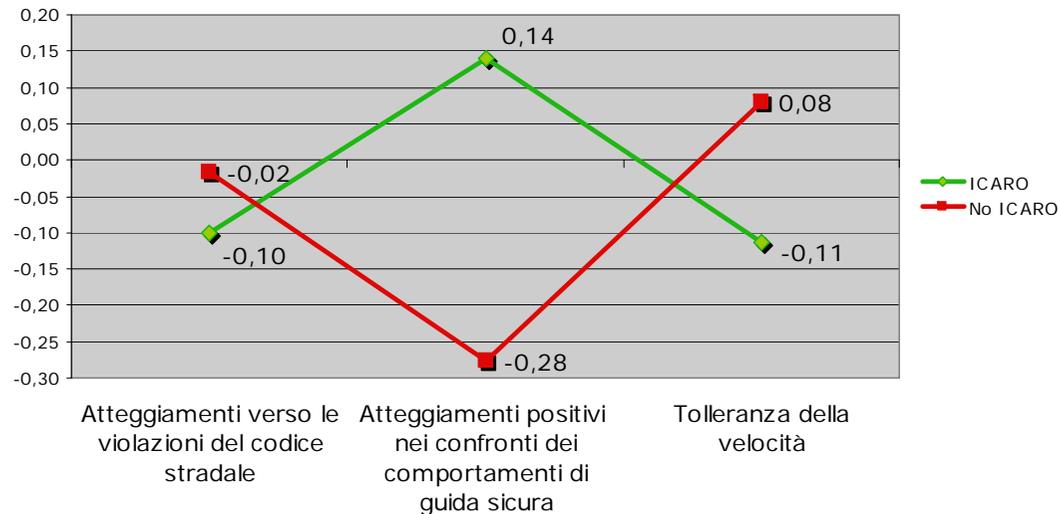
**Gli atteggiamenti
alla guida**

Confronto tra giovani motociclisti:

ICARO vs No ICARO



Atteggiamenti nei confronti della sicurezza stradale



Gli studenti guidatori di ciclomotori e motocicli che hanno partecipato alle iniziative di ICARO mostrano una minore tendenza ad assumere **atteggiamenti improntati alla violazioni del Codice della Strada** ed alla **tolleranza della velocità**; mentre i loro punteggi sono mediamente più alti riguardo l'assunzione di **atteggiamenti riferiti ai comportamenti di guida sicura**.

Confronto tra giovani motociclisti:

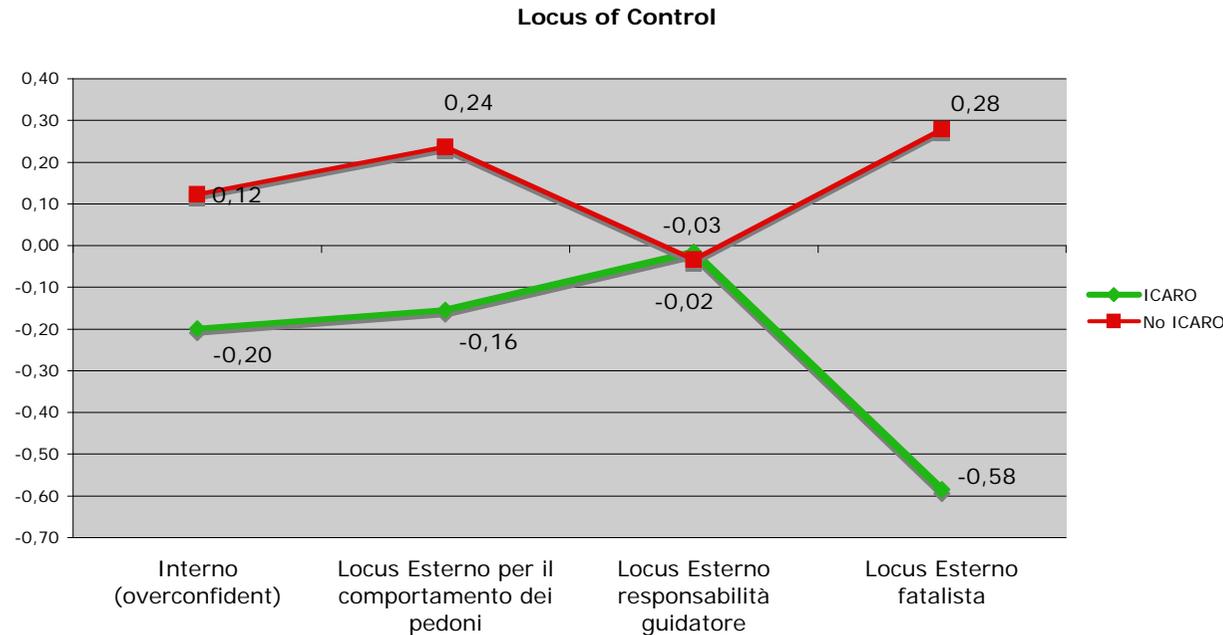
ICARO vs No ICARO



**II *Locus of Control*
alla guida**

Confronto tra giovani motociclisti:

ICARO vs No ICARO



Nel caso dei giovani motociclisti il fattore "Locus of Control interno" satura prevalentemente con *item* che rappresentano una condizione di **"eccessiva confidenza" per il guidatore**. Domande come: "Un guidatore attento può prevenire qualsiasi incidente" o "E' sempre possibile prevedere che cosa accade sulla strada, e quindi quasi tutti gli incidenti si potrebbe prevenire", rappresentano la prevalenza tra i motociclisti di uno **stile di guida "overconfident"**.

Confronto tra giovani motociclisti:

ICARO vs **No ICARO**



**La percezione del
rischio alla guida**

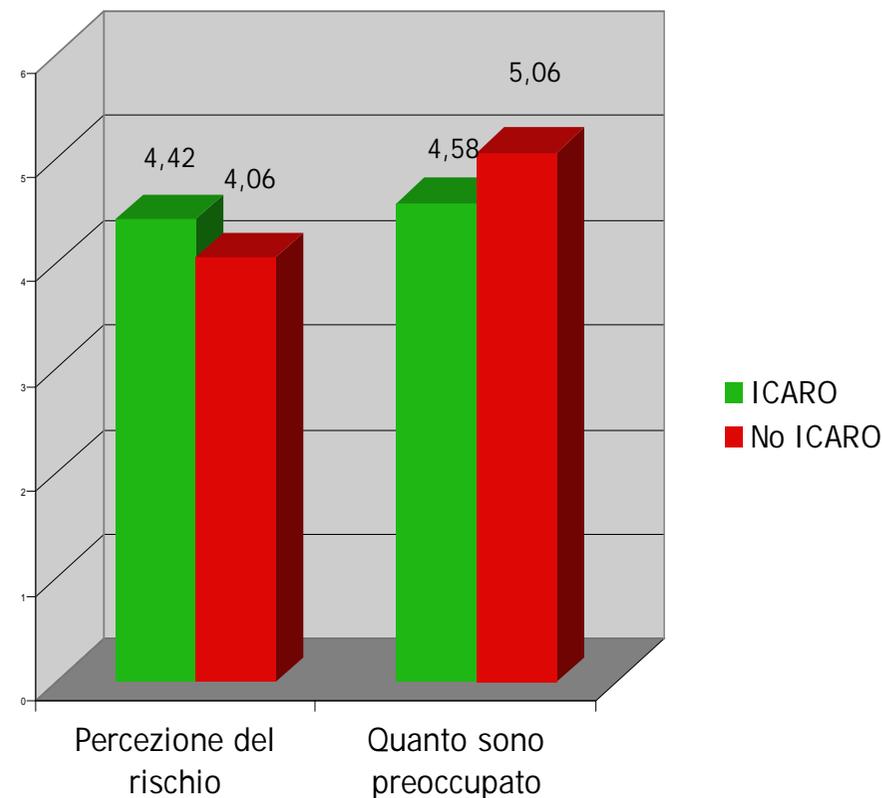
Confronto tra giovani motociclisti:

ICARO vs No ICARO



Anche per i motociclisti, il gruppo che ha partecipato alla formazione sulla sicurezza stradale mostra una maggiore **percezione del rischio**, rispetto ai ragazzi che non hanno partecipato ad altre attività.

Mentre è minore la **preoccupazione** avvertita rispetto alla possibilità di avere un incidente.



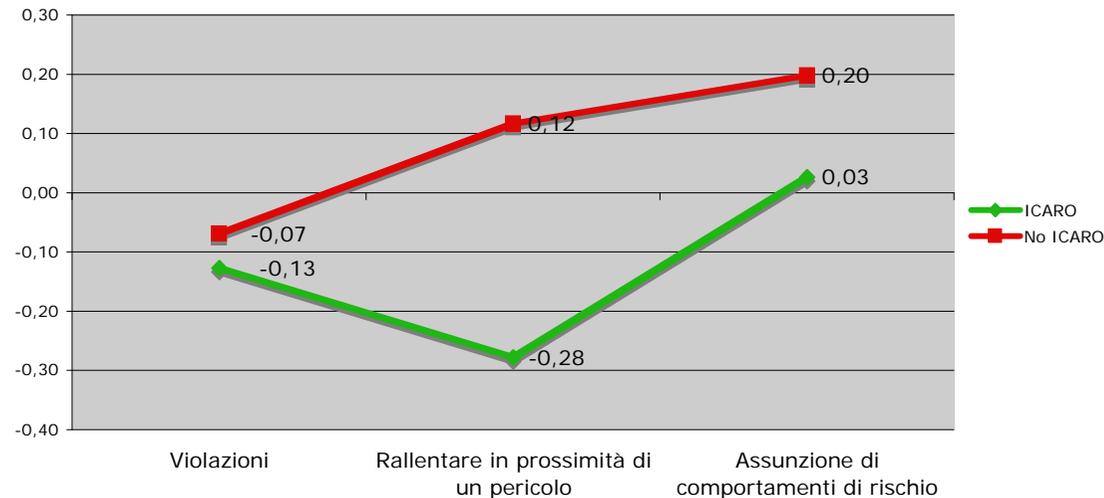
Confronto tra giovani motociclisti:

ICARO vs No ICARO



Quanto spesso ti è capitato...

Comportamenti effettivi di guida



I due gruppi non si discostano in modo statisticamente significativo. Gli studenti che hanno partecipato ad ICARO dichiarano comunque, in media, di aver **violato meno il Codice della Strada** e assunto con **minore frequenza comportamenti di rischio**. Mentre sostengono con minore frequenza di **aver dovuto rallentare in prossimità di un pericolo**.

Confronto tra giovani motociclisti:

ICARO vs **No ICARO**



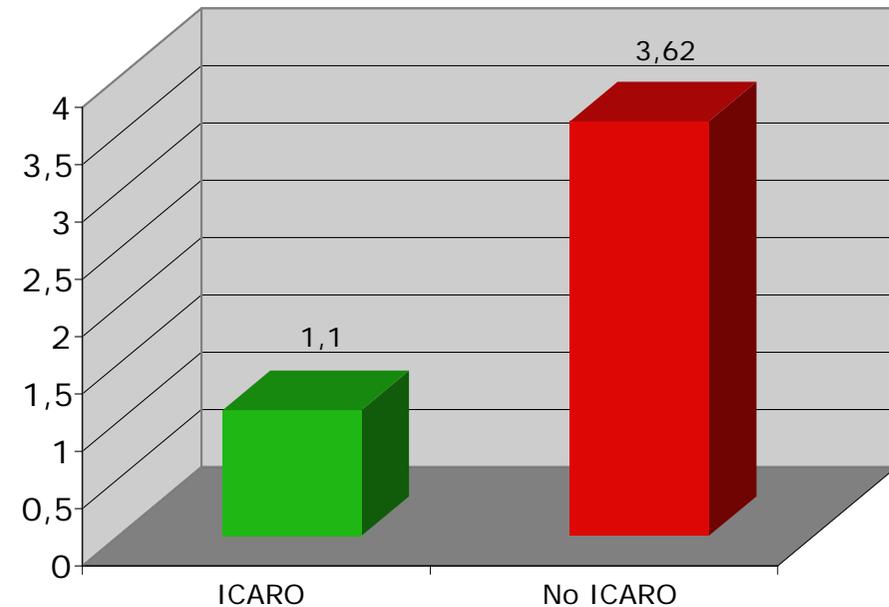
**Assunzione di alcol e
comportamenti alla guida**

Confronto tra giovani motociclisti:

ICARO vs **No ICARO**



Quante volte ti è capitato di guidare dopo aver bevuto (anche birra)?



