



SISTAN
SISTEMA STATISTICO
NAZIONALE



**i giovani
e la sicurezza stradale
nella provincia di Lecce**

Il volume è stato realizzato nell'ambito del Gruppo di lavoro permanente presso la Prefettura di Lecce - Ufficio Territoriale del Governo, costituito da:

<i>Beatrice Mariano</i>	Responsabile Ufficio di statistica della Prefettura di Lecce - Vice Capo di Gabinetto della Prefettura di Lecce
<i>Grazia Brunetta</i>	Responsabile Ufficio di statistica della Provincia di Lecce
<i>Antonella Pulimeno</i>	Responsabile Ufficio di statistica della Camera di Commercio, Industria e Artigianato di Lecce
<i>Eugenia Catanese</i>	Responsabile Ufficio di statistica del Comune di Lecce
<i>Monica Carbonara</i>	Rappresentante Istat

Coordinamento del progetto: Beatrice Agata Mariano

Coordinamento del volume: Monica Carbonara

Alla realizzazione del progetto hanno collaborato:

<i>Carmelo Calamia</i>	Dirigente Servizio Sviluppo Locale e Politiche UE della Provincia di Lecce
<i>Anna Maria Rodi</i>	Ufficio di statistica della Prefettura di Lecce
<i>Maria Antonietta Negro</i>	Ufficio di statistica della Provincia di Lecce
<i>Roberto A. Palumbo</i>	Istat per l'elaborazione dei dati capp. 2 e 3

Un particolare ringraziamento a:

Luigi Frigoli - MIUR Ambito territoriale per la provincia di Lecce, *Roberta Manco* - MIUR Ambito territoriale per la provincia di Lecce, *Pasquale Elia* - ACI Lecce, *Maurizio Bisanti* - Presidente Associazione A.G.U.V.S. Lecce, *Donato De Luca* - Presidente Associazione AIFVS Novoli, *Eva Ruggeri* - Presidente Associazione AIFVS Maglie, *Walter Gabellone* - Presidente Associazione Alla Conquista della vita Nardò, *Mario Portaccio* - I.I.S.S. F. Calasso Lecce, *Rossella Mele* - Istituto Professionale Alberghiero Columella Lecce, *Tiziana Calignano* - Istituto Tecnico G. Galilei - Costa Lecce, *Fabio Massari* - I.I.S.S. A. De Pace Lecce, *Lucia Mancini* Liceo Scientifico G. Banzi Bazoli Lecce, *Giuseppe Agnello* - Liceo Scientifico C. De Giorgi Lecce, *Elisabetta Branco* - Liceo Classico G. Palmieri Lecce, *Amedeo Varratta* - Liceo Classico G. Palmieri Lecce, *Rita Pagliula* - IISS N. Moccia Nardò, *Alessandra Mengoli* - ITC M. Laporta Galatina, *Luigi Bianco* - Liceo A. Vallo-nene Galatina, *Anna Messina* - Liceo G. Galileri Nardò, *Ada Papadia* - I.I.S.S. F. Bottazzi Casarano, *Salvatore Moscara* - ITI A. Meucci Casarano, *Paola Panarese* - Istituto (ex Classico) Casarano, *Tiziana Abate* - I.I.S.S. (IPSIA) E. Lanoce Maglie, *Lucia Rizzello* - IISS Don T. Bello Polo Professionale Tricase, *Tiziano Annesi* - IISS E. Mattei Maglie, *Piero Pellegrino* - Liceo Classico Capace Maglie e a tutti gli studenti che hanno partecipato alla ricerca.

Il volume è stato diffuso nel mese di Maggio 2015

INDICE

Presentazione	Pag	5
Introduzione		9
 PARTE PRIMA - I giovani e l'incidentalità		
 Capitolo 1 - I giovani della provincia di Lecce		
1.1	Introduzione	13
1.2	L'universo giovanile	13
1.3	L'istruzione	15
1.4	Il lavoro	18
1.5	L'impresa	21
 Capitolo 2 - L'incidentalità stradale giovanile		
2.1	Introduzione	25
2.2	Evoluzione temporale dell'incidentalità	25
2.3	Dove e quando avvengono gli incidenti	30
2.4	Dinamiche, cause e persone coinvolte	34
 Capitolo 3 - Focus: il comune di Lecce		
3.1	Introduzione	37
3.2	Gli incidenti dal 2001 al 2013	37
3.3	Localizzazione e dimensione temporale	39
3.4	Natura degli incidenti, cause e veicoli coinvolti	43
 PARTE SECONDA - I protagonisti della ricerca e la società civile		
 Capitolo 4 - I giovani utenti della strada: risultati dell'indagine		
4.1	Introduzione	47
4.2	L'indagine e il metodo	48
4.3	Le caratteristiche del campione	53
4.4	Le abitudini e le esperienze	55
4.5	Comportamenti dannosi per la salute: le opinioni	66
4.6	Regole della strada e comportamenti a rischio	69
4.7	Situazioni avvertite come pericolose	79
 Capitolo 5 - La società civile: il punto di vista delle associazioni		
5.1	Introduzione	81

5.2 L'intervista	82
5.3 Gli obiettivi delle associazioni in materia di sicurezza stradale	83
5.4 L'efficacia delle iniziative di informazione e formazione	84
5.5 Le possibilità di collaborazione	85
5.6 Conclusioni	85
Nota metodologica	87
Glossario	89
Bibliografia	93

PRESENTAZIONE

di *Giuliana Perrotta*,
Prefetto della provincia di Lecce

Il titolo del presente volume è “*ON THE ROAD: I giovani e la sicurezza stradale nella provincia di Lecce*”; a questo titolo a mio parere potrebbe essere aggiunto il sottotitolo “*Conoscere per decidere*”.

Giacché questo è il nostro obiettivo.

La Prefettura, quale Ufficio Territoriale del Governo, tra le innumerevoli competenze, svolge anche una funzione di raccordo e di mediazione che consente non soltanto di portare all’attenzione delle istituzioni centrali le specifiche problematiche sociali, occupazionali, di coesione e di sicurezza, ma anche di aprire dei varchi alla conoscenza di alcuni cambiamenti sociali senza cui non è possibile decodificare i fenomeni e le criticità locali.

Il Prefetto, oggi molto più di ieri, deve saper “leggere” nel profondo della realtà territoriale e cogliere tempestivamente le tendenze, i fermenti, i conflitti che l’attraversano, affinché possa essere per il centro la lente correttiva di un’altrimenti comoda omologazione delle realtà territoriali, in quanto interfaccia istituzionale che non può ignorare il peso delle disparità, delle conflittualità, del disagio sociale.

Ma per *decidere* bisogna *conoscere* e quindi solo da una conoscenza approfondita del territorio è possibile far pervenire al centro le informazioni utili per adottare decisioni avvedute e mirate alle esigenze.

Tra le competenze delle Prefetture ci sono quelle connesse alla statistica. Si tratta di attività spesso trascurate o sottovalutate mentre l’attenzione ai dati statistici e socio-economici è fondamentale.

Si pensi che la ricerca sulle “Condizioni economiche e morali dei lavoratori delle miniere di zolfo e degli agricoltori della provincia di Girgenti” commissionata nel 1880 al prof. Vittorio Savorini da Giorgio Grassetto Tamajo, Prefetto di Girgenti, e da lui trasmessa in Parlamento, fu alla base della ripresa del dibattito sullo sfruttamento del lavoro minorile che avrebbe condotto anni dopo alla c.d. “Legge Berti”, la prima a contrastare quella grave piaga sociale.

