

Rivista Scientifica

Igiene e Sanità Pubblica

*fondata nel 1945 da Gaetano Del Vecchio
già diretta da Gaetano e Vittorio Del Vecchio*



*Custodit vitam qui custodit sanitatem
Sed prior est sanitas quam sit curatio morbi
(Flos Medicinae Scholae Salerni)*

ESTRATTO

in formato elettronico autorizzato dagli Autori e dall'Editore

Carmine Vinci, Maria Anna Coniglio, Santo Di Nuovo, Sarina Pignato, Giuseppe Giammanco

***Atteggiamenti e comportamenti dei giovani nei riguardi della
prevenzione degli incidenti stradali: una indagine tra gli studenti
delle scuole medie superiori in due diversi contesti urbani siciliani***

*Periodico bimestrale
Volume LVIII - N. 5 - Settembre / Ottobre 2002
IgSanPubbl - Issn 0019-1639
www.igiene.org*

Igiene e Sanità Pubblica

Direttore Responsabile
Augusto Panà

Direttore Editoriale
Armando Muzzi

Redazione
Cattedra di Igiene e Medicina Preventiva
Università di Roma Tor Vergata

Capiredattore
Giuseppe Cananzi, Elisabetta Franco

Coordinatore
Natalia Buzzi

Comitato Scientifico
Giovanni Berlinguer, Antonio Boccia,
Vittorio Carreri, Gaetano M. Fara,
Bertram Flehmig, Giuseppe Giammanco,
Antonino Gullotti, Elio Guzzanti,
Alessandro Maida, Marck McCarthy,
Cesare Meloni, Bruno Paccagnella,
Walter Ricciardi, Gianfranco Tarsitani,
Giancarlo Vanini

Segreteria di Redazione
Iolanda Mozzetta, Vito Cerullo

Redazione Sito Internet
Giulia Zamponi

Traduzioni a cura di
Henrike Berg, Steffen P. Berg, Ilaria Restifo

Impaginazione e Grafica
Nebo Ricerche PA, Roma

Norme editoriali in 3^a di copertina.

Hanno collaborato a questo numero
E. Agozzino, B. Airini, M. Caruggi,
G.L. Colombo, M.A. Coniglio,
M. De Santis, S. Di Nuovo, F. Fuga,
D. Gaglioti, G. Giammanco,
F. Gianfrate, S. Govoni, M. V. Mango,
A. Marini, A. Orlando, F. Palazzo,
A. Panà, S. Petti, S. Pignato,
P. Postacchini, F. Riva, G. Serra
R. Tarricone, G. Tarsitani, L. Terranova,
C. Vinci, G. Viviani, C. Zocchetti

IGIENE E SANITÀ PUBBLICA È INDICIZZATA SU MEDLINE E INDEX MEDICUS.

Garanzia di riservatezza

Il trattamento dei dati personali che riguardano Autori e Abbonati viene svolto nel rispetto di quanto stabilito dalla Legge n. 675 del 1996 sulla Tutela dei dati personali. I dati non saranno comunicati o diffusi a terzi e per essi l'Autore o l'Abbonato potrà richiedere, in qualsiasi momento, la modifica o la cancellazione, scrivendo all'Editore.

Igiene e Sanità Pubblica - Periodico bimestrale a carattere scientifico
Reg. Trib. di Roma n. 4198 del 19.10.1954

Proprietà artistica e letteraria riservata

Realizzato con il contributo dell'Università degli Studi di Roma Tor Vergata
Accreditato SItI - Società Italiana di Igiene, Medicina Preventiva e Sanità Pubblica

Atteggiamenti e comportamenti dei giovani nei riguardi della prevenzione degli incidenti stradali: una indagine tra gli studenti delle scuole medie superiori in due diversi contesti urbani siciliani

Carmine Vinci ⁽¹⁾, Maria Anna Coniglio ⁽²⁾, Santo Di Nuovo ⁽¹⁾,
Sarina Pignato ^(1,2), Giuseppe Giammanco ⁽²⁾

⁽¹⁾ Facoltà di Scienze della Formazione, Università degli Studi di Catania

⁽²⁾ Dipartimento GF Ingrassia, Igiene e Sanità Pubblica, Università degli Studi di Catania

Parole chiave Incidenti stradali; Indagine tra studenti; Comportamenti a rischio; Prevenzione.

Riassunto Per valutare le conoscenze e gli atteggiamenti riguardo alla sicurezza stradale nonché la frequenza dei comportamenti a rischio dei giovani in due diverse realtà territoriali, è stata condotta un'indagine mediante questionario strutturato, somministrato a 829 studenti di ambo i sessi, in età da 17 a 23 anni, delle quarte e quinte classi di licei e istituti tecnici di una città capoluogo, Catania, e di una cittadina di provincia, Noto (Siracusa). È stata rilevata, in contrasto con il buon livello di conoscenza sugli incidenti e sulla sicurezza stradale, una elevata frequenza di comportamenti omissivi ed imprudenti nella conduzione di motocicli e di autovetture (mancato uso del casco e della cintura, consumo di bevande alcoliche prima della guida). Tali comportamenti sono stati più frequenti a Noto rispetto a Catania e nei ragazzi di entrambe le città rispetto alle ragazze. Alla luce dell'insieme dei dati rilevati sono state discusse alcune possibili azioni per l'educazione alla sicurezza stradale.