I ragazzi che hanno seguito i corsi di formazione ICARO dichiarano con **una minore frequenza di aver guidato dopo aver bevuto.**

Confronto tra giovani motociclisti:

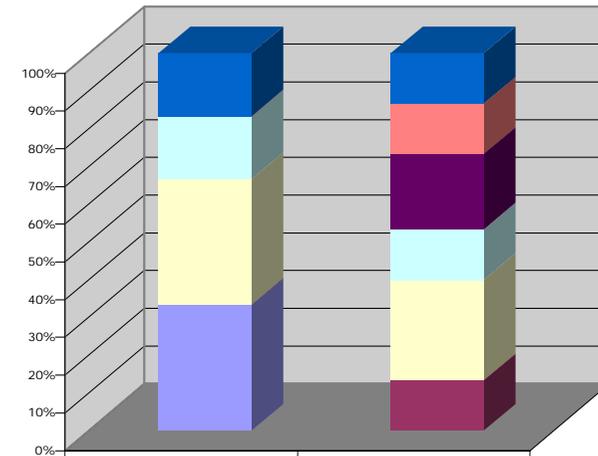
ICARO vs **No ICARO**



Comportamenti effettivi alla guida...

Il gruppo ICARO dichiara di aver preso un **numero di multe significativamente minore** rispetto al gruppo No ICARO (i gruppi sono stati bilanciati per numerosità attraverso una procedura casuale).

Multe



	ICARO	No ICARO
Trasporto di una seconda persona	1	2
Guida in stato di ebbrezza	0	2
Non indossavo il casco	0	3
Eccesso di velocità	1	2
Divieto di sosta	2	4
Assenza degli specchietti d' motorino	0	2
Revisione scaduta	2	0

Totale multe

6

15

Confronto tra pedoni:

ICARO vs **No ICARO**



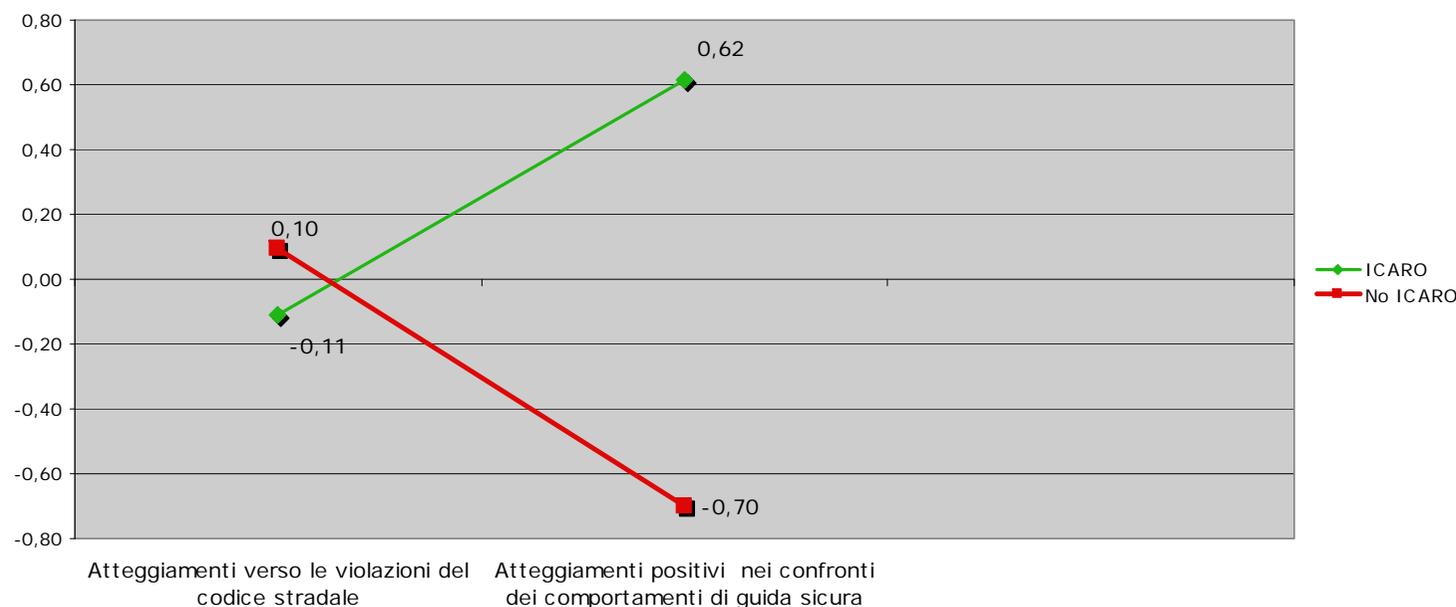
**Gli atteggiamenti dei
pedoni sulla strada**

Confronto tra pedoni:

ICARO vs No ICARO



Atteggiamenti verso la sicurezza stradale



Gli studenti che hanno partecipato alle attività di ICARO, mostrano una più generale **tendenza ad assumere atteggiamenti improntati al rispetto del Codice della Strada e all'evitamento di comportamenti di rischio stradale**, con esclusione della velocità, dove le scelte dei due gruppi si equivalgono.

Confronto tra pedoni:

ICARO vs No ICARO



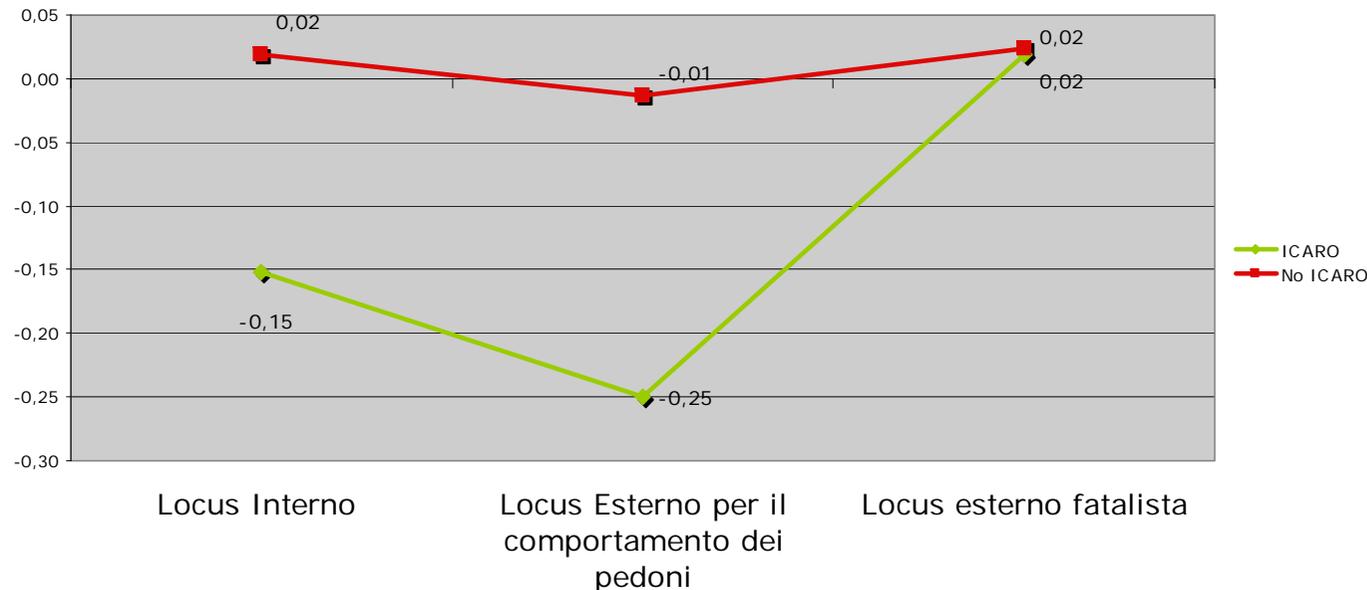
II *Locus of Control*

Confronto tra pedoni:

ICARO vs No ICARO



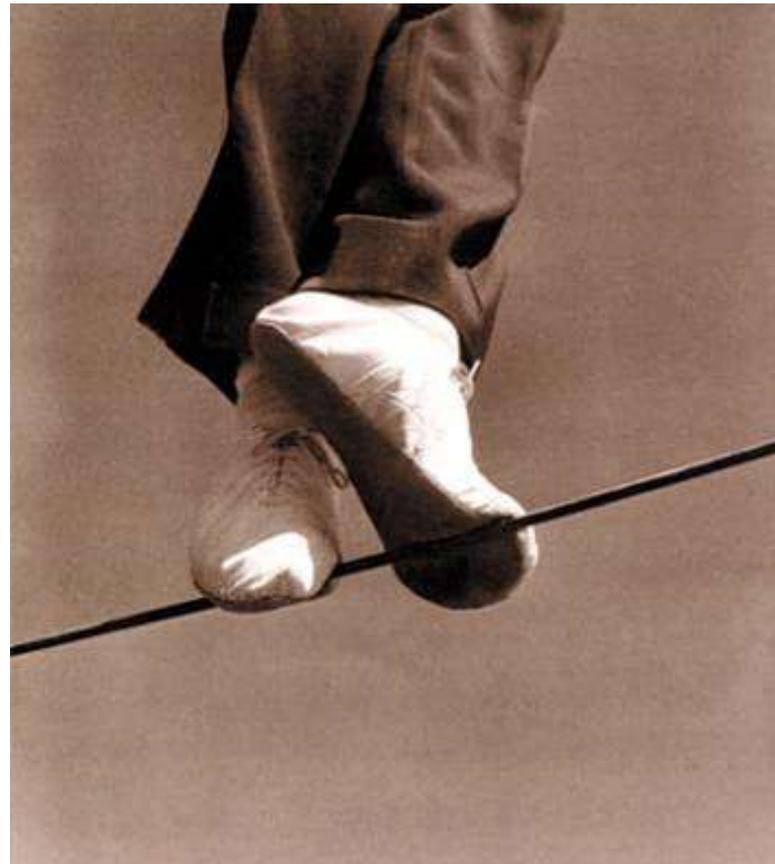
Locus of control



Tra i due gruppi vi è una differenza sostanziale soltanto per la condizione **Locus esterno dovuto ai comportamenti dei pedoni**. Questo sta a significare che **per gli studenti che non hanno partecipato ad ICARO gli incidenti avvengono con una maggiore frequenza per cause imprevedibili**.

Confronto tra pedoni:

ICARO vs **No ICARO**



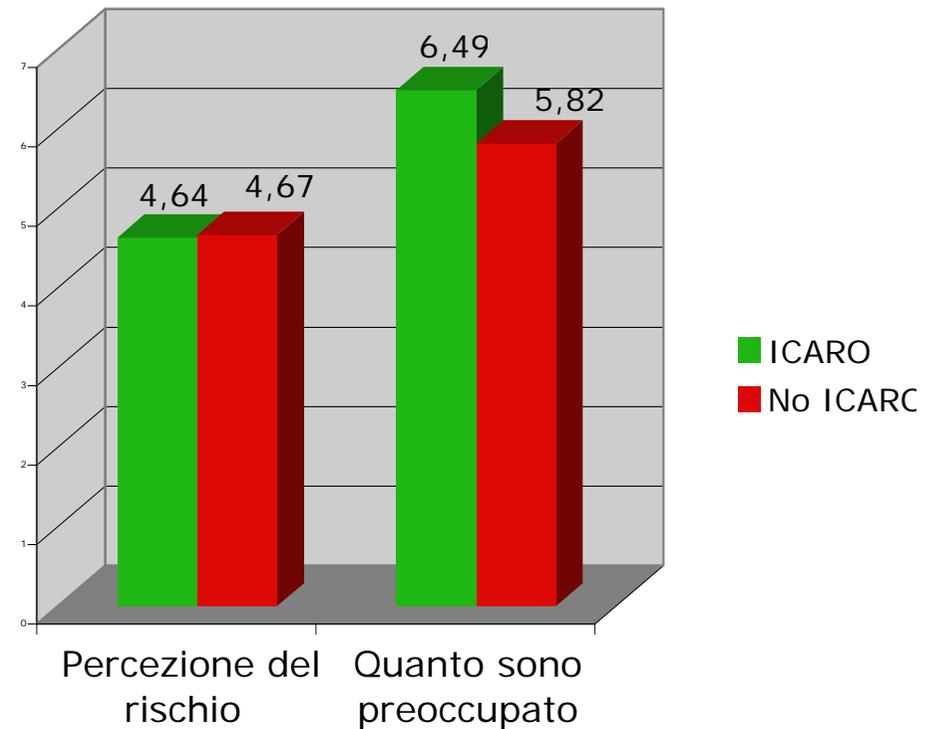
**La percezione del
rischio alla guida**

Confronto tra pedoni:

ICARO vs No ICARO



I punteggi dei due gruppi sono sostanzialmente appaiati per quanto riguarda la **percezione del rischio** e la **preoccupazione** inerente ad avere un incidente.