Ai sensi dell’art 3, comma 4, del decreto legislativo n.322/89, gli uffici di statistica istituiti presso le Prefetture assicurano il coordinamento, il collegamento e l’interconnessione a livello provinciale di tutte le fonti pubbliche preposte alla raccolta e all’elaborazione dei dati statistici, come individuate dall’Istat.

Nei tre anni di mia permanenza in questa provincia, abbiamo riservato una particolare attenzione a questo settore e a Dicembre del 2012, al termine delle operazioni censuarie, abbiamo organizzato un incontro dal titolo “*Il censimento 2011 e le altre informazioni statistiche a supporto delle strategie di governo del territorio*”.

Certo, spesso la statistica viene vista con sospetto: oltre alla celebre “proverbiale” osservazione a proposito delle medie statistiche che è quella attribuita a Trilussa per cui se qualcuno mangia un pollo, e qualcun altro no, in media hanno mangiato mezzo pollo a testa, c’è l’abitudine di molti giornali di sfornare statistiche ad ogni piè sospinto, magari a sostegno di qualche operazione commerciale,

piuttosto che economica o politica, sicché appare fondato quanto diceva un economista russo, dal nome improponibile, secondo cui è facile usare la statistica per dire le bugie.

Ma lo stesso economista aggiungeva che è impossibile prescindere dalla statistica per dire la verità.

L'approfondimento sul tema della sicurezza stradale contenuto in questa pubblicazione si propone, infatti, non solo di offrire una lettura dei dati già disponibili sull'incidentalità tra i giovani nella provincia di Lecce, ma anche di comprendere, attraverso una indagine sul campo, il loro approccio alle regole del codice, il grado di consapevolezza dei rischi ed il bisogno di informazione e di formazione.

Sono fondamentali le informazioni che, da un'analisi attenta dei risultati dell'indagine, si possono trarre per capire come sia possibile avvicinare di più i giovani alla problematica della sicurezza e del rispetto delle prescrizioni della legge che non sia un ossequio formale al dettato normativo ma il frutto di una scelta consapevole e partecipata.

Da anni ci siamo impegnati a promuovere la legalità in ogni aspetto della società, per far capire che le regole non devono essere percepite come puri comportamenti obbligatori, ma devono essere vissute con consapevolezza e partecipazione. Ci siamo impegnati a diffondere un'autentica cultura dei valori civili, a far comprendere l'importanza che, per la vita del Paese, rivestono la correttezza dei rapporti giuridici, la salvaguardia dei diritti individuali, il rifiuto di qualsiasi forma di contiguità tra società del diritto e società della sopraffazione.

Nello stesso tempo ci siamo impegnati a migliorare il rapporto con l'utenza, operando sull'offerta di servizi migliori, in termini di efficienza, efficacia, tempestività, abbiamo dato attuazione ad importanti filoni normativi nel campo della lotta alla mafia e alla corruzione, abbiamo cercato di assicurare, da un lato, il raggiungimento degli obiettivi di economicità e *spending review*, implementando processi di reingegnerizzazione e dematerializzazione delle procedure sulla base dei principi del Codice dell'Amministrazione Digitale, dall'altro, di coinvolgere l'utenza attraverso la partecipazione attiva al procedimento.

Applicare tutti questi principi alle grandi macro funzioni che sono fondamentali per assicurare una ordinata e serena convivenza civile, a quella tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica che è il compito fondamentale dei Prefetti, è l'idea alla base dell'*Architettura della legalità*, il progetto che abbiamo elaborato e proposto al territorio.

Ma perché la strategia funzioni davvero è fondamentale la partecipazione e la condivisione del territorio: perché l'*Architettura della legalità* può reggersi in piedi solo se tutti aderiscono a questa impostazione e diventino parte attiva in un processo di miglioramento. Ma, la legalità viaggia anche "*on the road*".

Per questo motivo abbiamo voluto inserire questa iniziativa nella *Architettura della legalità* in quanto, attraverso l'elaborazione e la distribuzione di un questionario di rilevazione dei comportamenti e delle valutazioni degli intervistati sul rispetto delle norme stradali, non solo è possibile conoscere meglio la realtà del mondo giovanile e orientare le amministrazioni locali e le istituzioni scolastiche nella scelta di interventi educativi e informativi mirati alle cc.dd. necessità alfabetiche dei ragazzi in materia di sicurezza stradale, ma nello stesso tempo è possibile

promuovere indirettamente una riflessione nei giovani intervistati e di tutti quelli che saranno coinvolti nella analisi dei risultati.

Quindi, non solo “*conoscere per decidere*”, ma “*conoscere per decidere come costruire la cultura della legalità*”.

Auspichiamo infatti che il lavoro di studio realizzato sia discusso nelle scuole, diventi patrimonio comune degli enti locali come anche delle agenzie educative e, soprattutto, sia strumento di cittadinanza attiva per i ragazzi che lo leggeranno.

Perché l’attivazione dei percorsi virtuosi di affermazione della sicurezza stradale non può prescindere da una visione trasversale che metta a fattor comune la concretezza dell’azione associativa con la conoscenza statistica e gli strumenti di indagine di cui le istituzioni dispongono.

Per questo motivo, nonostante le intuibili difficoltà di conciliare l’attività di ricerca con l’ordinaria mole di lavoro che impegna ogni giorno la Prefettura, si è voluto quindi realizzare, d’intesa con l’Istat, un’esperienza del tutto nuova mettendo in campo le competenze di coordinamento e raccolta dati che il citato decreto legislativo affida alla Prefettura e alle professionalità statistiche del Gruppo permanente.

Il presente volume è quindi il risultato non soltanto del lavoro, a più mani, delle istituzioni che compongono detto Organismo, ma anche di quanti hanno aderito all’idea della ricerca. La realizzazione di questo volume ha messo in campo risorse intellettuali e capacità preziose degli Uffici della Prefettura, della Camera di Commercio, della Provincia, del Comune di Lecce, persone che hanno contribuito del tutto volontariamente alla ricerca, e a cui rivolgo un sincero ringraziamento.

Ringrazio anche i dirigenti e docenti dei 18 istituti d’istruzione secondaria superiore della provincia ed i circa 2.300 studenti delle classi III, IV e V che hanno risposto alle nostre domande.

Il Gruppo di lavoro, inoltre, ha avviato un ulteriore ambito di ricerca: con un’intervista aperta rivolta alle Associazioni sono stati cercati nuovi spunti di conoscenza e collaborazione con le realtà della società civile che operano in materia di sicurezza stradale.

Queste organizzazioni affiancano alle competenze e all’esperienza necessarie una forte e lodevole spinta motivazionale ad operare per la prevenzione degli incidenti stradali e per la cultura della legalità.

Un particolare ringraziamento va al dottor Raffaele Malizia dell’Istat, Direttore centrale per lo sviluppo e il coordinamento della rete territoriale e del Sistan, al coordinatore del Gruppo, il vice capo di Gabinetto Viceprefetto Aggiunto Dott.ssa Beatrice Agata Mariano, al Dr Carmelo Calamia dirigente provinciale, e ai componenti funzionari statistici Dr.ssa Monica Carbonara per l’Ufficio territoriale Istat della Puglia, Dr.ssa Grazia Brunetta per la Provincia, Dr.ssa Antonella Pulimeno per Camera di Commercio, Dr.ssa Eugenia Catanese per il Comune di Lecce.

Ringrazio infine il Dirigente scolastico Dr Mario Portaccio e gli alunni dell’IISS Calasso di Lecce che hanno ideato la copertina del presente volume, le Associazioni intervistate e l’ACI Sezione di Lecce che ha collaborato nella logistica della raccolta dei questionari, e coloro che, nella veste di rappresentanti delle istituzioni, delle imprese, della società civile continuano a sostenere fattivamente la Prefettura di Lecce nell’impegno di educare alla legalità.