Behavioural attitude of the young as regards road accident prevention: a survey carried out among high school students in two Sicilian towns

Keywords Road accidents; Student survey; Dangerous behaviours; Prevention.

Summary This survey is aimed at assessing young people's awareness as regards car accident prevention and misleading behaviours. The survey concerned a sample of 829 high school students of both genders, aged 17 to 23, from a chief town (Catania) and a country town (Noto, Siracusa). In addition to a good level of awareness as regards road accidents and misleading behaviours, the investigation also showed an opposite trend to disregard basic safety rules such as the use of helmets, safety belts and abstention from alcohol intake. Dangerous behaviours have shown to be higher in Noto than Catania, and more frequent among male than female of both towns. In the light of such results, some educational actions have been discussed for road safety.

Attitudes et comportements des jeunes vis à vis de la prévention des accidents de la route: une enquête menée parmi les élèves des écoles supérieures dans deux villes siciliennes

Mots-Clé Accidents de la route; Enquête sur un échantillon d'étudiants; Conduite risquée; Prévention.

Résumé Cette étude est visée à apprécier la connaissance des jeunes vis à vis de la prévention des accidents de la route et des comportements à risque. L'enquête a été menée sur un échantillon de 829 étudiants entre 17 et 23 ans qui habitaient dans un chef-lieu sicilien (Catania) et dans une

petite ville de province (Noto, Siracusa). A côté d'un bon niveau de connaissance à l'égard des accidents et des comportements risqués, l'enquête a tout aussi mis en évidence une tendance à négliger les règles de sûreté de base, telles l'usage des casquettes et des ceintures de sécurité, et s'abstenir de boire. Les comportements dangereux ont été décelés plus fréquemment à Noto et, en principe, les garçons étaient plus à risque que les filles. A la lumière de ces données, les auteurs ont envisagé des mesures d'éducation visées à la sûreté de la route.

Einstellung und Verhalten von Jugendlichen bezüglich der Verhütung von Verkehrsunfällen: eine Untersuchung mit Oberschülern zweier sizilianischer Städte

Schlüsselwörter Verkehrsunfälle; Schülerbefragung; Risikoverhalten; Vorbeugung.

Zusammenfassung Um die Kenntnisse und das Verhalten der Jugendlichen bezüglich Verkehrssicherheit und Häufigkeit von Risiko-Verhaltensweisen unter zwei unterschiedlichen Umweltbedingungen bewerten zu können, wurde in der Hauptstadt Catania und der Provinzstadt Noto (Siracusa) jeweils ein Fragebogen an 829 Lyzeal- und Berufsschüler beider Geschlechter zwischen 17 und 23 Jahren verteilt. Trotz guter Kenntnisse über Verkehrsunfälle und Straßensicherheit konnte ein relativ hohes Unterlassungs- und Unvorsichtigkeits-Verhalten beim Motorrad- und Autofahren festgestellt werden (Unterlassung des Aufsetzens von Sturzhelmen, des Anschnallens im Auto und Alkoholkonsum vor dem Fahren). Solches Verhalten konnte häufiger in Noto als in Catania und häufiger unter den Schülern als den Schülerinnen beider Städte festgestellt werden. Aufgrund dieser Ergebnisse werden Aktions-Möglichkeiten einer Erziehung zur Verkehrssicherheit diskutiert.

1. Introduzione

Ogni anno in Italia gli incidenti stradali sono responsabili di circa il 28% delle morti nella fascia di età compresa fra i 15 e i 24 anni⁽¹⁾. Secondo i dati raccolti dall'Istituto Nazionale di Statistica sono decedute nel 1999 ben 6.600 persone di tutte le età a seguito di 219 mila incidenti stradali, con un aumento del 7% del numero di incidenti e del 4,6% del numero dei morti rispetto al 1998⁽²⁾. Condizioni della strada, stato del veicolo e comportamento umano sono i tre principali fattori responsabili di questi eventi. Fra i tre, il più importante è senza dubbio il terzo, che, a sua volta, può essere schematicamente ricondotto a poche, rilevanti, tipologie: eccesso di velocità, mancato utilizzo dei dispositivi di sicurezza, guida dopo assunzione di bevande alcoliche o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti e, soprattutto nell'età adolescenziale, ricerca di sensazioni forti⁽³⁻⁶⁾.

Anche in Italia, come in altri paesi, sono previste gravi sanzioni, fino alla pena detentiva, per i trasgressori del codice della strada, ma ciò non è stato sufficiente a ridurre il numero di morti e di feriti per incidenti stradali⁽⁷⁻⁹⁾. Infatti, interrompendo la tendenza alla flessione che era iniziata a partire dalla metà degli anni settanta, dal 1997 la mortalità per incidenti ha mostrato un andamento crescente. Purtroppo, l'applicazione delle sanzioni ai trasgressori

del codice stradale non è né certa né rapida⁽¹⁰⁾, e ciò può contribuire a diminuire l'efficacia preventiva sperata dal legislatore. Ferma restando la necessità dell'azione repressiva, va tuttavia riaffermata l'utilità di più adeguate strategie di prevenzione, finalizzate, specialmente attraverso azioni educative destinate ai giovani, a indurre comportamenti più responsabili. Il processo formativo deve diventare più intenso e mirato, in particolare, nel periodo adolescenziale, quando il problema, per l'uso dei mezzi a due ruote, diventa concreto e implica l'esperienza diretta dei ragazzi.