Confronto tra pedoni:

ICARO vs **No ICARO**



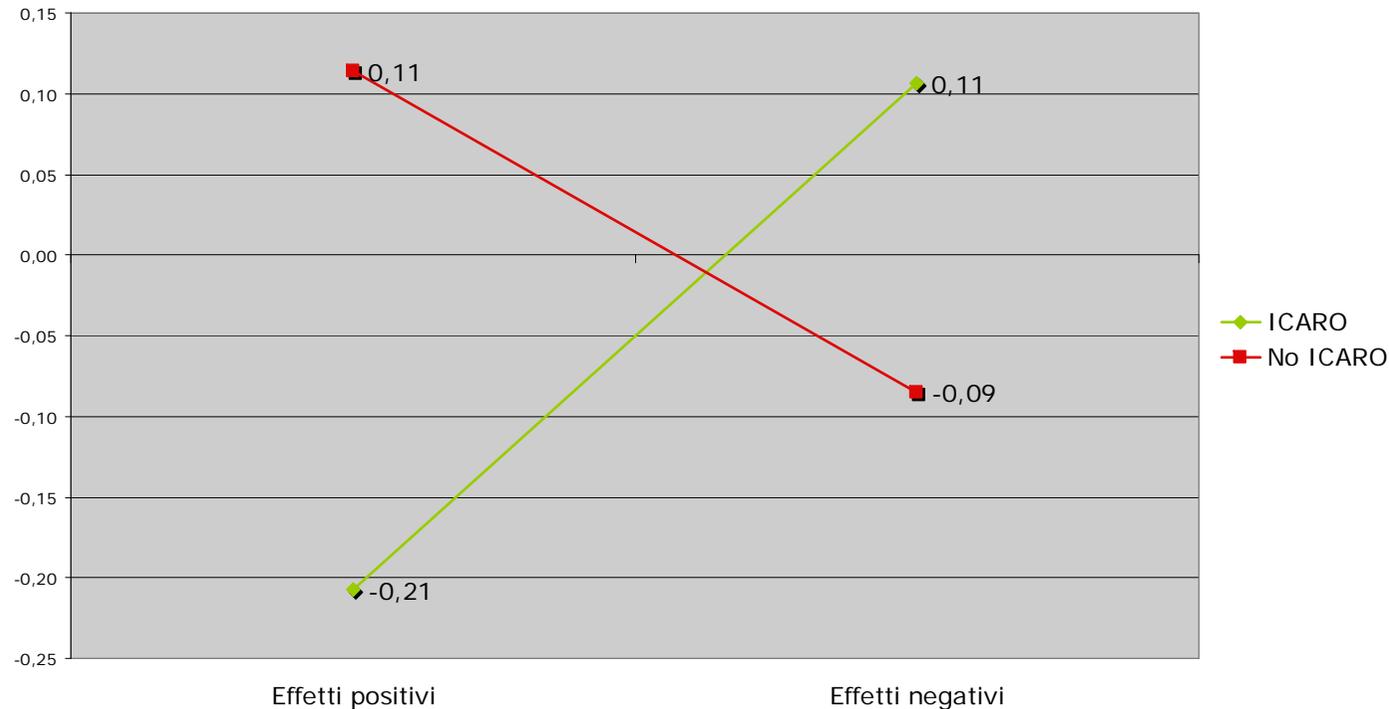
**Aspettative sugli effetti
dell'assunzione dell'alcol**

Confronto tra pedoni:

ICARO vs No ICARO



Aspettative sugli effetti dell'alcol



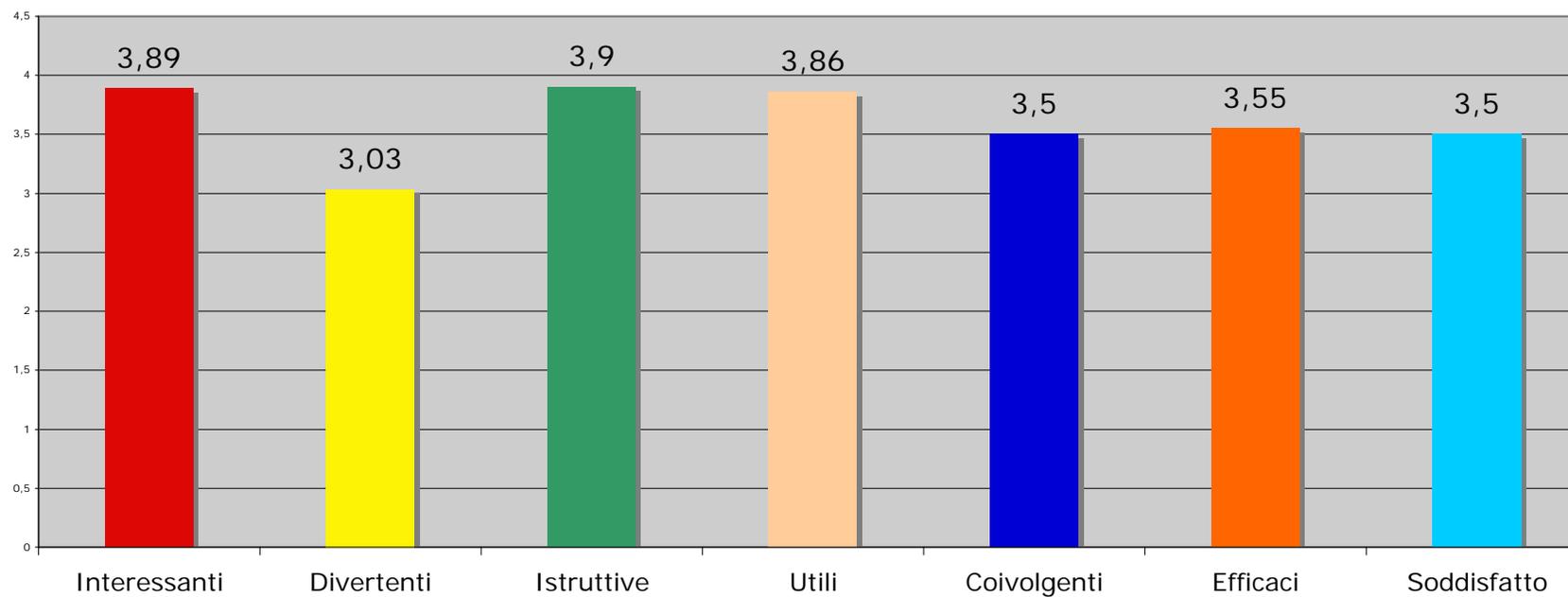
I due gruppi mostrano una differenza statisticamente significativa nei punteggi. **Il gruppo ICARO riconosce nell'assunzione dell'alcol meno effetti positivi e maggiori effetti negativi.**

ICARO 12



La valutazione del gradimento
dell'iniziativa

ICARO 12



ICARO 12

Consigliaresti ad un amico di partecipare alla campagna ICARO?

M=3,61

Per niente Poco Abbastanza Molto Moltissimo

Vorresti che la tua scuola continuasse a partecipare alle attività proposte nell'ambito della campagna ICARO?

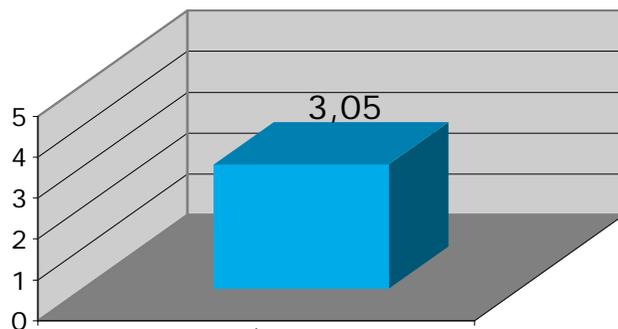
M=3,92

Per niente Poco Abbastanza Molto Moltissimo

ICARO 12

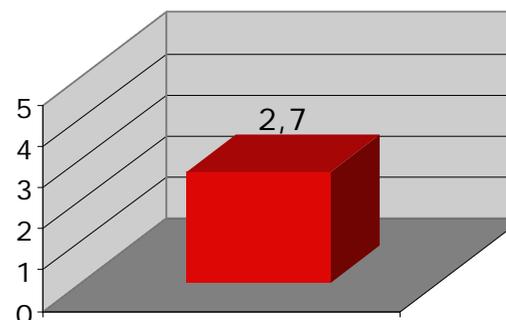
Hai parlato ai tuoi familiari delle attività svolte a scuola all'interno della campagna ICARO?

Parlato ai familiari



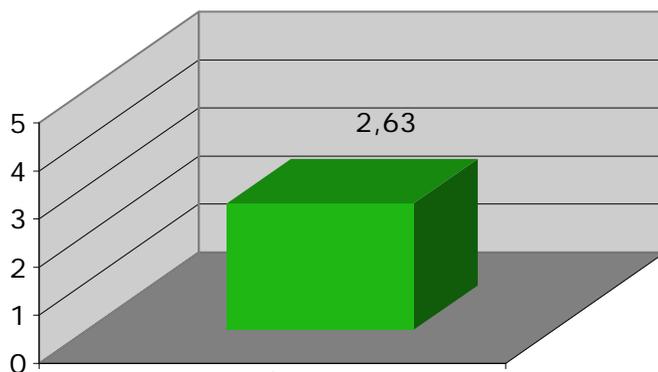
I tuoi genitori hanno affrontato con te alcune tematiche trattate all'interno della campagna ICARO?

Affrontato con i genitori



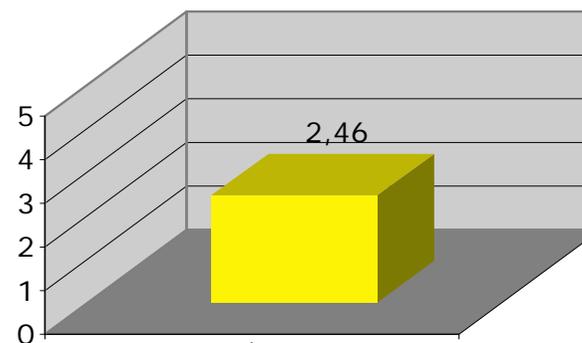
Hai parlato ai tuoi amici delle attività svolte a scuola all'interno della campagna ICARO?

Parlato con gli amici



I tuoi amici hanno affrontato con te alcune tematiche trattate all'interno della campagna ICARO?

Affrontato con amici



ICARO 12

CONCLUSIONI

L'intervento proposto nell'ambito della campagna ICARO risulta efficace, per i diversi livelli considerati ed evidenzia cambiamenti anche nella **percezione del rischio** e nei **comportamenti effettivi di guida**.

ICARO 12

Possiamo pertanto concludere che la tipologia e l'intensità degli effetti e delle differenze fra i gruppi considerati sia da ascrivere alla brevità e alla occasionalità degli interventi proposti.

La formazione efficace è infatti quella **reiterata nel tempo** che consente una utile **assimilazione dei contenuti** ed una **vero e duraturo cambiamento delle convinzioni e dei comportamenti**.

ICARO 12



Grazie per l'attenzione...

ICARO 12



MONITORAGGIO
DELL'EFFICACIA DELLA
CAMPAGNA ICARO

ICARO 12

Nel Progetto "ICARO 12" non ci si è posti unicamente l'obiettivo di promuovere la sicurezza stradale. Grazie alla sensibilità di Enti come il Ministero dell'Interno - Polizia Stradale, il Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Fondazione ANIA, il Dipartimento di Psicologia - "Sapienza" Università di Roma, il MoIge, che da sempre hanno identificato l'obiettivo di promuovere formazione di qualità sulla sicurezza stradale utilizzando metodologie validate, è stato possibile monitorare, grazie anche alla collaborazione del CUEIM, l'efficacia delle campagne ICARO svolte negli anni passati.