INTRODUZIONE

Secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità gli incidenti stradali provocano circa 1,14 milioni di decessi all'anno e sono la prima causa di morte dei giovani tra i 15 e i 29 anni. È altresì impressionante il numero dei feriti e dei disabili derivanti da incidenti, che varia tra i 20 ed i 50 milioni all'anno.

Tutto ciò ha rilevanti conseguenze sotto il profilo sanitario, giudiziario, sociali, economico e morale.

Il Programma UE di azione per la sicurezza stradale 2011-2020 ha cominciato a dare i suoi frutti: nel 2013, per il secondo anno consecutivo, è diminuito considerevolmente il numero di persone che hanno perso la vita sulle strade europee. Sulla base di dati ancora provvisori, infatti, il numero di decessi sulle strade si è ridotto del 7,8 per cento rispetto al 2012, risultato in linea con il calo dell'8,5 per cento registrato tra il 2011 e il 2012. Ciò significa che l'Europa è ben avviata sul percorso di avvicinamento dell'obiettivo strategico di dimezzare i decessi da incidenti stradali tra il 2010 e il 2020. Una riduzione del 15,6 per cento rispetto al 2010 comporta aver salvato nel biennio oltre 7.000 vite umane. In Italia la tendenza, più accentuata tra il 2011 e il 2012 (-9,8 per cento), mostra un rallentamento nell'ultimo anno (-2,8 per cento).

Lo studio oggetto del progetto “*On the Road*” si è proposto di svolgere un approfondimento in provincia di Lecce proprio su uno dei temi più dibattuti e di grande impatto presso la pubblica opinione.

In sintesi, il volume si è proposto di raggiungere i seguenti obiettivi:

- *Migliorare* la conoscenza dell'universo giovanile attraverso un'analisi della formazione e del mondo del lavoro. Il primo capitolo del presente volume offre un quadro d'insieme sui giovani della provincia di Lecce di età compresa tra i 15 e i 29 anni, utilizzando i principali indicatori economici e sociali che le fonti della statistica ufficiale e quelle di tipo amministrativo rendono disponibili a livello provinciale.
- *Approfondire* l'evoluzione del fenomeno dell'incidentalità stradale giovanile. Nel secondo capitolo è descritta l'evoluzione del fenomeno dell'incidentalità dal 2001 al 2013 nella popolazione giovanile di 15-29 anni della provincia di Lecce, con particolare attenzione alla localizzazione, alle tipologie di incidenti, alle cause che li hanno determinati, alle caratteristiche degli utenti della strada e dei mezzi coinvolti.
- *Focalizzare* in particolare l'attenzione sul comune capoluogo. Il terzo capitolo offre un approfondimento per il comune di Lecce sul tema dell'incidentalità stradale nella fascia di età 15-29 anni.
- *Analizzare* lo stile di vita e di guida dei giovani, per far emergere la sensazione di pericolo degli stessi. Nel quarto capitolo i giovani sono i veri protagonisti. Grazie alla collaborazione con gli Istituti scolastici, selezionati sulla base dell'indirizzo di studi e dell'area territoriale sede della scuola,

oltre 2.200 questionari sono stati somministrati direttamente ai ragazzi delle ultime tre classi.

- *Far emergere* l'importante ruolo delle associazioni presenti sul territorio, in termini di testimonianze dirette offerte a vantaggio dei portatori di interesse locali, al fine di orientare le politiche territoriali sulla sicurezza stradale. Il quinto capitolo, quindi, dà conto dell'avvio di un percorso di conoscenza e di coinvolgimento delle Associazioni presenti nella provincia e impegnate nell'affermazione della cultura della sicurezza stradale.

L'auspicio è di aver confezionato un prodotto che, lungi dall'essere esaustivo delle esigenze di conoscenze multidimensionali del fenomeno, possa fornire un'utile base di riflessione soprattutto per i giovani, a cui principalmente è destinato.

PARTE PRIMA
I GIOVANI E L'INCIDENTALITÀ

CAPITOLO 1

I GIOVANI DELLA PROVINCIA DI LECCE

1.1 Introduzione

Il capitolo vuole offrire un quadro d'insieme sui giovani della provincia di Lecce di età compresa tra i 15-29 anni, utilizzando i principali indicatori economici e sociali che le basi dati della statistica ufficiale e quelle di tipo amministrativo, rendono disponibili a livello provinciale.

Sono state utilizzate diverse fonti: l'aspetto demografico della popolazione giovanile è stato esaminato utilizzando la banca dati Demo dell'Istat riguardante la popolazione residente per età, sesso e stato civile. Per il paragrafo dell'istruzione ci si è avvalso sia di dati di fonte Istat (Censimento della popolazione 2011) che del Ministero dell'Istruzione (Miur). Per illustrare il lavoro giovanile sono stati analizzati i dati dell'Indagine delle forze di lavoro dell'Istat e quelli amministrativi dei Centri dell'Impiego della Provincia di Lecce. Infine, nel paragrafo riguardante l'imprenditorialità dei giovani salentini, sono stati utilizzati i dati estratti da Stockview, la banca dati alimentata dalle denunce che le imprese devono effettuare, secondo quanto previsto dal codice civile, al Registro delle imprese tenuto dalla Camera di Commercio di Lecce.

1.2 L'universo giovanile

Al 1° gennaio 2014 su una popolazione residente nella provincia di Lecce pari a 807.256 abitanti, i giovani di età compresa tra i 15 e i 29 anni sono 132.951, il 16,5 per cento della popolazione (tale fascia di età rappresenta il 15,3 per cento della popolazione italiana e il 17,3 per cento di quella pugliese).

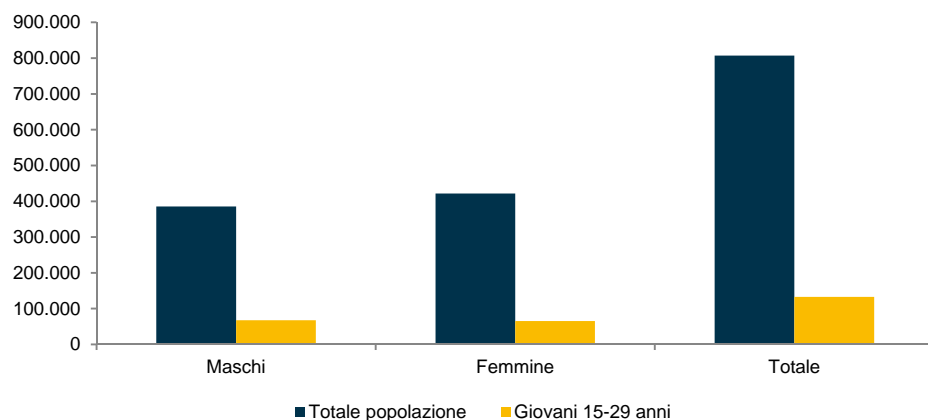
I giovani maschi leccesi sono 67.583, pari al 17,5 per cento dell'universo maschile (il 16,1 per cento è il dato complessivo nazionale e il 18,2 per cento quello pugliese), mentre le giovani donne sono 65.368, il 15,5 per cento della popolazione femminile residente nella provincia di Lecce (il 14,5 per cento è il dato nazionale e il 16,5 per cento quello pugliese) (Figura 1.1).