Alla luce di ciò è sembrato utile rilevare le conoscenze, gli atteggiamenti ed i comportamenti nei riguardi della prevenzione degli incidenti stradali mediante una indagine svolta tra gli studenti delle scuole medie superiori in due diversi contesti urbani, con l'intento di raccogliere informazioni finalizzate alla programmazione di interventi di sensibilizzazione alla sicurezza stradale. Tale scelta risponde da un lato a una esigenza di ordine epidemiologico, dall'altro trova il suo fondamento nella considerazione che gli adolescenti costituiscono un target particolare dei progetti di educazione alla sicurezza, in quanto più propensi che in altre fasce di età ad esporsi a rischi, per il bisogno di esibizione, ed a manifestare comportamenti di sfida, tenuti spesso per sperimentare le proprie possibilità ed i propri limiti, non sempre, peraltro, correttamente percepiti⁽¹¹⁾.

2. Materiali e metodi

L'indagine è stata condotta su un campione di 829 giovani (368 maschi e 461 femmine), di età compresa fra i 17 e i 23 anni, studenti delle quarte e quinte classi della scuola media superiore, così distribuiti:

- 412 (49,8%) sono stati estratti con metodo casuale dagli iscritti alle classi quarta e quinta dei licei (204 = 49,5%) e degli istituti tecnici (208 = 50,5%) della città di Catania, dove il traffico è intenso e i controlli da parte della Polizia Stradale sono più frequenti; il campione esaminato costituiva il 5,4% degli studenti (7.621) delle dette classi;
- 417 (50,2%) costituivano l'intera popolazione studentesca delle stesse classi dei licei (200 = 48,0%) e degli istituti tecnici (217 = 52,0%) della cittadina di Noto, in provincia di Siracusa, dove il traffico è meno intenso, modesta è la presenza di Vigili Urbani e minori sono i controlli effettuati dalla Polizia Stradale.

La suddivisione degli intervistati secondo l'età era la seguente: 369 (44,5%) di 17 anni; 330 (39,8%) di 18 anni; 130 (15,7%) di età compresa fra i 19 e i 23 anni.

Ad ogni studente è stato somministrato un questionario anonimo, con l'indicazione di età, sesso, scuola e classe di appartenenza. Il questionario è stato distribuito durante le ore di lezione nelle rispettive aule.

Il questionario (cfr. allegato) è stato ripreso, con modificazioni, da quello utilizzato per una analoga indagine svolta nel 1999-2000 in diverse regioni italiane ad alto, medio e basso rischio di mortalità stradale riferita a campioni di popolazione appartenenti a tre diverse fasce d'età, da 18 a 34 anni, da 35 a 64 anni e tra i 65 ed i 75 anni⁽¹²⁾. Esso era finalizzato al rilevamento delle conoscenze, delle opinioni, degli atteggiamenti, dei comportamenti e delle aspettative degli studenti rispetto al fenomeno della incidentalità stradale. In particolare, nella prima parte veniva chiesto di indicare quali si riteneva fossero i fattori più importanti nel determinismo degli incidenti stradali; quale fosse il mezzo abitualmente utilizzato per gli spostamenti; quale fosse l'opinione personale rispetto all'uso delle cinture di sicurezza per gli automobilisti e del casco per i motociclisti. La seconda parte del questionario prevedeva, invece, domande dirette a verificare la conoscenza delle azioni per la sicurezza stradale e dei principali interventi previsti dal Codice della strada.

L'elaborazione dei questionari è stata effettuata mediante tabulazione dei dati con il programma *Microsoft Excel 2000*, valutando tutte le risposte fornite ai singoli quesiti sia per l'intero campione, sia per istituto e città di appartenenza, oltre che in relazione all'età e al sesso degli appartenenti al campione esaminato. I confronti statistici sono stati effettuati mediante il programma *SYSTAT*.

3. Risultati

La distribuzione di frequenza delle risposte fornite dagli 829 studenti intervistati è riportata nell'appendice. Fra i dati analiticamente esposti nell'appendice è opportuno segnalare, in particolare, la bassa percentuale di ragazzi che hanno dichiarato di utilizzare regolarmente il casco (26,3%) e la cintura di sicurezza (24,6%) e la percentuale relativamente alta di coloro che hanno ammesso di consumare bevande alcoliche anche prima di mettersi alla guida (26,6%).

Per quel che riguarda la modalità di risposta in rapporto all'età degli intervistati, non sono risultate differenze significative. Si può solo segnalare che sembrerebbe

delinearsi una maggiore consapevolezza della possibilità di essere coinvolti in un incidente stradale da parte dei ragazzi più grandi; infatti, il 16,2% degli studenti di età compresa fra i 19 e i 23 anni ha dichiarato *molto elevata* tale possibilità, contro il 12,5% degli studenti di 17 anni. Va tuttavia sottolineato come l'uso abituale del casco sembrerebbe più frequente da parte di questi ultimi, infatti ha dichiarato di utilizzarlo *sempre* il 27,1% degli studenti di 17 anni, contro il 22,3% di quelli di 19-23 anni. Infine, la conoscenza di iniziative finalizzate alla prevenzione degli incidenti stradali è stata dichiarata dal 26,8% dei ragazzi di 17 anni e dal 36,2% di quelli di 19-23 anni.