ICARO 12

Allo scopo di valutare l'efficacia di ICARO il disegno di ricerca ha previsto un **confronto longitudinale** sulle diverse variabili psicologiche e comportamentali, che possono configurarsi come fattori di rischio per gli incidenti stradali. Il confronto é stato effettuato tra **un gruppo di giovani che avevano preso parte alle iniziative di ICARO** (Gruppo "Efficacia") e **un gruppo di giovani che non avevano partecipato ad alcuna delle iniziative di ICARO** (Gruppo di "Controllo").

ICARO 12

Il campione della ricerca

La ricerca ha coinvolto studenti/esse delle **Scuole Secondarie Superiori** (Licei, Istituti Tecnici, Istituti professionali) di **10 città** nel territorio nazionale (3 nel Nord Italia; 3 nel Centro; 4 nel Sud).

Gli studenti coinvolti provenivano da:

- Scuole che **hanno partecipato** alla campagna di ICARO
- Scuole che **non hanno mai partecipato ad alcuna iniziativa** sulla sicurezza stradale.
- Scuole che **non hanno** partecipato a ICARO, ma ad **altre iniziative** sulla sicurezza stradale.

ICARO 12



ICARO 12



□ Il campione considerato è di **1.756** giovani

905 ragazzi (52.3%)

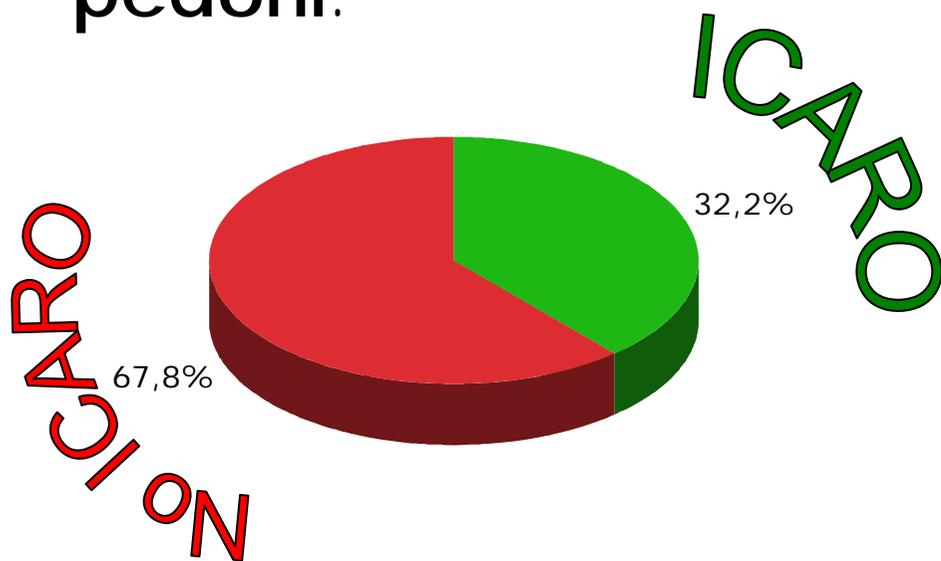
826 ragazze (47.7%)

*25 non hanno risposto alla domanda sul genere

□ L'età media è di **19.09** (D.S. 1.09)

ICARO 12

Oltre ad essere differenziato tra coloro che **hanno partecipato alle attività di ICARO** (Gruppo ICARO) e coloro che **non hanno preso parte ad alcuna attività** sulla sicurezza stradale (Gruppo NO ICARO), il campione è stato differenziato anche nei **tre gruppi: guidatori di auto, di moto e pedoni**.



	ICARO	No ICARO	Missing	Totale
Auto	219	299	106	624
	42,30%	57,70%		100%
Moto	50	130	83	263
	27,8%	72,2%		100%
Pedone	179	509	181	869
	20,6%	79,2%		100%
Totale	448	938	370	1756
	32,23%*	67,77%		100%

*I dati sono stati opportunamente bilanciati per le analisi statistiche

ICARO 12



Il questionario

ICARO 12

Facendo riferimento ad alcune scale di misurazione già validate in ambito psicometrico e alle precedenti esperienze di valutazione maturate nei progetti ICARO, è stato appositamente allestito un **questionario per la valutazione degli atteggiamenti sulla sicurezza stradale, delle convinzioni e delle abitudini di guida**. Ai giovani rispondenti che hanno partecipato alle iniziative di ICARO, è stato chiesto di indicare a quali attività avevano partecipato ed il livello di coinvolgimento e di interesse sperimentato.

ICARO 12

I partecipanti hanno compilato il questionario per valutare:

- ❑ **La partecipazione alle attività di ICARO e il gradimento** per tali iniziative (e.g.: " Quanto sei soddisfatto di aver partecipato alle esperienze svolte all'interno della campagna ICARO?")
- ❑ **Atteggiamento verso il Codice della Strada** (e.g.: " Volendo mantenere il traffico scorrevole molte regole del codice stradale devono essere ignorate ")
- ❑ **Percezione di controllo interno e di controllo esterno sugli incidenti** (e.g.: " Un guidatore attento può prevenire qualsiasi incidente" / " Guidare senza avere incidenti è solo una questione di fortuna").
- ❑ **La percezione del rischio** di avere un incidente (e.g.: " Rispetto alle persone della tua stessa età, quanto è alto il tuo rischio di incorrere in un incidente stradale?").

I **guidatori** hanno anche risposto a domande circa:

- ❑ **Comportamenti** messi in atto durante la guida (*e.g.*: violazioni, errori, disattenzioni)
- ❑ **Abitudini di guida** negli ultimi tre mesi (km a settimana, frequenza di guida notturna, guida in condizioni di sonnolenza)
- ❑ Coinvolgimento in **incidenti** e numero di **sanzioni** ricevute



Dopo la prima parte identica per tutti, il questionario conteneva tre diverse sezioni:

1. **Automobilisti** - con domande riferite ai rispondenti che guidano un'automobile (anche se guidatori di motorino).
 2. **Motociclisti/Ciclomotoristi** - con domande riferite ai rispondenti che guidano un motociclo/ciclomotore.
 3. **Pedoni** - con domande riferite ai pedoni che non guidano nessun mezzo.
- 

Confronto tra giovani automobilisti:

ICARO vs **No ICARO**



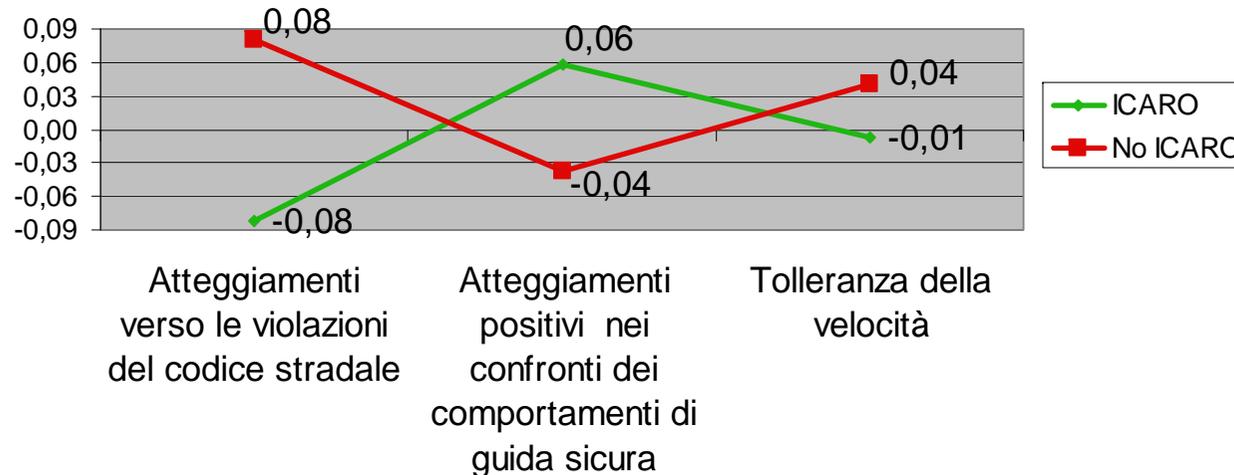
**Gli atteggiamenti
alla guida**

Confronto tra giovani automobilisti:

ICARO vs No ICARO



Atteggiamenti nei confronti della sicurezza stradale



Gli studenti che hanno partecipato alle attività di ICARO, mostrano una più generale tendenza ad assumere **atteggiamenti improntati al rispetto del Codice della Strada, all'evitamento di comportamenti di rischio sulla strada**, e ad una minore tolleranza della velocità.

Confronto tra giovani automobilisti:

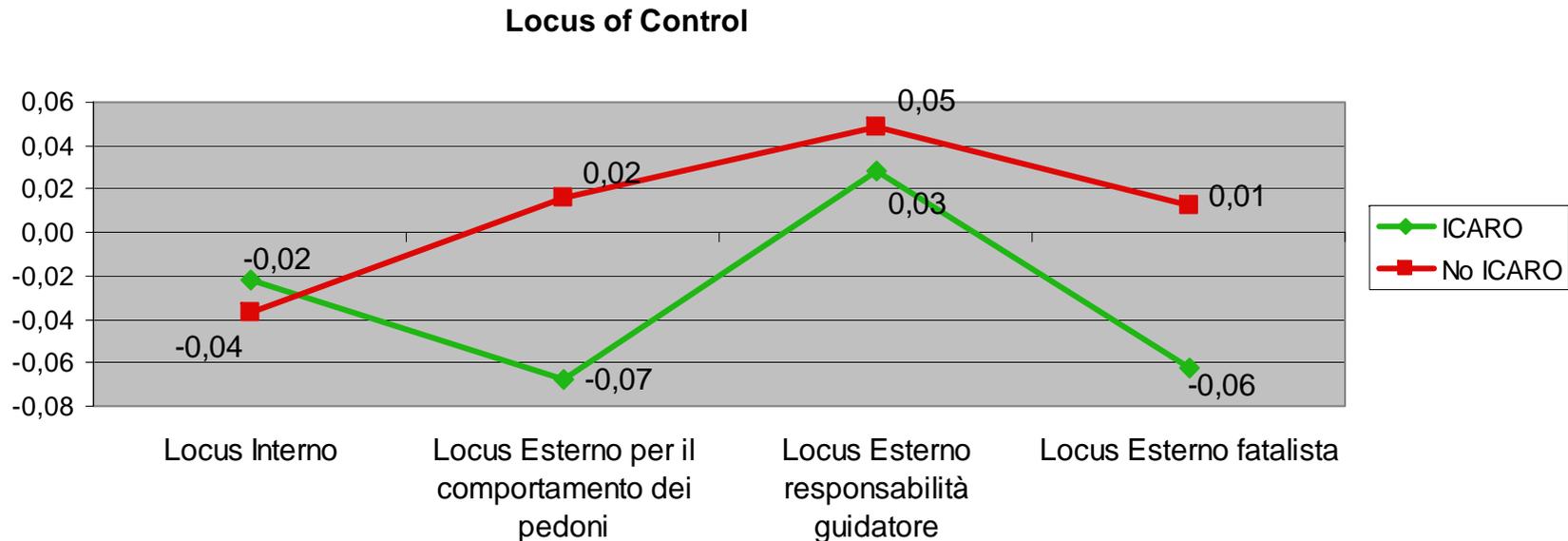
ICARO vs **No ICARO**



**Il *Locus of Control*
alla guida**

Confronto tra giovani automobilisti:

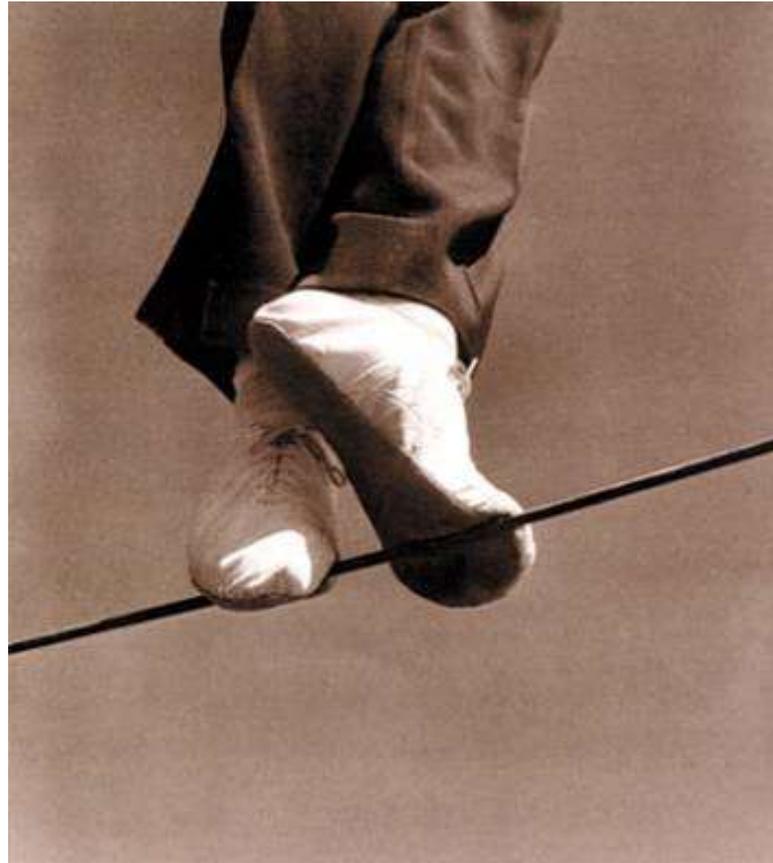
ICARO vs No ICARO



I giovani che hanno partecipato alle attività di ICARO mostrano una minore tendenza ad avere un **Locus of Control Esterno**, in particolare per l'imprevedibilità dei pedoni e nella condizione "fatalista". Questo sta a significare una minore convinzione che gli incidenti possano essere il risultato di condizioni esterne. Le medie degli altri punteggi sono sostanzialmente appaiate.