L'indice di vecchiaia, che è dato dal rapporto percentuale tra la popolazione con 65 anni e più e quella con meno di 15 anni, è pari a 164,5 per cento, superiore ai corrispettivi valori pugliese (139,9 per cento) e italiano (154,1 per cento).

Per quanto riguarda la composizione della popolazione per genere, l'indice di mascolinità generale, cioè il numero di maschi per cento donne, si attesta a 91,4 per cento, mentre per la fascia di età compresa tra i 15 e i 29 anni è pari a 103,4 per cento.

Il capitolo è stato redatto da Antonella Pulimeno, Camera di Commercio, Industria e Artigianato di Lecce.

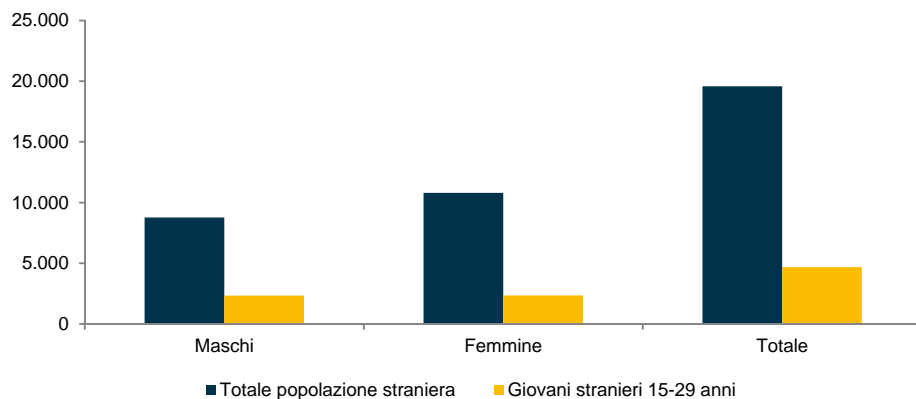
Figura 1.1 - Popolazione residente nella provincia di Lecce al 1° gennaio 2014 (valori assoluti)



Fonte: Istat

Sempre alla data del 1° gennaio 2014, il 2,4 per cento della popolazione salentina, pari a 19.975 persone, è di cittadinanza straniera nella misura di 8.771 maschi e 10.804 femmine. I giovani stranieri di 15-29 anni sono 4.683, equamente suddivisi tra maschi (2.339) e femmine (2.344) (Figura 1.2).

Figura 1.2 - Popolazione straniera totale e di 15-29 anni residente nella provincia di Lecce al 1° gennaio 2014 (valori assoluti)



Fonte: Istat

Il peso della fascia giovanile sulla popolazione straniera è del 23,9 per cento (il dato nazionale è del 22 per cento) ed è più elevato rispetto a quello della popolazione complessiva della provincia di Lecce (16,5 per cento). La popolazione straniera è quindi più giovane, come dimostra l'indice di vecchiaia degli stranieri, pari a 26,6 per cento, che supera quelli regionale (19,1 per cento) e nazionale (14,1 per

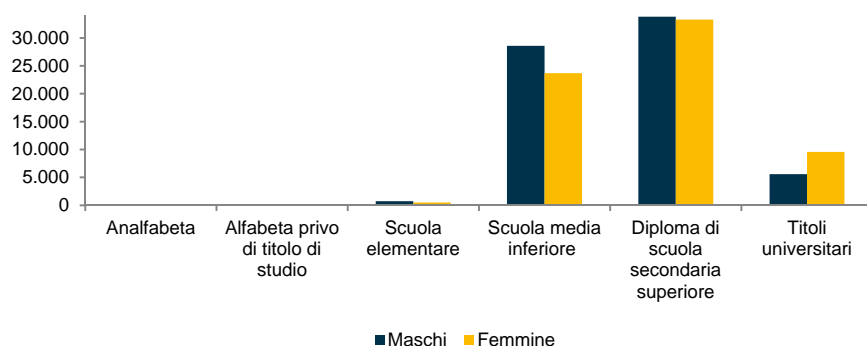
cento). L'indice di mascolinità della popolazione straniera in complesso è di 81,2 per cento, mentre per quella giovanile è pari al 99,8 per cento.

1.3 L'istruzione

I dati censuari, relativi al titolo di studio più elevato conseguito dai giovani residenti nella provincia di Lecce alla data del censimento (9 ottobre 2011) evidenziano che, su 136.286 giovani, compresi nella fascia di età 15-29 anni, il 49,2 per cento (corrispondente a 67.092 ragazzi) è in possesso di un diploma di scuola media superiore; tra questi prevalgono i diplomati presso gli istituti tecnici che sono 22.213, altri 20.652 hanno chiuso il ciclo di istruzione secondaria superiore in un liceo, 16.187 in un istituto professionale. L'11,1 per cento dei giovani residenti nella provincia ha un titolo universitario (15.173), mentre quelli in possesso della licenza di scuola media inferiore o di avviamento professionale sono il 38,4 per cento (52.271). La licenza elementare è posseduta da 1.217 giovani (0,9 per cento), 532 sono coloro i quali non hanno nessun titolo di studio (0,4 per cento), di questi 315 sono in grado di leggere e scrivere, 217 sono completamente analfabeti.

Considerando il genere, non si osservano differenze significative per quanto riguarda il diploma, posseduto dal 49 per cento dei giovani maschi e dal 49,5 per cento delle giovani donne, mentre il titolo universitario è stato conseguito dall'8,1 per cento dei maschi e dal 14,2 per cento delle donne. La distribuzione ha una struttura opposta, invece, per quanto riguarda la licenza di scuola media inferiore o di avviamento professionale: in questo caso prevale la quota maschile (41,4 per cento, 28.599 ragazzi) su quella femminile (35,2 per cento, 23.673 ragazze). Non si osservano grandi differenze per quanto riguarda la licenza elementare, posseduta dall'1 per cento dei giovani maschi (724) e dallo 0,7 per cento delle giovani donne (493). In relazione all'analfabetismo si osserva la medesima percentuale (0,2 per cento) per entrambi i sessi (114 ragazzi e 102 ragazze); stessa percentuale (0,2 per cento) per i giovani che pur non avendo conseguito nessun titolo di studio sono in grado di leggere e scrivere (170 maschi e 145 femmine) (Figura 1.3).

Figura 1.3 - Grado di istruzione dei giovani di 15-29 anni residenti nella provincia di Lecce al Censimento della popolazione del 2011 (valori assoluti)

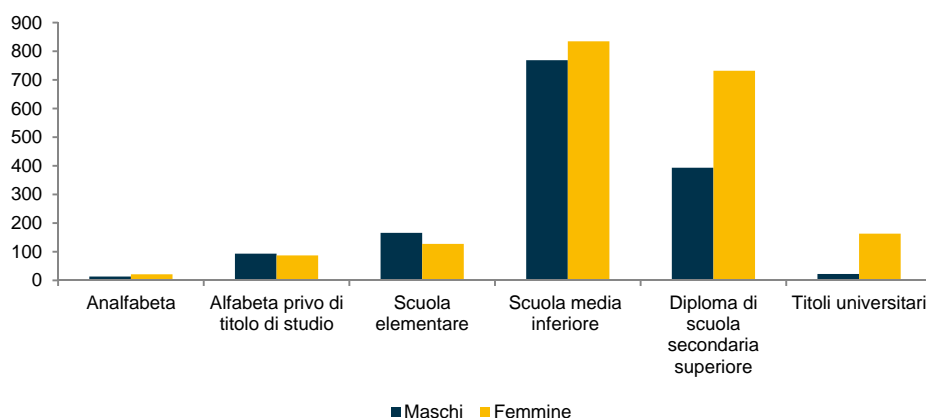


Fonte: Istat, Censimento della popolazione 2011.