Differenze considerevoli sono state osservate, invece, fra i due sessi quanto alla percezione del rischio ed all'adozione dei mezzi per diminuirlo (*tavola 1*). Contro il 17,7% dei ragazzi che si è detto convinto che il numero degli incidenti stradali negli ultimi anni sia *diminuito*, vi è stato solo il 2,4% delle ragazze della stessa opinione. Rispetto all'uso dei dispositivi di sicurezza, il 25,8% dei maschi ha

Tavola 1
Differenze di comportamenti nei due sessi, fra gli studenti intervistati

	Maschi (%)	Femmine (%)
<i>Nel corso degli ultimi anni il numero degli incidenti stradali⁽¹⁾</i>		
è diminuito	17,7	2,4
è aumentato	66,8	89,3
è rimasto invariato	15,5	8,3
<i>Uso della cintura di sicurezza⁽²⁾</i>		
mai	25,8	6,3
a volte	50,6	68,5
sempre	23,6	25,2
<i>Uso del casco⁽³⁾</i>		
mai	34,5	23,0
a volte	43,5	47,5
sempre	22,0	29,5
<i>Guida dopo aver bevuto alcolici⁽⁴⁾</i>		
mai	59,2	80,5
a volte	29,4	17,8
spesso	11,4	1,7

Valori del test statistico chi-quadrato (calcolato sulle frequenze grezze) e relativa significatività:

⁽¹⁾ 74,55, g.l.=2, p<0,001

⁽²⁾ 63,30, g.l.=2, p<0,001

⁽³⁾ 14,77, g.l.=2, p<0,01

⁽⁴⁾ 56,70, g.l.=2, p<0,001

dichiarato di non usare *mai* la cintura di sicurezza, contro solo il 6,3% delle ragazze; ha inoltre dichiarato di non usare *mai* il casco il 34,5% dei maschi, contro il 23,0% delle ragazze. Una differenza molto più importante fra i due sessi è quella relativa alle risposte alla domanda “Hai mai guidato dopo aver bevuto alcolici?": solo il 17,8% delle ragazze ha ammesso di averlo fatto *qualche volta*, mentre l'11,4% dei maschi ha dichiarato di aver guidato *spesso* dopo aver bevuto alcolici e il 29,4% *qualche volta*.

Le differenze più importanti sono state osservate riguardo al mezzo utilizzato per gli spostamenti ed ai comportamenti alla guida (*tavola 2*) : a Noto il 66,1% degli studenti usa il ciclomotore, il 4,1% usa il motociclo, il 23,3% l'automobile e solo il 6,5% il mezzo pubblico; invece, a Catania il 32,5% usa il ciclomotore, il 2,4% il motociclo, il 21,3% l'automobile ed il 43,8% il mezzo pubblico. Quanto al casco, il 37,9% degli studenti catanesi ha dichiarato di utilizzarlo regolarmente, contro solo il 14,7% di quelli di Noto. A Noto, inoltre, è maggiore il numero di studenti (8,9%) che hanno dichiarato di aver guidato *spesso* dopo aver bevuto alcolici, rispetto agli studenti di Catania (3,1%).

L'ultima variabile considerata è stata il tipo di *scuola frequentata*. Del gruppo di studenti intervistato, 396 (47,8%) frequentavano i licei e 433 (52,2%) gli istituti tecnici. Le risposte fornite sono state piuttosto simili fra le due categorie; in particolare,

Tavola 2
Mezzi di trasporto e comportamenti degli studenti secondo il luogo di residenza

	Catania (%)	Noto (%)
<i>Mezzo di trasporto usato</i> ⁽¹⁾		
ciclomotore	32,5	66,1
motociclo	2,4	4,1
automobile	21,3	23,3
mezzo pubblico	43,8	6,5
<i>Uso della cintura di sicurezza</i>		
mai	19,1	21,2
a volte	55,0	55,5
sempre	25,9	23,3
<i>Uso del casco</i> ⁽²⁾		
mai	14,3	41,8
a volte	47,8	43,5
sempre	37,9	14,7
<i>Guida dopo aver bevuto alcolici</i> ⁽³⁾		
mai	77,3	69,7
a volte	19,6	21,4
spesso	3,1	8,9

Valori del test statistico chi-quadrato (calcolato sulle frequenze grezze) e relativa significatività:

⁽¹⁾ 164,60, g.l.=3, p<0,001

⁽²⁾ 99,01, g.l.=2, p<0,001

⁽³⁾ 13,06, g.l.=2, p<0,01

le differenze riguardo al rispetto delle regole del codice stradale non hanno raggiunto il limite della significatività statistica. Quanto all'istituzione ritenuta più idonea per l'educazione alla sicurezza stradale, i ragazzi dei licei hanno indicato la *scuola* più frequentemente (32,1%) degli studenti degli istituti tecnici (15,3%), la cui preferenza è andata piuttosto all'*autoscuola* (40,3%).