Confronto tra giovani automobilisti:

ICARO vs **No ICARO**



**La percezione del
rischio alla guida**

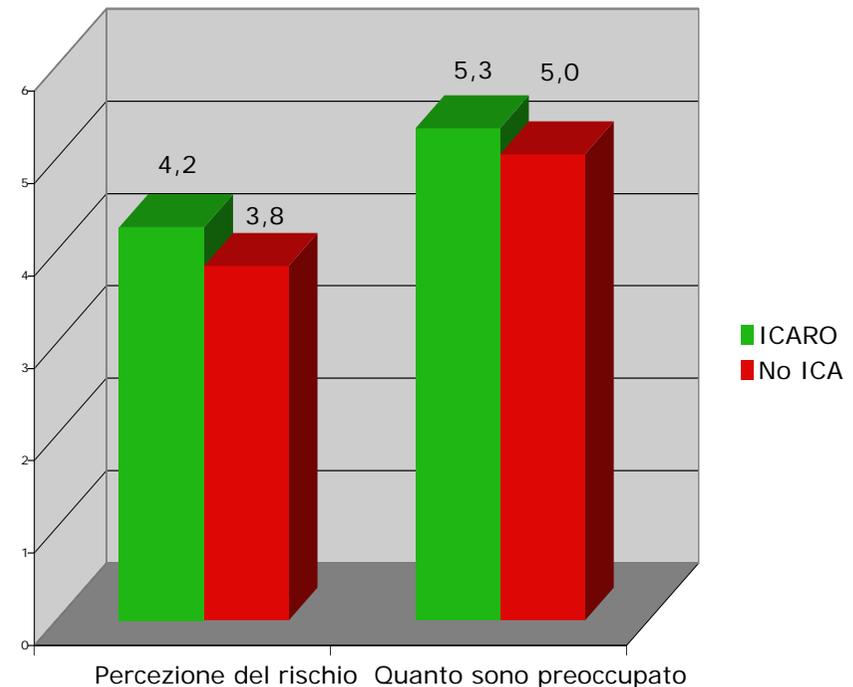
Confronto tra giovani automobilisti:

ICARO vs No ICARO



Il gruppo che ha partecipato alle attività di ICARO mostra una **maggiore percezione dei rischi connessi alla guida**, significativamente diversa da quella dei ragazzi che non hanno partecipato ad altre attività sulla sicurezza stradale ($F_{1,435}=5,282$; $p < 0,05$).

Inoltre è maggiore anche la **preoccupazione avvertita rispetto alla possibilità di avere un incidente**.



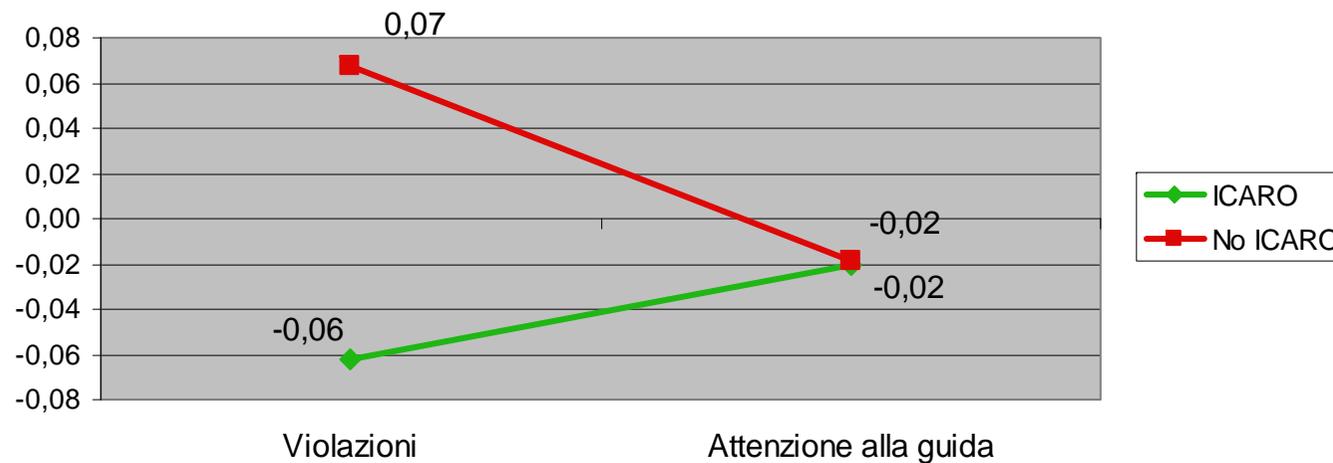
Confronto tra giovani automobilisti:

ICARO vs No ICARO



Quanto spesso ti è capitato di...

Comportamenti effettivi di guida



Gli studenti che hanno partecipato alle attività di ICARO dichiarano di aver commesso un numero **inferiore di infrazioni del Codice della Strada**, mentre non vi è differenza per quanto riguarda il punteggio riferito **all'attenzione ad evitare distrazioni ed errori**.

Confronto tra giovani automobilisti:

ICARO vs **No ICARO**



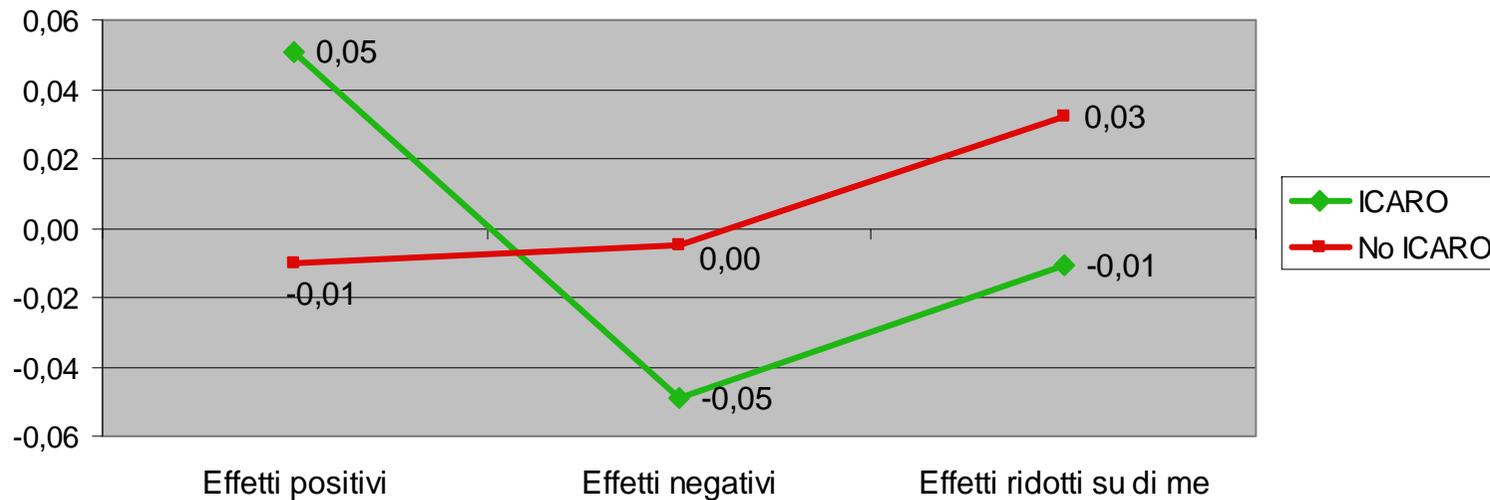
**Aspettative sugli effetti
dell'assunzione dell'alcol**

Confronto tra giovani automobilisti:

ICARO vs No ICARO



Aspettative sugli effetti dell'assunzione dell'alcol



Per quanto riguarda le aspettative dei ragazzi sugli effetti dell'alcol sulla guida, i due gruppi (ICARO vs NO ICARO) non mostrano differenze statisticamente significative.

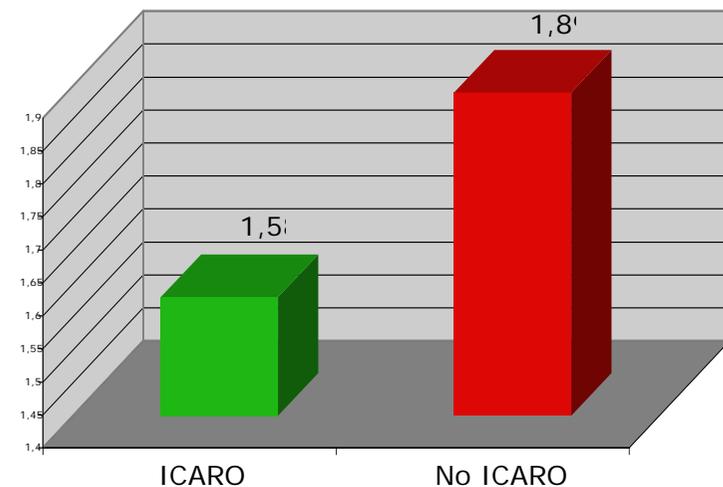
Confronto tra giovani automobilisti:

ICARO vs **No ICARO**



Comportamenti effettivi alla guida...

I ragazzi che hanno seguito i corsi di formazione ICARO dichiarano con una **minore frequenza di aver guidato dopo aver assunto alcolici.**



Confronto tra giovani automobilisti:

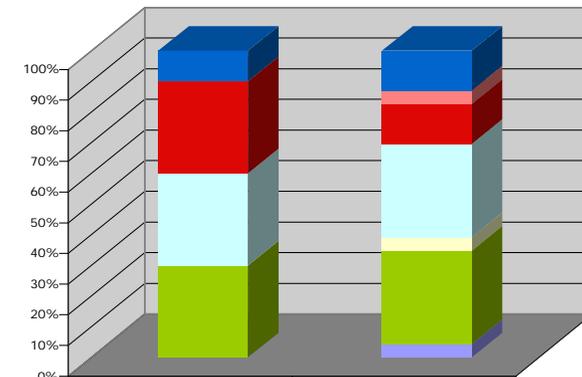
ICARO vs No ICARO



Comportamenti effettivi alla guida...

Il gruppo ICARO dichiara di aver preso un **numero di multe significativamente minore** rispetto al gruppo No-ICARO (i gruppi sono stati bilanciati per numerosità attraverso una procedura casuale).