Per quanto riguarda il grado di istruzione dei giovani stranieri residenti nel Salento, i dati censuari (9 ottobre 2011) evidenziano che su 3.613 giovani di età compresa nella fascia 15-29 anni il 46 per cento, pari a 1.654 giovani, è in possesso della licenza di scuola media inferiore o di avviamento professionale, il 32,2 per cento (pari a 1.162 unità) ha conseguito un diploma di scuola secondaria superiore, 304 ragazzi (8,4 per cento) hanno conseguito la licenza elementare, 231 (6,4 per cento) sono laureati e, infine, 251 giovani (6,9 per cento) non hanno nessun titolo di studio, di questi 206 sono in grado di leggere e scrivere, 45 sono analfabeti.

Analizzando i dati sull'istruzione per genere, si osserva che le donne hanno titoli di studio più elevati dei maschi: il 37 per cento delle giovani straniere (732) ha conseguito un diploma di scuola media superiore contro il 27 per cento dei coetanei maschi (393); analoga osservazione riguarda la laurea, posseduta dall'8,3 per cento delle ragazze straniere (163) e dall'1,5 per cento dei ragazzi (22). Di conseguenza, per i titoli di studio meno elevati si osserva una distribuzione speculare: la percentuale di ragazze che hanno al massimo la licenza elementare è del 6,4 per cento contro l'11,4 per cento dei ragazzi (166 maschi e 127 femmine). La licenza di scuola media inferiore è il titolo più elevato conseguito per il 42,3 per cento delle giovani donne e per il 52,7 per cento dei coetanei maschi (769 maschi e 835 femmine) (Figura 1.4).

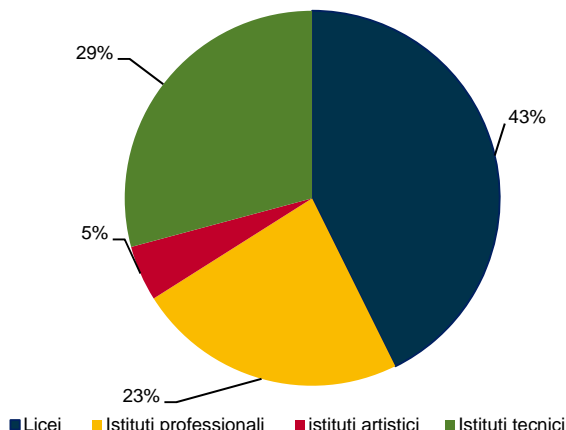
Figura 1.4 - Grado di istruzione dei giovani stranieri di 15-29 anni residenti nella provincia di Lecce al Censimento della popolazione del 2011 (valori assoluti)



Fonte: Istat, Censimento della popolazione 2011.

Sono disponibili, inoltre, i dati del Ministero dell'Istruzione sugli studenti iscritti alla scuola secondaria superiore nell'anno scolastico 2014-2015 che nella provincia di Lecce ammontano a 41.545 ragazzi, distribuiti su 1.866 classi, mediamente composte da 22,2 alunni. Il 43 per cento degli studenti della scuola secondaria di II grado è iscritto ad un liceo (17.732), il 29 per cento agli istituti tecnici (12.127), il 23 per cento (9.699) frequenta un istituto professionale e il 5 per cento un istituto d'arte (1.987) (Figura 1.5).

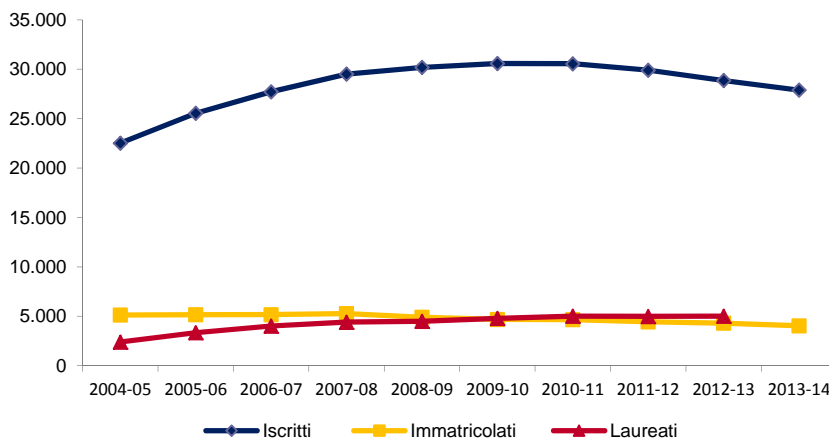
Figura 1.5 - Alunni iscritti alla scuola secondaria di II grado in provincia di Lecce - a.s. 2014-2015 (valori percentuali)



Fonte: MIUR

Gli studenti universitari residenti nella provincia di Lecce e iscritti nell'anno accademico 2013-2014 presso una università italiana sono complessivamente 27.892 (Figura 1.6), di cui 16.132 donne. Dei 25.529 studenti universitari di età compresa tra i 18 e i 30 anni 14.882 sono donne (il 58,3 per cento). Tra i cittadini stranieri di Paesi non appartenenti all'Unione Europea al di sotto dei 30 anni e residenti nella provincia di Lecce gli iscritti all'Università sono 119, di cui 87 donne.

Figura 1.6 - Studenti iscritti, immatricolati e laureati nelle Università italiane residenti nella provincia di Lecce - Anni accademici 2004-2005/2013-2014 (valori assoluti)



Fonte: MIUR

Analizzando l'indirizzo di studio scelto dai 25.529 giovani fino a 30 anni, escludendo gli studenti di cui non si conosce la facoltà, emerge che Giurisprudenza

è la facoltà più frequentata dai giovani salentini con 2.777 iscritti (14,6 per cento) seguita da Ingegneria (13,7 per cento) ed Economia (13,6 per cento), entrambe con poco più di 2.600 iscritti ciascuna. La facoltà di Scienze matematiche, fisiche e naturali è stata scelta da 1.738 studenti (9,1 per cento) mentre quella di Scienze della formazione da 1.399 (7,3 per cento).

Per quanto riguarda la sede universitaria, gli studenti della provincia di Lecce che hanno scelto l'Università del Salento per il loro percorso formativo sono 12.914; di questi 11.780 hanno meno di 30 anni. Anche in questo caso le facoltà che vantano il maggior numero di iscritti sono nell'ordine Giurisprudenza, Economia e Ingegneria. Dopo l'università del Salento è l'ateneo di Bari, che conta tra i suoi iscritti 1.243 giovani salentini tra i 18 e i 30 anni, la sede universitaria più scelta: le facoltà di Farmacia e Professioni sanitarie sono quelle maggiormente preferite dai giovani leccesi. Segue poi l'Università di Bologna con 1.165 iscritti provenienti dalla provincia di Lecce (Giurisprudenza è la facoltà che registra più leccesi) e La Sapienza con 1.062 studenti che hanno scelto l'ateneo romano per frequentare prevalentemente i corsi di Medicina e chirurgia, nonché quelli delle Professioni sanitarie. Anche la facoltà di Medicina e chirurgia dell'Università di Parma, ateneo che accoglie complessivamente 844 studenti della provincia salentina, è tra i corsi di laurea più frequentati dai giovani leccesi.