4. Conclusioni

I dati dell'indagine svolta offrono numerosi spunti di riflessione. Va segnalata, innanzitutto, la carenza di formazione per la prevenzione degli incidenti stradali denunciata dagli intervistati. La maggior parte dei giovani (71,0%) ha dichiarato, infatti, di non aver mai partecipato a iniziative di prevenzione; solo dopo i diciotto anni di età vi è stata una discreta percentuale (36,2%) di ragazzi che si sono detti a conoscenza di iniziative di prevenzione, verosimilmente perché, cominciando a frequentare le autoscuole, hanno ricevuto delle informazioni relative alla sicurezza stradale. Tenuto conto che la scuola (insieme alla famiglia), è indicata da una quota elevata degli intervistati come attrice nell'educazione alla sicurezza, appare chiaro che essa dovrebbe conseguentemente inserire l'educazione stradale nel curriculum formativo degli allievi fin dai primi anni di frequenza, anche in considerazione del fatto che all'età di 14 anni i ragazzi alla guida di ciclomotori sono già diventati degli effettivi utenti della strada.

Un secondo aspetto interessante è che una larga maggioranza degli intervistati (84,8%) ritiene vi sia stato nel corso degli ultimi anni un aumento del numero di sinistri. Indipendentemente dall'effettiva evoluzione dei dati statistici⁽²⁾, questa convinzione denota che fra i giovani vi è, comunque, percezione della gravità del problema. La componente femminile del campione ha valutato in maniera più pessimistica il fenomeno in questione, in quanto solo il 2,4% delle ragazze (contro il 17,7% dei ragazzi) ritiene che il numero degli incidenti stradali negli ultimi anni sia diminuito.

L'esistenza di una tale differenza nella percezione del fenomeno in questione può spiegare in parte i comportamenti più prudenti (più frequente uso del casco e delle cinture di sicurezza) delle ragazze rispetto ai loro coetanei maschi. D'altra parte, la maggiore frequenza con cui questi assumono comportamenti a rischio dipende verosimilmente dall'esibizionismo e dal desiderio di autoaffermazione personale, oltre che di sfida dei limiti, atteggiamenti che risultano più spiccati

nei maschi durante l'adolescenza, anche per l'influenza di stereotipi sociali pertinenti al ruolo maschile⁽¹³⁾. Resta il fatto che la maggior parte degli intervistati ha mostrato di valutare realisticamente i rischi cui sono esposti gli utenti della strada, indicando nei motociclisti i soggetti più esposti e negli utenti dei trasporti pubblici quelli a più basso rischio. Tale consapevolezza, però, è in contraddizione con l'elevata frequenza di comportamenti a rischio, come l'abituale omissione di usare il casco e la cintura di sicurezza, anche e soprattutto da parte dei ragazzi di età superiore ai 18 anni, che pure hanno dichiarato di avere avuto maggiore contatto con fonti di informazione. La mancanza di controlli e delle conseguenti azioni repressive può essere un incoraggiamento all'inosservanza di quanto è conosciuto essere prescritto dal codice della strada ed è percepito come utile. In effetti, oltre il 37% degli intervistati ha indicato in maggiori controlli ed in sanzioni più severe le misure idonee a ridurre il numero di incidenti stradali.

Un ulteriore dato è relativo al condizionamento che l'ambiente sociale esercita anche riguardo ai comportamenti a rischio per la sicurezza stradale, come pare dimostrato dalle differenze riscontrate tra gli studenti del capoluogo e quelli della cittadina nell'utilizzazione dei mezzi di protezione e nell'abitudine alla guida dopo il consumo di bevande alcoliche. Anche in rapporto al tipo di scuola frequentata sono risultate differenze di valutazioni e di atteggiamenti, ma al riguardo è discutibile se ciò dipenda dall'influenza dell'ambiente scolastico o se non sia conseguenza della personalità degli studenti stessi che li ha indotti a scegliere l'uno o l'altro indirizzo di studi. Il fatto che gli studenti degli istituti tecnici abbiano indicato prevalentemente nelle autoscuole l'istituzione che meglio si presta all'attività formativa per la prevenzione degli incidenti stradali può essere indice di un atteggiamento più pragmatico rispetto agli studenti dei licei, piuttosto che rivelare sfiducia nell'istituzione scolastica.

I risultati ottenuti nel presente studio sono sostanzialmente in accordo con i dati illustrati da Robusto et al.⁽¹⁴⁾, rilevati con la citata indagine a livello nazionale fra persone appartenenti a diverse fasce d'età, dai 18 ai 75 anni. Ad esempio, la percezione della gravità del fenomeno è risultata uguale, considerando che non vi sono state differenze significative tra le percentuali di intervistati nelle due indagini che hanno indicato un aumento di frequenza degli incidenti negli ultimi anni; significative differenze sono emerse soltanto riguardo al peso attribuito al comportamento del conducente ed alla velocità come cause di incidenti (*tavola 3*).