MULTE



	ICARO	NO ICARO
Passare con il rosso	1	3
Non fermarsi allo Stop	0	1
Non indossavo la cintura di sicurezza	3	3
Eccesso di velocità	3	7
Guida in stato di ebbrezza	0	1
Divieto di transito in ZTL	3	7
Assicurazione scaduta	0	1

Totale multe

10

23

Confronto tra giovani motociclisti:

ICARO vs **No ICARO**



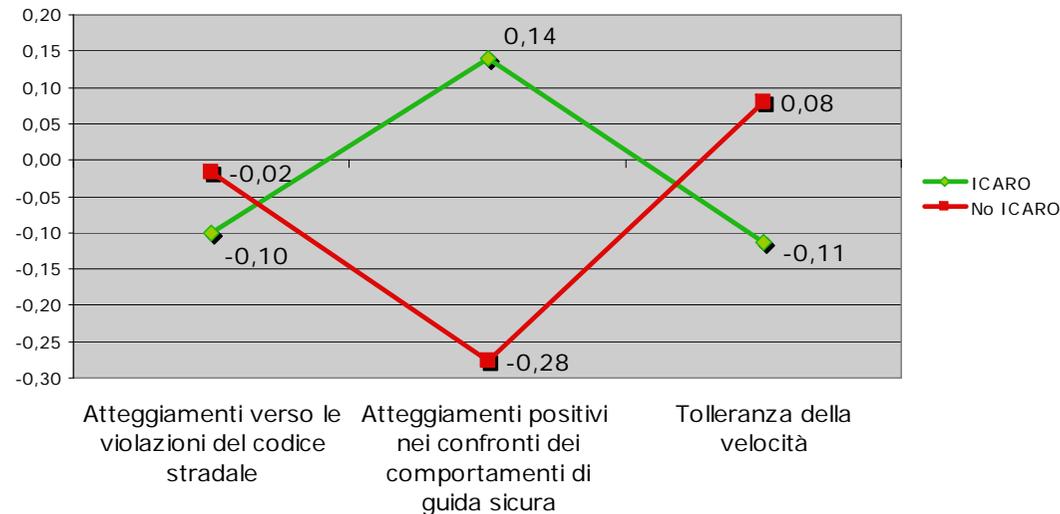
**Gli atteggiamenti
alla guida**

Confronto tra giovani motociclisti:

ICARO vs No ICARO



Atteggiamenti nei confronti della sicurezza stradale



Gli studenti guidatori di ciclomotori e motocicli che hanno partecipato alle iniziative di ICARO mostrano una minore tendenza ad assumere **atteggiamenti improntati alla violazioni del Codice della Strada** ed alla **tolleranza della velocità**; mentre i loro punteggi sono mediamente più alti riguardo l'assunzione di **atteggiamenti riferiti ai comportamenti di guida sicura**.

Confronto tra giovani motociclisti:

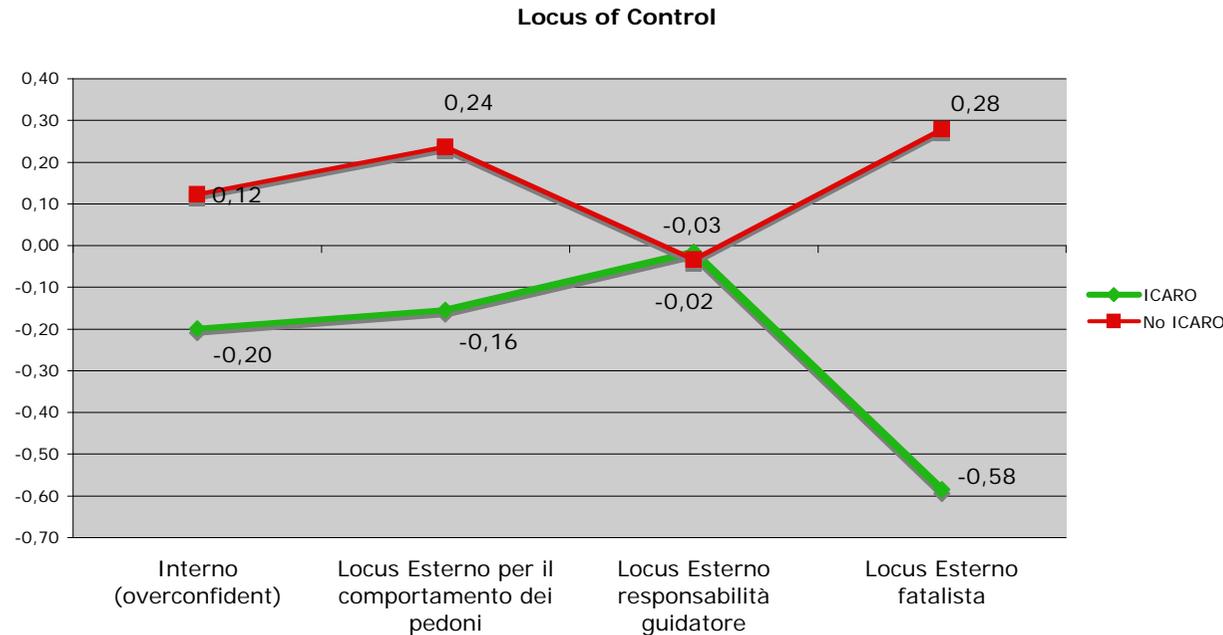
ICARO vs No ICARO



**Il *Locus of Control*
alla guida**

Confronto tra giovani motociclisti:

ICARO vs No ICARO



Nel caso dei giovani motociclisti il fattore "Locus of Control interno" satura prevalentemente con *item* che rappresentano una condizione di **"eccessiva confidenza" per il guidatore**. Domande come: "Un guidatore attento può prevenire qualsiasi incidente" o "E' sempre possibile prevedere che cosa accade sulla strada, e quindi quasi tutti gli incidenti si potrebbe prevenire", rappresentano la prevalenza tra i motociclisti di uno **stile di guida "overconfident"**.

Confronto tra giovani motociclisti:

ICARO vs **No ICARO**



**La percezione del
rischio alla guida**

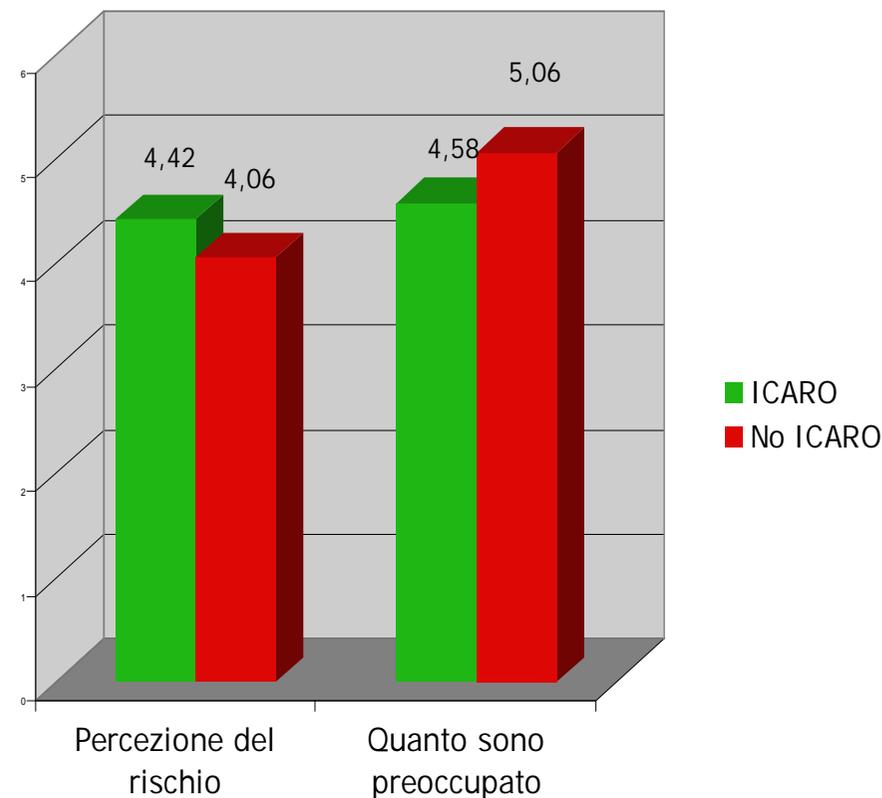
Confronto tra giovani motociclisti:

ICARO vs No ICARO



Anche per i motociclisti, il gruppo che ha partecipato alla formazione sulla sicurezza stradale mostra una maggiore **percezione del rischio**, rispetto ai ragazzi che non hanno partecipato ad altre attività.

Mentre è minore la **preoccupazione** avvertita rispetto alla possibilità di avere un incidente.



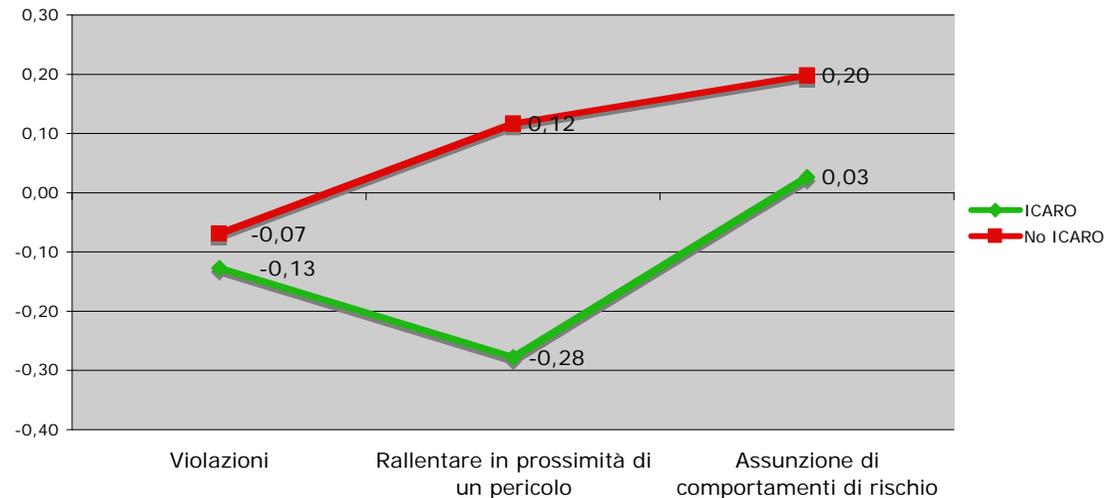
Confronto tra giovani motociclisti:

ICARO vs **No ICARO**



Quanto spesso ti è capitato...

Comportamenti effettivi di guida



I due gruppi non si discostano in modo statisticamente significativo. Gli studenti che hanno partecipato ad ICARO dichiarano comunque, in media, di aver **violato meno il Codice della Strada** e assunto con **minore frequenza comportamenti di rischio**. Mentre sostengono con minore frequenza di **aver dovuto rallentare in prossimità di un pericolo**.

Confronto tra giovani motociclisti:

ICARO vs **No ICARO**



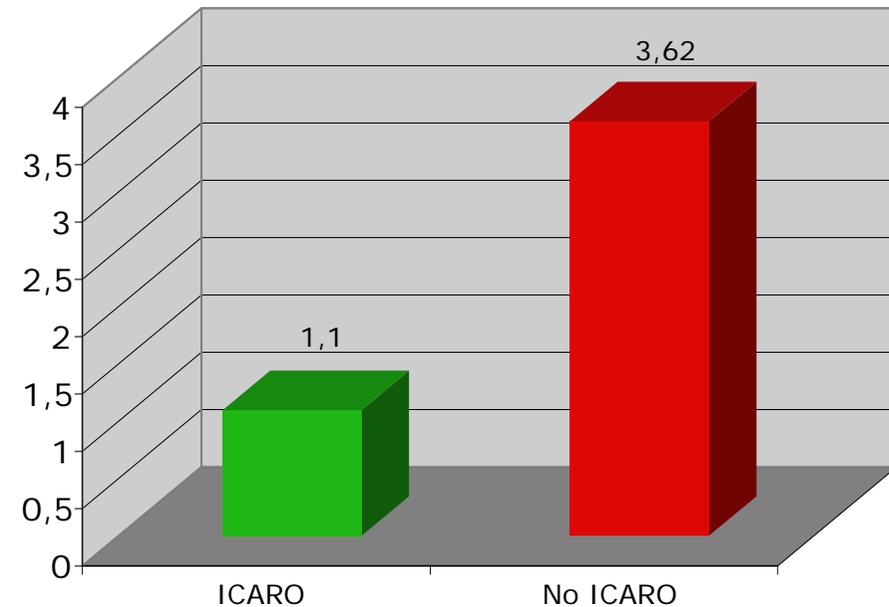
**Assunzione di alcol e
comportamenti alla guida**

Confronto tra giovani motociclisti:

ICARO vs **No ICARO**



Quante volte ti è capitato di guidare dopo aver bevuto (anche birra)?