1.4 Il lavoro

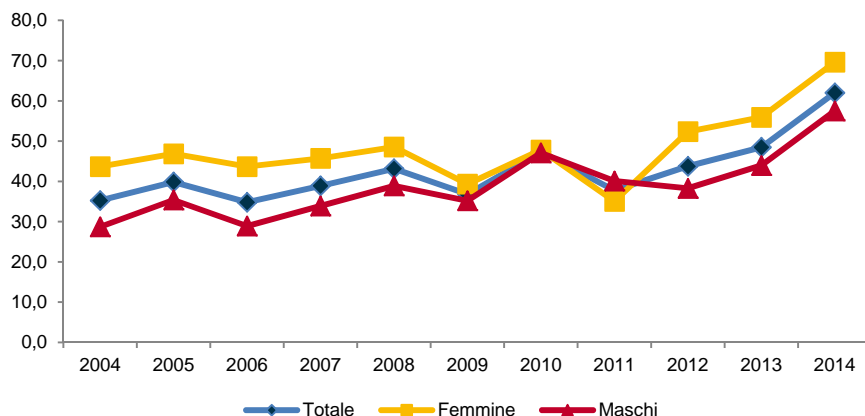
Nel 2014 le persone in cerca di occupazione nella provincia di Lecce sono 76 mila, di cui 34 mila donne. Il tasso di disoccupazione complessivo è del 25,8 per cento contro una media pugliese del 21,5 per cento e nazionale del 12,7 per cento. Se si considera il genere, però, il tasso di disoccupazione femminile è di 29,2 per cento, di oltre cinque punti superiore a quello maschile (23,6 per cento).

Il tasso di disoccupazione è notevolmente più elevato per i giovani residenti di età compresa tra i 15-24 anni, per i quali risulta essere pari al 62 per cento a fronte del 42,7 per cento nazionale. Anche per la fascia giovanile c'è una differenza di genere: il tasso di disoccupazione dei giovani maschi è pari al 57,5 per cento contro il 69,6 per cento delle giovani donne.

Il tasso di occupazione, sempre nel 2014, nel Salento è del 41,6 per cento in linea con quello regionale (42,1 per cento) ma di gran lunga più basso di ben 14 punti rispetto a quello nazionale (55,7 per cento); le donne occupate sono il 30,8 per cento e gli uomini il 52,8 per cento. Se analizziamo la fascia 15-24 anni, il tasso di occupazione è del 11,2 per cento, diversificato tra maschi (15,6 per cento) e femmine (6,8 per cento).

Dall'analisi della serie storica riferita al decennio 2004-2014, si evince che il tasso di disoccupazione generale, riferito cioè alla popolazione con 15 anni e più è passato dal 14,7 per cento al 25,8 per cento. Nello stesso periodo anche il tasso di disoccupazione giovanile provinciale ha avuto una dinamica ugualmente accentuata, passando dal 35,2 al 62 per cento con riferimento alla popolazione nel complesso e dal 43,7 al 69,6 per cento per le giovani donne (Figura 1.7).

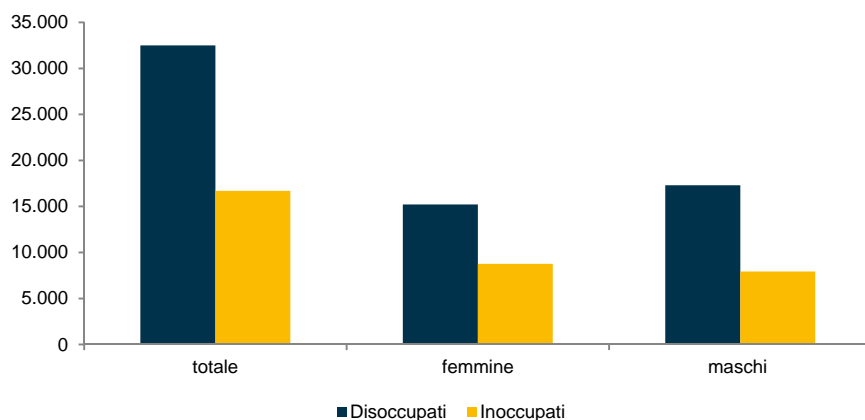
Figura 1.7 - Tasso di disoccupazione giovanile (15-24 anni) per genere - provincia di Lecce - Anni 2004-2014



Fonte: Istat, Rilevazione forze di lavoro.

Ai dati ufficiali dell'Istat si possono affiancare quelli disponibili presso i Centri per l'impiego della provincia di Lecce dai quali risulta che al 31 dicembre 2014 i giovani di età compresa tra i 17 e 29 anni iscritti nelle liste provinciali sono 49.207, di cui 32.505 disoccupati e 16.702 inoccupati, intendendo per inoccupati i giovani che non hanno mai avuto un'esperienza lavorativa, mentre per disoccupati coloro i quali hanno avuto delle esperienze lavorative pregresse (Figura 1.8).

Figura 1.8 - Giovani iscritti al centro per l'impiego della provincia di Lecce al 31 dicembre 2014 (valori assoluti)



Fonte: Provincia di Lecce Centri per l'impiego.

Riguardo la nazionalità, i giovani italiani iscritti ai Centri per l'impiego sono 46.940 (30.023 disoccupati e 16.017 inoccupati) mentre gli stranieri sono 2.267 (1.562 disoccupati e 685 inoccupati). In relazione al genere le giovani donne disoc-

cupate sono 15.210 e gli uomini 17.295 mentre i giovani maschi che non hanno mai lavorato sono 7.938 e le giovani 8.764.

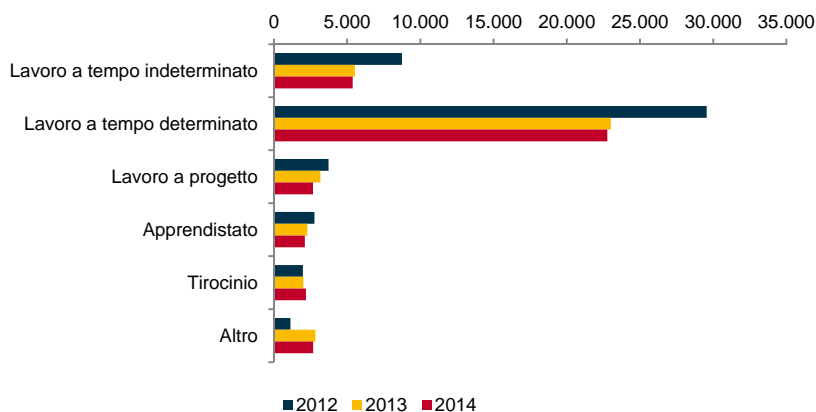
Nel corso del 2014 i giovani (15-29 anni) avviati al lavoro dai Centri per l'impiego sono stati 37.792 (17.303 donne e 20.489 maschi), diminuiti del 2,7 per cento in meno rispetto al 2013 (38.856). La flessione è ancora più evidente (-21,1 per cento) rispetto al 2012, anno in cui i giovani avviati al lavoro sono stati 47.903.

Nel 2014 i giovani che sono stati avviati al lavoro con contratto a tempo determinato sono stati 22.765, pari al 60,2 per cento degli avviati al lavoro dai Centri per l'impiego, contro i 5.384 che sono stati assunti con contratto a tempo indeterminato (14,2 per cento).

Analizzando i dati del triennio 2012-2014, si osserva che la quota delle assunzioni a tempo indeterminato si è ridotta; nel 2012, infatti, era il 18,3 per cento. Anche le assunzioni a tempo determinato sono leggermente diminuite (nel 2012 costituivano il 61,5 per cento).

Nel 2014, i giovani assunti con contratti di apprendistato sono stati 2.107 (5,6 per cento), quelli a progetto 2.669 (7,1 per cento) e con contratto di tirocini 2.185 (5,8 per cento). I giovani assunti con altre tipologie contrattuali sono stati complessivamente 2.682, la cui incidenza è passata dal 2,4 per cento del 2012 all'attuale 7,1 per cento. Sostanzialmente stabile l'incidenza delle altre forme di assunzione (apprendistato, lavoro a progetto, tirocinio) (Figura 1.9).