Tavola 3
Percezione dell'andamento e di alcuni fattori di rischio degli incidenti stradali risultanti dall'indagine sul campione di studenti siciliani e dall'indagine sul campione di popolazione italiana

	Studenti siciliani (%)	Popolazione italiana (%)
<i>Hanno risposto che</i>		
il numero di incidenti è aumentato negli ultimi anni	84,8	86,0
il comportamento del conducente è il principale responsabile di incidenti	74,5	36,6
la velocità è la principale causa di incidenti	97,3	85,9
- sempre	23,5	41,4
- a volte	73,8	44,5

Nota: i dati dell'indagine italiana sono tratti dalla bibliografia citata al punto (14)

Il più elevato livello di istruzione, unito alla giovane età, può essere all'origine della migliore informazione del nostro campione circa i fattori che determinano la mortalità, rispetto al campione nazionale che ne ha sottovalutato alcuni. Va sottolineato ancora che da entrambe le indagini sono emersi comportamenti più responsabili da parte della componente femminile.

In tutt'altro contesto culturale e sociale, negli Stati Uniti, una più ampia indagine condotta su di un campione di oltre 55.000 studenti delle scuole medie superiori ha mostrato che anche nella realtà nordamericana vi sono alte percentuali di giovani che si espongono a rischi evitabili, malgrado i severi controlli sulla circolazione stradale.⁽¹⁵⁾ Nel nostro campione, purtroppo, gli stessi comportamenti imprudenti sono risultati ancora più frequenti (*tavola 4*).

Quello della sicurezza stradale è un aspetto dell'attuale stile di vita che merita molta attenzione per le gravi conseguenze che comportamenti imprudenti hanno sia per le singole persone sia per l'intera comunità. Ciò è particolarmente vero per i giovani nell'età adolescenziale, per i quali gli incidenti stradali sono la prima e la più importante causa di perdita di vita e di salute (le tradizionali cause di malattia sono state eliminate o ridotte ad eventi rari grazie ai progressi dell'igiene e della medicina preventiva).

Anche se dalla nostra indagine risulta un buon livello d'informazione dei giovani circa i rischi di incidenti stradali ed i modi per evitarli, resta il fatto che alcuni comportamenti che sono in grado di determinare l'avverarsi di un incidente o di aggravarne le conseguenze sono stati dichiarati con preoccupante frequenza. Da

Tavola 4

Confronto tra il comportamento di studenti siciliani e degli Stati Uniti rispetto all'uso di dispositivi di sicurezza ed alla guida dopo consumo di alcool

	Studenti siciliani (%)	Studenti USA (%)
Uso costante della cintura di sicurezza	24,6	33,2
Uso costante del casco	26,3	45,0
Guida dopo consumo di alcool	26,6	16,9

Nota: i dati dell'indagine italiana sono tratti dalla bibliografia citata al punto (15)

qui la necessità di andare oltre la semplice informazione e di puntare più decisamente al conseguimento di obiettivi educativi che facciano della sicurezza stradale uno stile di vita. Obiettivo essenziale è l'educazione alla responsabilità, che, tradotta nello specifico del comportamento di guida, significa acquisizione di comportamenti di sicurezza (uso delle tecnologie utili ad incrementarla), assunzione delle regole e dei limiti in quanto utili al miglioramento della convivenza sociale, formazione ad uno "stile di guida positivo"^(16,17).

Secondo le indicazioni date dai giovani intervistati, sono diversi, e tutti di pari importanza, gli attori e le istituzioni da cui essi si aspettano azioni mirate alla sicurezza stradale, azioni che devono essere basate sull'approfondita conoscenza degli atteggiamenti e dei fattori culturali e sociali che condizionano i comportamenti correnti. I risultati emersi dalla nostra indagine possono essere un contributo in tal senso, da unire a quelli derivanti da altri analoghi studi.

Ringraziamenti

Si ringraziano i Sigg. Presidi degli Istituti superiori di Catania e di Noto per aver consentito la conduzione dell'indagine fra gli studenti.