I ragazzi che hanno seguito i corsi di formazione ICARO dichiarano con **una minore frequenza di aver guidato dopo aver bevuto.**

Confronto tra giovani motociclisti:

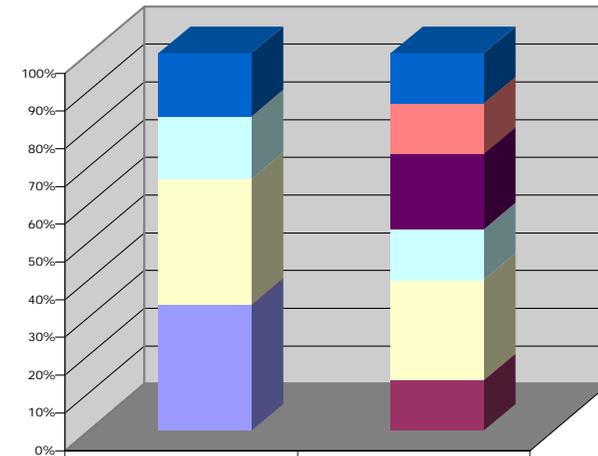
ICARO vs **No ICARO**



Comportamenti effettivi alla guida...

Il gruppo ICARO dichiara di aver preso un **numero di multe significativamente minore** rispetto al gruppo No ICARO (i gruppi sono stati bilanciati per numerosità attraverso una procedura casuale).

Multe



	ICARO	No ICARO
Trasporto di una seconda persona	1	2
Guida in stato di ebbrezza	0	2
Non indossavo il casco	0	3
Eccesso di velocità	1	2
Divieto di sosta	2	4
Assenza degli specchietti d' motorino	0	2
Revisione scaduta	2	0

Totale multe

6

15

Confronto tra pedoni:

ICARO vs **No ICARO**



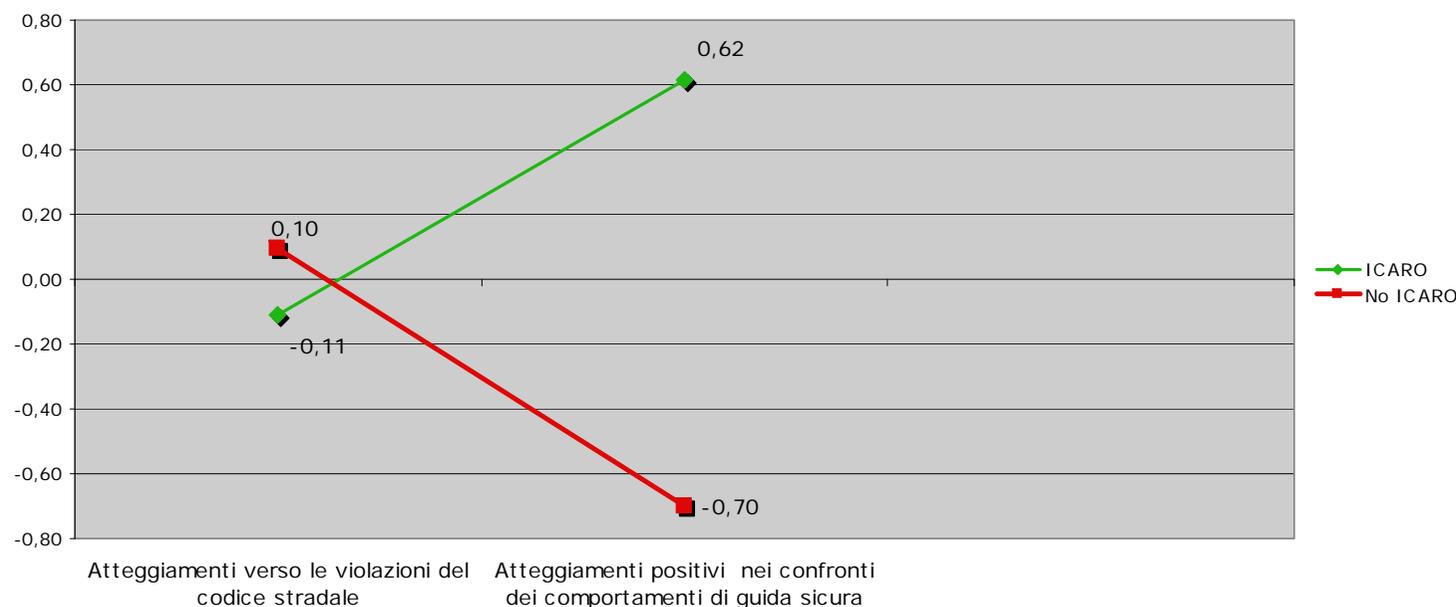
**Gli atteggiamenti dei
pedoni sulla strada**

Confronto tra pedoni:

ICARO vs No ICARO



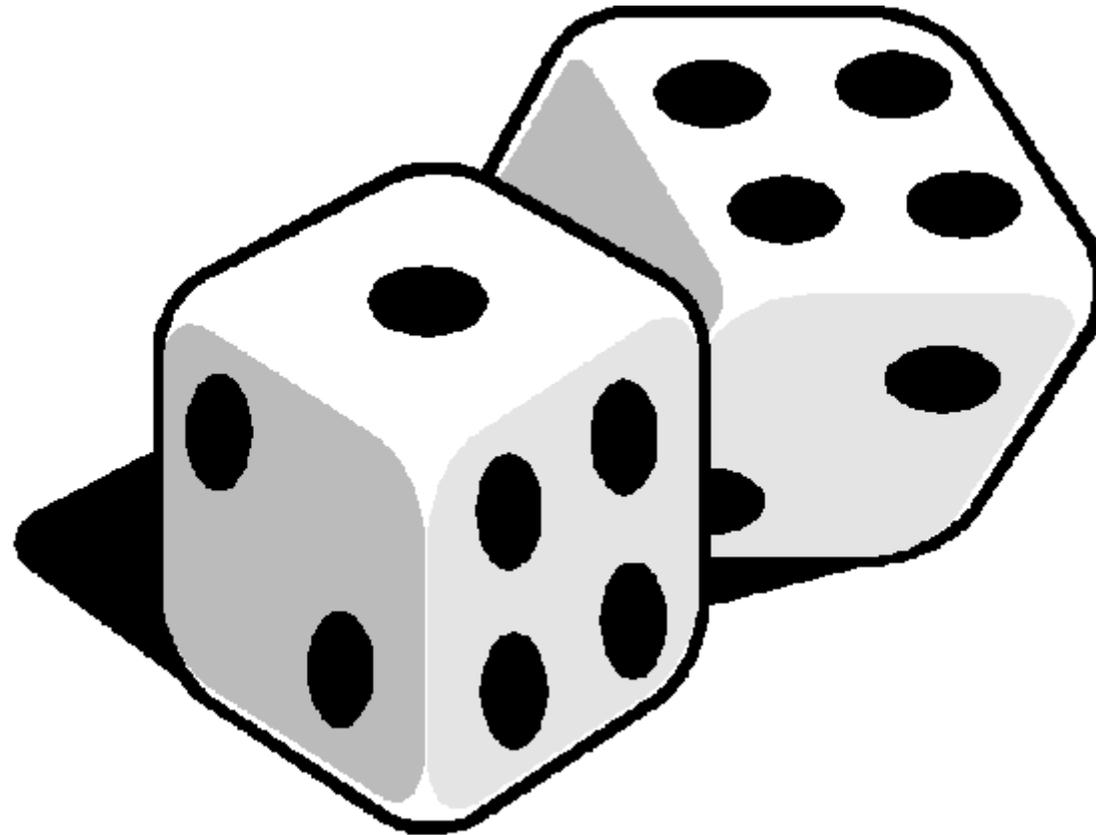
Atteggiamenti verso la sicurezza stradale



Gli studenti che hanno partecipato alle attività di ICARO, mostrano una più generale **tendenza ad assumere atteggiamenti improntati al rispetto del Codice della Strada e all'evitamento di comportamenti di rischio stradale**, con esclusione della velocità, dove le scelte dei due gruppi si equivalgono.

Confronto tra pedoni:

ICARO vs No ICARO



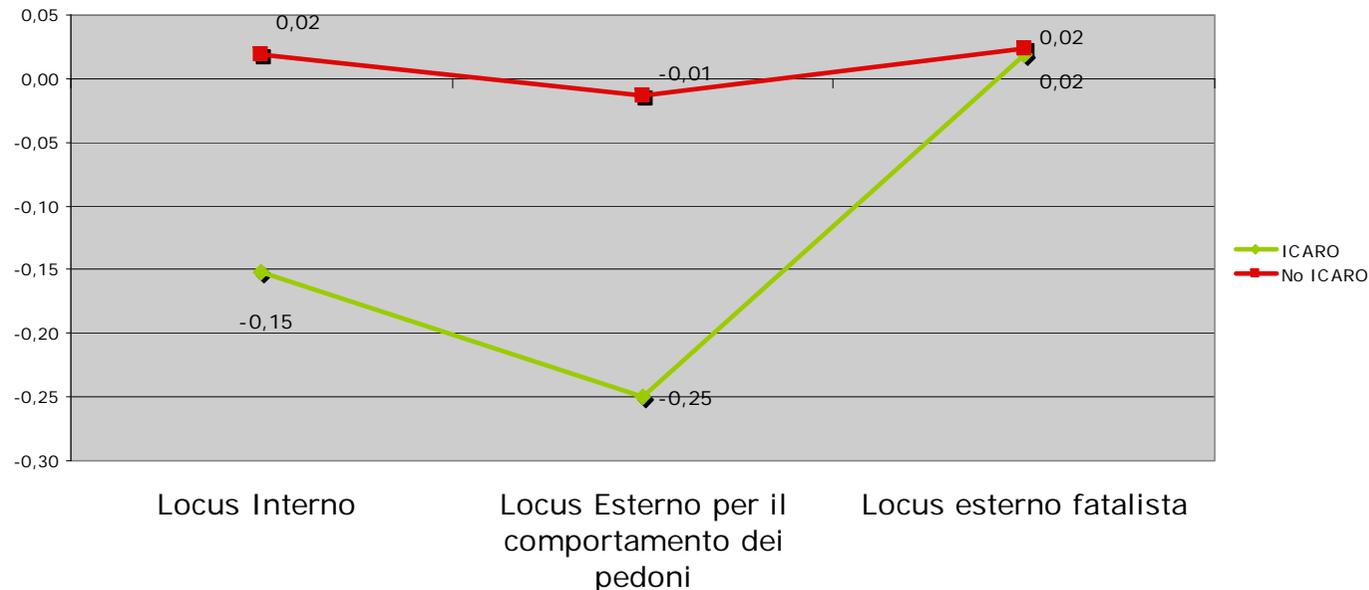
II *Locus of Control*

Confronto tra pedoni:

ICARO vs No ICARO



Locus of control



Tra i due gruppi vi è una differenza sostanziale soltanto per la condizione **Locus esterno dovuto ai comportamenti dei pedoni**. Questo sta a significare che **per gli studenti che non hanno partecipato ad ICARO gli incidenti avvengono con una maggiore frequenza per cause imprevedibili**.