Figura 1.9 - Giovani avviati al lavoro per tipologia di contratto - provincia di Lecce - Anni 2012-2014 (valori assoluti)

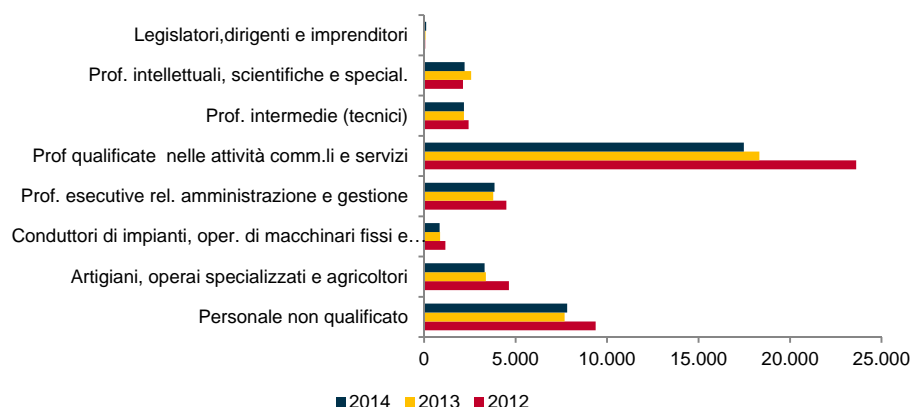


Fonte: Provincia di Lecce Centri per l'impiego.

Dei 37.792 giovani avviati al lavoro nel 2014, poco meno della metà (17.473) ha trovato un'occupazione nelle attività commerciali e nei servizi, 3.846 si riferiscono a professioni esecutive nell'ambito dell'amministrazione e gestione (10,2 per cento), 3.304 corrispondono a figure quali l'artigiano, l'operaio specializzato e l'agricoltore (8,7 per cento), 2.180 (pari al 5,8 per cento) nell'ambito delle professioni intermedie (tecnici) e 2.208 nell'ambito delle professioni intellettuali, scientifiche e di elevata specializzazione (5,8 per cento). Da sottolineare l'elevata percentuale di giovani (20,7 per cento) che svolge un'occupazione non qualificata.

Nel triennio considerato il peso di ciascuna categoria professionale è rimasto sostanzialmente stabile: la variazione più consistente ha riguardato le professioni qualificate nelle attività commerciali e nei servizi la cui incidenza è passata dal 49,3 per cento del 2012 al 46,2 per cento del 2014 (Figura 1.10).

Figura 1.10 - Giovani avviati al lavoro per tipologia di professionalità - provincia di Lecce - Anni 2012-2014 (valori assoluti)



Fonte: Provincia di Lecce Centri per l'impiego.

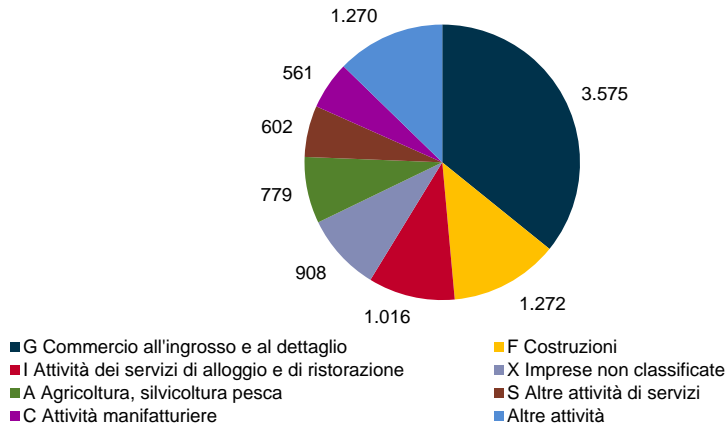
1.5 L'impresa

Al 31 dicembre 2014 le imprese giovanili nel Salento, cioè le imprese gestite da imprenditori di età inferiore ai 35 anni, sono 9.983 e rappresentano il 13,9 per cento della struttura imprenditoriale salentina, percentuale che evidenzia la volontà (o la necessità) dei giovani leccesi di mettersi in proprio dei giovani leccesi. Il dato medio nazionale, infatti, è del 10,6 per cento, quello medio della regione Puglia del 12,6 per cento. Quindi in termini relativi, poiché ovviamente occorre tener conto della struttura imprenditoriale complessiva, Lecce risulta la provincia con la maggiore diffusione di imprese giovanili, che nelle provincie di Bari, Brindisi e Foggia si attestano a percentuali superiori al 12 per cento mentre a Taranto pesano per l'11,5 sul totale.

Il 27,7 per cento delle imprese giovanili leccesi, esattamente 2.705, è gestito da giovani donne, una percentuale più elevata se si considera il tessuto imprenditoriale complessivo della provincia in cui le imprese rosa rappresentano il 22 per cento.

Analizzando i settori in cui si concentrano le imprese *under 35*, circa il 36 per cento è riconducibile al settore del commercio (3.575 imprese), quasi il 13 per cento (1.272 aziende) al comparto dell'edilizia, il 10,2 per cento (1.016 imprese) opera nella ristorazione e gestione dei servizi di alloggi. Altre 779 aziende (7,8 per cento) operano nell'agricoltura e 602 (pari al 6 per cento delle imprese giovanili) nell'ambito dei servizi alla persona. Queste 9.983 imprese danno lavoro complessivamente a 17.547 addetti, di cui 9.925 addetti subordinati e 7.622 addetti familiari (Figura 1.11).

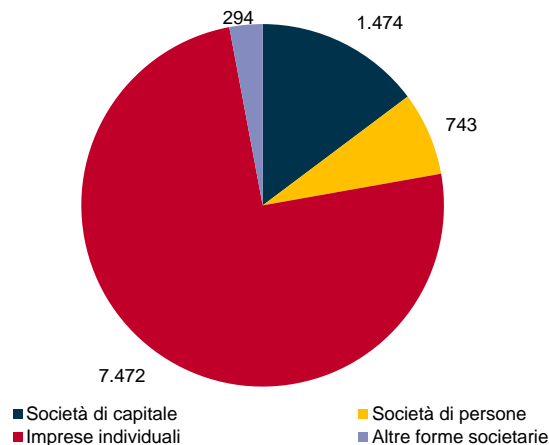
Figura 1.11 - Imprese giovanili della provincia di Lecce per settore economico al 31 dicembre 2014 (valori assoluti)



Fonte: Camera di Commercio di Lecce, banca dati stockview.

Quasi il 75 per cento delle imprese giovanili, ben 7.472 imprese, è di tipo individuale, una quota superiore a quella delle imprese nel complesso (67 per cento). Le imprese gestite da under 35 che rivestono la forma di società di capitale sono il 14,8 per cento (1.474), il 7,4 per cento è rappresentato da società di persone (743), il restante 2,9 per cento corrisponde ad altre forme societarie (294) (Figura 1.12).

Figura 1.12 - Imprese giovanili della provincia di Lecce per forma giuridica al 31 dicembre 2014 (valori assoluti)



Fonte: Camera di Commercio di Lecce, banca dati stockview.