Bibliografia

- ⁽¹⁾ Ledru M. *La sicurezza stradale*. La Salute Umana 1995; 138:18-20
- ⁽²⁾ Istituto Nazionale di Statistica. *Gli incidenti stradali in Italia nel 1999*. Statistiche in breve, 25 settembre 2000.
- ⁽³⁾ Sinaccio G, Robert EL. *Alcolismo: aspetti epidemiologici, etici, psico-sociali*. Ig. Mod. 1992; 97:1-18.
- ⁽⁴⁾ Merlin G, Turcant A, Myonas J. *Responsabilité des neuropsychotropes dans les accidents de la voie publique*. La Presse Medicale 1991; 20, 9:409-414.
- ⁽⁵⁾ Costamagna L, Zaami L. *Attitudine alla guida ed impiego di sostanze psicotrope: aspetti tossicologici e medico-legali*. Jura Medica 1991; 2:335-346.
- ⁽⁶⁾ Galoforo S. *La prevenzione degli incidenti stradali*. La Salute Umana 1996; 120:5-13.
- ⁽⁷⁾ Pietrogrande GM. *Aspetti legali e di responsabilità*. In: De Carlo NA, Di Nuovo S. *Prevenzione e sicurezza stradale*. Franco Angeli, Milano, 2000; 93-114.
- ⁽⁸⁾ Pizzoferrato A. *Il danno alla persona: linee evolutive e tecniche di tutela*. Contratto e Impresa 1999; 2:1047-1114.
- ⁽⁹⁾ La Torre A. *Relazione sullo stato della giustizia alla cerimonia d'inaugurazione dell'anno giudiziario 2000*; Roma.
- ⁽¹⁰⁾ Caizzi G. *Relazione sull'amministrazione della giustizia nel Distretto della Corte d'Appello di Venezia alla cerimonia d'apertura dell'anno giudiziario 2000*; Venezia.
- ⁽¹¹⁾ Bonino S. *Tra volante e ottovolante. Il rischio nell'adolescenza: la guida pericolosa*. Psicologia Contemporanea 1999; 154:19-23.
- ⁽¹²⁾ Dal Corso L., Falco A. *Un'indagine empirica sul territorio nazionale*. In: De Carlo NA, Di Nuovo S (ed.). *Prevenzione e sicurezza stradale*. Franco Angeli, Milano, 2000: pp. 115-126.
- ⁽¹³⁾ Jessor R. (ed). *New perspectives on adolescent risk behavior*. Cambridge University Press, New York, 1998.
- ⁽¹⁴⁾ Robusto E, Toffanin M, Vignato R. *Analisi dei dati e individuazione delle variabili di maggior rilievo*. In: De Carlo NA, Di Nuovo S (ed.). *Prevenzione e sicurezza stradale*. Franco Angeli, Milano, 2000: pp. 157-180.
- ⁽¹⁵⁾ Everett SA, Shults RA, Barrios LC, Sacks JJ, Lowry R, Oeltmann J. *Trends and subgroup differences in transportation-related injury risk and safety behaviors among high school students, 1991-1997*. J. Adolesc. Health 2001; 28:228-234.
- ⁽¹⁶⁾ AA.VV. *Psicologia della sicurezza viaria*. Aupi, Roma, 1993.
- ⁽¹⁷⁾ Di Nuovo S. *Formazione alla sicurezza stradale*. In: De Carlo NA, Di Nuovo S (ed.). *Prevenzione e sicurezza stradale*. Franco Angeli, Milano, 2000: pp. 181-199.

Referente: Sarina Pignato

Dipartimento GF Ingrassia, Igiene e Sanità Pubblica, Università di Catania

Via S. Sofia, 87 - 95123 Catania

Tel. 095-256087 – fax 095-256188 – e-mail sapigna@unict.it

Appendice

Questionario utilizzato per l'inchiesta e percentuali di risposte alle diverse domande fornite dagli 829 studenti di scuole medie superiori intervistati a Catania ed a Noto (Siracusa)

Età _____ (M/F) _____ Istituto _____ Classe _____	
1) Secondo te, nel corso degli ultimi anni il numero degli incidenti stradali ha subito delle variazioni?	
a. È diminuito	6,4%
b. È aumentato	84,8%
c. È rimasto invariato	8,8%
2) Quali dei seguenti fattori ha la maggiore importanza nel verificarsi degli incidenti stradali? (Segna 1,2,3,4 a seconda dell'ordine d'importanza)	
a. Condizioni del mezzo	3,9%
b. Comportamento degli altri utenti della strada	12,9%
c. Condizioni atmosferiche (nebbia, pioggia, ...)	8,8%
d. Comportamento del conducente	74,4%
3) Nel verificarsi degli incidenti stradali quale dei seguenti fattori riconducibili al comportamento umano ha la maggiore importanza? (Segna 1,2,3,4 a seconda dell'ordine d'importanza)	
a. Stanchezza (sonno, stress, ...)	9,4%
b. Fretta	11,9%
c. Distrazioni (telefono, radio, ...)	13,3%
d. Assunzione di bevande o sostanze che possono pregiudicare la sicurezza alla guida	65,4%
4) Secondo te, la velocità è la principale causa di incidenti stradali?	
a. Sì, sempre	23,5%
b. A volte	73,8%
c. No	2,7%
5) Di solito quale mezzo utilizzi per gli spostamenti? (Puoi dare anche più risposte)	
a. Ciclomotore (motorino, scooter, ...)	49,3%
b. Motociclo	3,3%
c. Automobile	22,3%
d. Mezzo pubblico (treno, autobus, ...)	25,1%
6) A tuo parere, qual è la probabilità di essere coinvolti in un incidente stradale?	
a. Molto elevata	13,6%
b. Abbastanza elevata	66,9%
c. Poco elevata	17,1%
d. Per nulla elevata	2,4%
7) Secondo te corre maggiori rischi: (Segna 1,2,3,4 a seconda dell'ordine d'importanza)	
a. Il pedone	21,2%
b. L'automobilista	16,5%
c. L'utente dei trasporti pubblici	2,4%
d. Il motociclista	59,9%
8) Usi regolarmente la cintura di sicurezza?	
a. Sempre	24,6%
b. A volte	55,3%
c. Mai	20,1%
9) A tuo parere, perché alcune persone non utilizzano regolarmente la cintura di sicurezza?	
a. Pensano: gli incidenti capitano solo agli altri	5,1%
b. Ritengono la cintura di sicurezza scomoda	42,3%
c. Si sentono sicuri della propria guida o di quella del conducente	11,6%
d. Ritengono la cintura di sicurezza inutile per brevi spostamenti	41,0%
10) Secondo te, la cintura di sicurezza:	
a. È inutile	4,5%
b. Può causare più danno che bene	1,9%
c. Può ridurre di poco il danno della persona in caso di incidente	35,8%
d. Può ridurre molto il danno alla persona in caso di incidente	57,8%
11) Se vai in ciclomotore o motociclo, usi regolarmente il casco?	
a. Sempre	26,3%
b. A volte	45,6%
c. Mai	28,1%