Confronto tra pedoni:

ICARO vs **No ICARO**



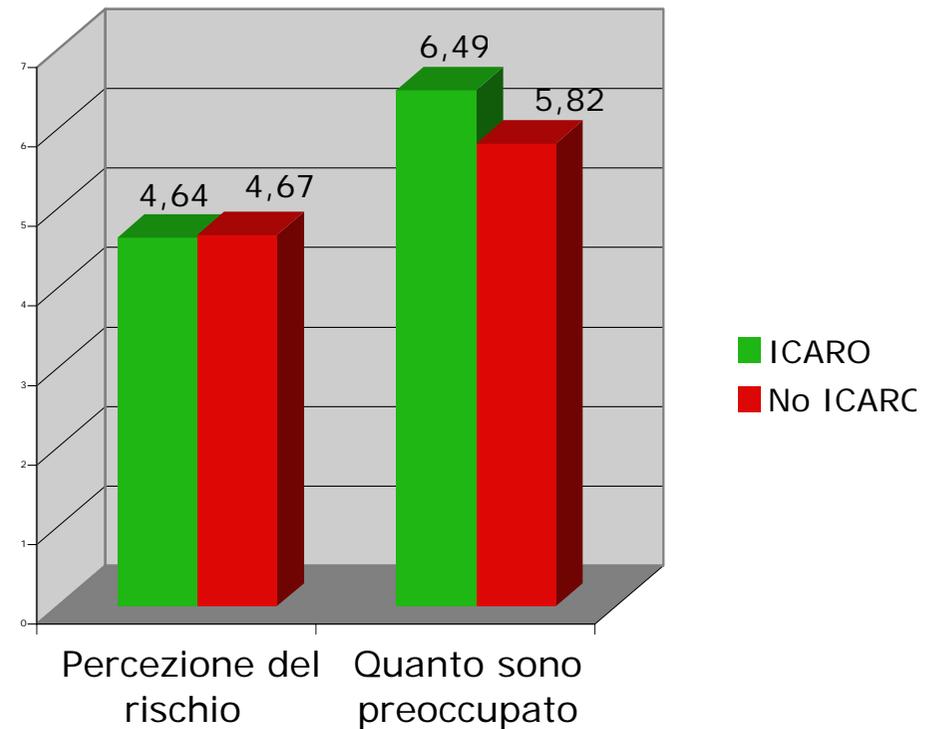
**La percezione del
rischio alla guida**

Confronto tra pedoni:

ICARO vs No ICARO



I punteggi dei due gruppi sono sostanzialmente appaiati per quanto riguarda la **percezione del rischio** e la **preoccupazione** inerente ad avere un incidente.



Confronto tra pedoni:

ICARO vs **No ICARO**



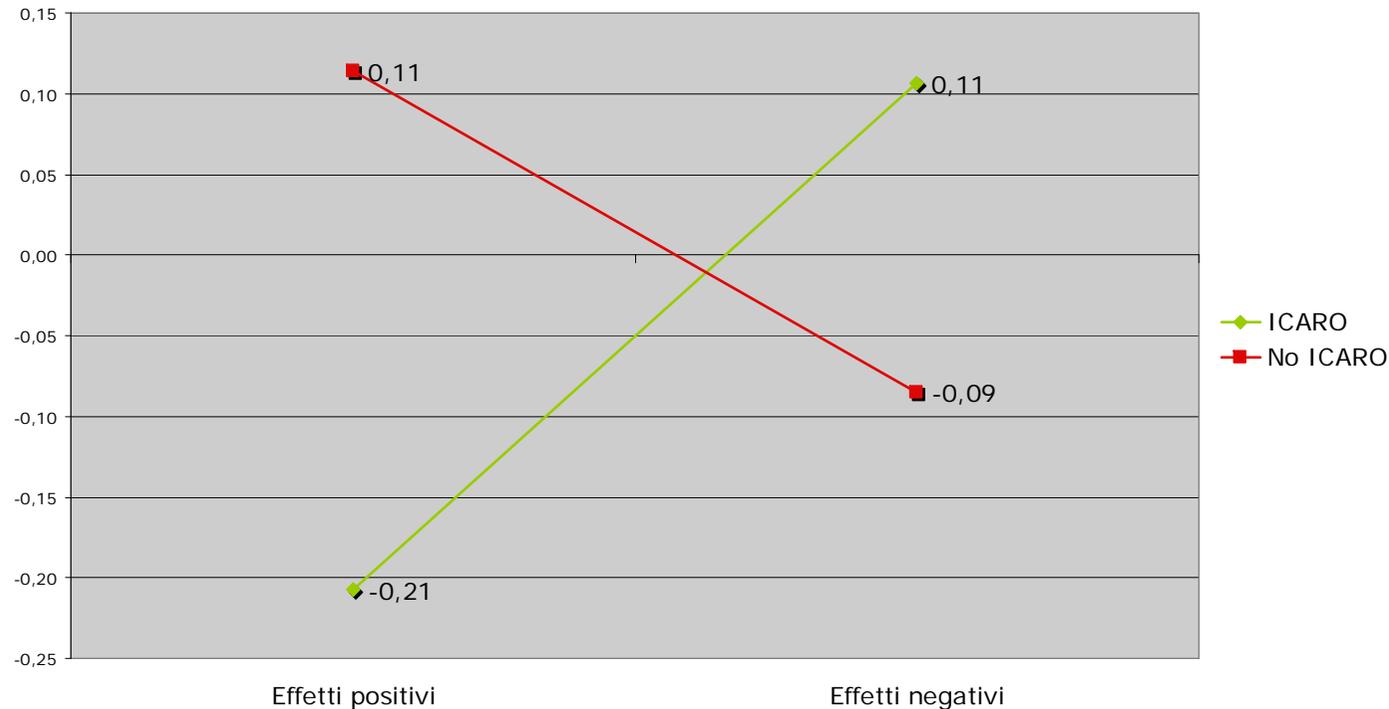
**Aspettative sugli effetti
dell'assunzione dell'alcol**

Confronto tra pedoni:

ICARO vs No ICARO



Aspettative sugli effetti dell'alcol



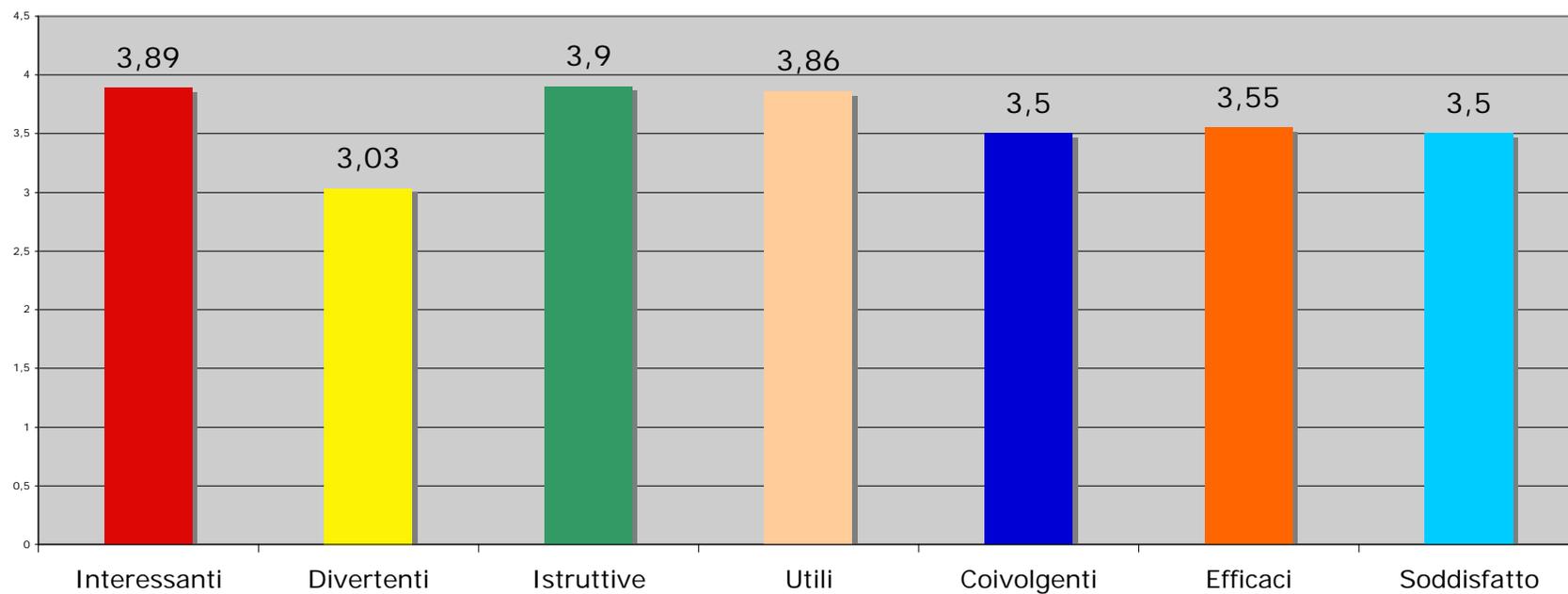
I due gruppi mostrano una differenza statisticamente significativa nei punteggi. **Il gruppo ICARO riconosce nell'assunzione dell'alcol meno effetti positivi e maggiori effetti negativi.**

ICARO 12



La valutazione del gradimento
dell'iniziativa

ICARO 12



ICARO 12

Consigliaresti ad un amico di partecipare alla campagna ICARO?

M=3,61

Per niente Poco Abbastanza Molto Moltissimo

Vorresti che la tua scuola continuasse a partecipare alle attività proposte nell'ambito della campagna ICARO?

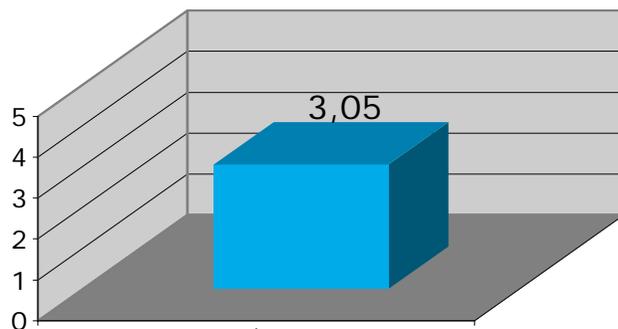
M=3,92

Per niente Poco Abbastanza Molto Moltissimo

ICARO 12

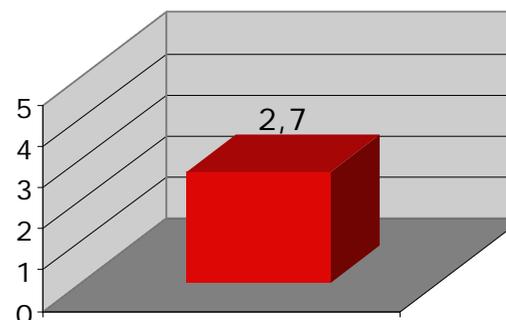
Hai parlato ai tuoi familiari delle attività svolte a scuola all'interno della campagna ICARO?

Parlato ai familiari



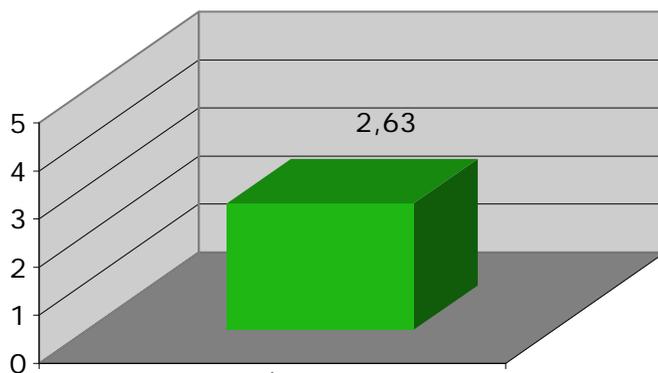
I tuoi genitori hanno affrontato con te alcune tematiche trattate all'interno della campagna ICARO?

Affrontato con i genitori



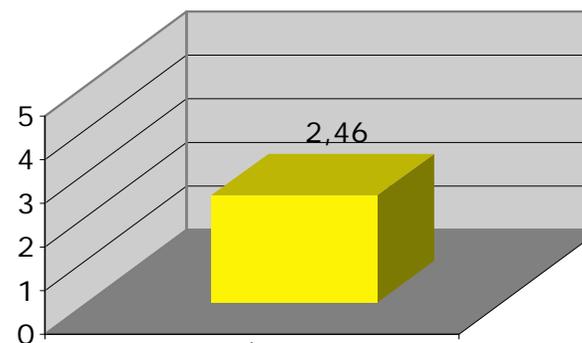
Hai parlato ai tuoi amici delle attività svolte a scuola all'interno della campagna ICARO?

Parlato con gli amici



I tuoi amici hanno affrontato con te alcune tematiche trattate all'interno della campagna ICARO?

Affrontato con amici



ICARO 12

CONCLUSIONI

L'intervento proposto nell'ambito della campagna ICARO risulta efficace, per i diversi livelli considerati ed evidenzia cambiamenti anche nella **percezione del rischio** e nei **comportamenti effettivi di guida**.

ICARO 12

Possiamo pertanto concludere che la tipologia e l'intensità degli effetti e delle differenze fra i gruppi considerati sia da ascrivere alla brevità e alla occasionalità degli interventi proposti.

La formazione efficace è infatti quella **reiterata nel tempo** che consente una utile **assimilazione dei contenuti** ed una vero e duraturo **cambiamento delle convinzioni e dei comportamenti**.

ICARO 12



Grazie per l'attenzione...