12) A tuo parere, perché alcune persone non usano il casco?	
a. Lo trovano ingombrante	58,3%
b. Si sentono sicuri della propria guida o di quella del conducente	9,4%
c. Lo ritengono un oggetto inutile	11,4%
d. Altro	20,9%
13) Secondo te, il casco:	
a. Non è per niente utile	1,2%
b. È poco utile	6,5%
c. È abbastanza utile	36,2%
d. È molto utile	56,1%
14) Sei a conoscenza di iniziative finalizzate alla prevenzione degli incidenti stradali?	
a. Sì	29,0%
b. No	71,0%
15) Se sì, quali?	
a. Corsi di guida sicura	7,2%
b. Conferenze/ Dibattiti	4,1%
c. Lezioni di educazione stradale	16,6%
d. Altro	1,1%
16) Hai partecipato a iniziative o incontri sulla sicurezza stradale?	
a. Sì	21,5%
b. No	78,5%
17) Quali caratteristiche dovrebbe avere un intervento di prevenzione degli incidenti stradali per risultare efficace?	
a. Usare messaggi emotivamente molto toccanti	49,5%
b. Trattare gli argomenti prevalentemente sul piano informativo	33,7%
c. Evidenziare le possibili sanzioni	14,9%
d. Altro	1,9%
18) Secondo te qual è l'istituzione che meglio si presta a tale attività formativa?	
a. Famiglia	25,7%
b. Scuola	23,5%
c. Autoscuola	37,2%
d. Autorità di Polizia	13,6%
19) Qual è la figura più adeguata nel ricoprire il ruolo di formatore?	
a. Genitore	35,2%
b. Insegnante	13,9%
c. Istruttore di autoscuola	35,0%
d. Pubblico ufficiale	15,9%
20) Secondo te, quali interventi o misure dovrebbero essere adottati per ridurre il numero di incidenti stradali? (Segna 1,2,3,4 a seconda dell'ordine d'importanza)	
a. Maggiore presenza delle forze dell'ordine sulla strada	24,0%
b. Sanzioni più severe	13,0%
c. Maggiore educazione stradale	48,2%
d. Più corsi di guida sicura	14,8%
21) Secondo il codice della strada la guida in stato di ebbrezza:	
a. È punita con l'arresto	8,3%
b. È punita con la sospensione della patente	89,8%
c. È consentita se si circola a velocità moderata	1,9%
22) Hai mai guidato dopo aver bevuto alcolici (vino, birra, altre bevande alcoliche)?	
a. Spesso	6,0%
b. Qualche volta	20,5%
c. Mai	73,5%
23) Secondo il codice della strada le cinture di sicurezza:	
a. Possono non essere utilizzate in presenza di airbag	4,5%
b. Quando presenti, devono essere utilizzate sia dal conducente che dai passeggeri	89,1%
c. Possono non essere utilizzate nella circolazione urbana	3,3%
d. Consentono di trasportare bambini al di sotto dei 3 anni in braccio sul sedile anteriore	3,1%

Editoriale

Le prove scientifiche per gli interventi di sanità pubblica <i>Scientific Evidence of public health actions</i>	277
--	-----

Parte Scientifica e Pratica

E. Agozzino, M. V. Mango Studio pilota sulle Infezioni Ospedaliere nell'Azienda Universitaria Policlinico della Seconda Università di Napoli	281
B. Airini, M. De Santis, G. Viviani Morsi di animale nel territorio di Ascoli Piceno nel biennio 2000-2001	293
C. Vinci, M.A. Coniglio, S. Di Nuovo, S. Pignato, G. Giammanco Atteggiamenti e comportamenti dei giovani nei riguardi della prevenzione degli incidenti stradali: una indagine tra gli studenti delle scuole medie superiori in due diversi contesti urbani siciliani	302

Speciale costo sociale della malattia

La ricerca sul costo sociale delle malattie: aspetti metodologici e impatto sul sistema sanitario <i>Social costs of diseases: methods and impact on Health Systems</i>	315
Interventi di A. Marini, G.L. Colombo, A. Panà, S. Govoni, C. Zocchetti, F. Fuga, L. Terranova, F. Gianfrate, R. Tarricone, M. Caruggi, F. Palazzo, G. Serra Indice	316
<i>Index</i>	317

Note di Approfondimento

S. Petti, A. Orlando, F. Riva, P. Postacchini, D. Gaglioti, G. Tarsitani Considerazioni sul carcinoma del cavo orale e sulla necessità di implementare programmi di prevenzione secondaria	367
---	-----

Note di Aggiornamento

A. Panà Situazione attuale dei vaccini e dello stato di immunizzazione della popolazione	379
--	-----