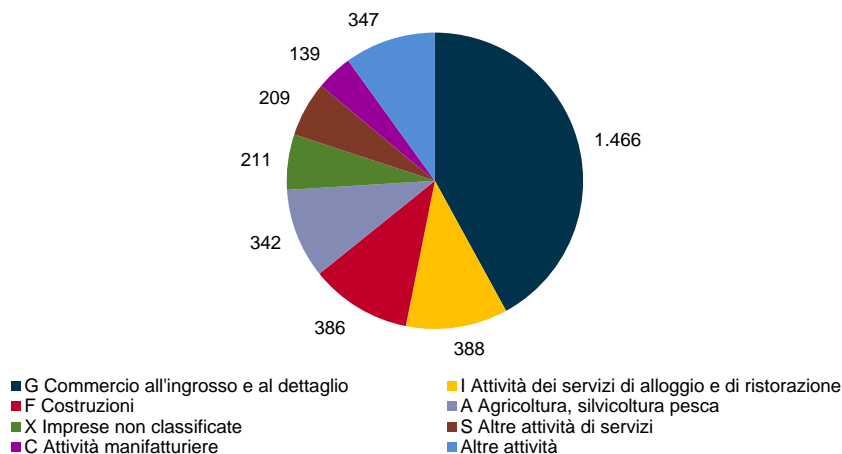
In relazione al capitale posseduto dalle imprese *under 35*, il 74,2 per cento (pari a 7.412), non ne dispone ma non perché ne sia effettivamente privo ma perché, trattandosi di imprese individuali o società di persone, non ha l'obbligo di depositare il bilancio, dal quale è possibile evincere la struttura patrimoniale ed economica

dell'impresa, a differenza di quanto avviene per le società di capitale. L'11 per cento (pari a 1.102 aziende) ha un capitale fino a 10 mila euro, un ulteriore 11 per cento (1.066 imprese) fino a 15 mila, 346 aziende, pari al 3,5 per cento delle imprese giovanili, possiede un capitale fino a 100 mila euro. Infine, le aziende che hanno un capitale superiore ai 100 mila euro sono 57 (0,6 per cento).

1.5. 1 I giovani titolari di un'impresa individuale

Su 47.772 imprese individuali (che rappresentano il 67 per cento delle imprese salentine al 31 dicembre 2014) il 7,3 per cento, pari a 3.488 aziende, è gestito da giovani di età compresa tra i 18 e i 29 anni, di queste 958 sono guidate da giovani donne. Una buona parte di questi giovani imprenditori, esattamente il 42 per cento, ha avviato un'attività commerciale (1.466 aziende) spesso come forma di autoimpiego poiché il commercio, rispetto ad altre tipologie di attività, richiede un investimento iniziale più contenuto. Altri 339 giovani gestiscono un ristorante (179) o un bar (160), cui si aggiungono 342 giovani imprenditori che hanno investito nell'agricoltura, 386 nell'ambito dell'edilizia e 209 giovani che svolgono un'attività imprenditoriale nell'ambito dei servizi alle persone, di cui ben 147 tra parrucchieri e trattamenti estetici (Figura 1.13).

Figura 1.13 - Imprenditori individuali di età compresa tra i 18 e i 29 anni nella provincia di Lecce al 31 dicembre 2014 (valori assoluti)

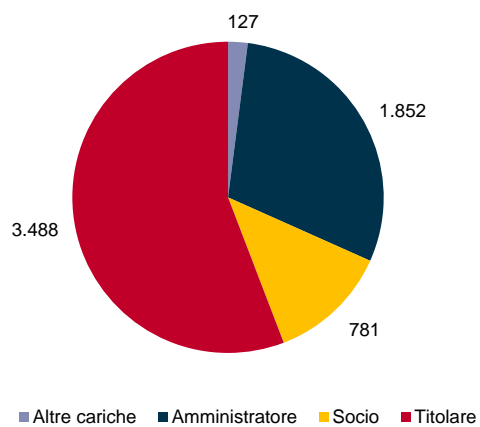


Fonte: Camera di Commercio di Lecce, banca dati stockview.

Questi dati si riferiscono ai soli imprenditori individuali; sono pertanto escluse le imprese societarie in quanto si tratta di soggetti giuridici e non di persone fisiche. Analizzando però le cariche ricoperte dai giovani salentini nell'ambito delle società si evince che ben 1.852 sono amministratori delle stesse, 781 rivestono la carica di socio e 127 svolgono altri ruoli. Perciò ai 3.488 imprenditori in senso stretto si aggiungono ulteriori 2.760 giovani (di cui 989 donne) che amministrano o

comunque rivestono un ruolo nell'ambito delle attività gestionali dell'impresa (Figura 1.14).

Figura 1.14 - Cariche rivestite nelle imprese della provincia di Lecce dai giovani di età compresa tra 18 e 29 anni al 31 dicembre 2014 (valori assoluti)



Fonte: Camera di Commercio di Lecce, banca dati stockview.

CAPITOLO 2

L'INCIDENTALITÀ STRADALE GIOVANILE

2.1 Introduzione

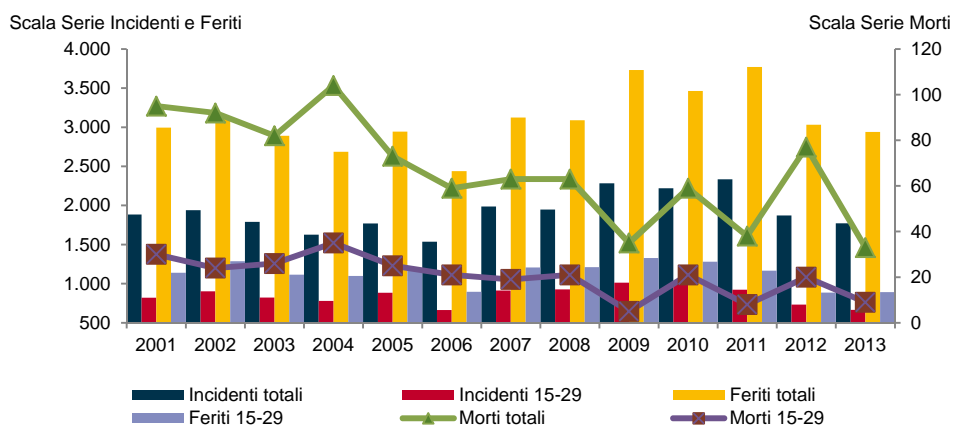
Le statistiche sugli incidenti stradali derivano dalla “Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone”, indagine di cui è titolare l’Istat che la conduce con la compartecipazione dell’Acì e il contributo di numerosi enti e organismi tra cui il Ministero dell’Interno, quello delle Infrastrutture e dei trasporti, le Forze dell’ordine e i corpi di Polizia. Inoltre collaborano alla rilevazione anche alcune Regioni e Province che hanno aderito ad un protocollo nazionale¹.

In questo capitolo è descritta l’evoluzione del fenomeno dell’incidentalità dal 2001 al 2013 con riferimento alla popolazione giovanile di 15-29 anni della provincia di Lecce, con particolare attenzione alla localizzazione, alle tipologie di incidenti, alle cause che li hanno determinati, alle caratteristiche degli utenti e dei mezzi coinvolti.

2.2 Evoluzione temporale dell’incidentalità

Nel 2013 nella provincia di Lecce si sono registrati 1.771 incidenti con lesioni a persone. Di questi 665 hanno causato il ferimento o la morte di almeno una persona di età compresa tra i 15 e i 29 anni (il 37,5 per cento degli incidenti provinciali). Tra le giovani vittime si sono registrati 9 decessi (27,3 per cento del totale) e 892 ferimenti (30,4 per cento) (Figura 2.1).

Figura 2.1 - Incidenti stradali, morti e feriti della popolazione totale e di 15-29 anni - provincia di Lecce - Anni 2001-2013



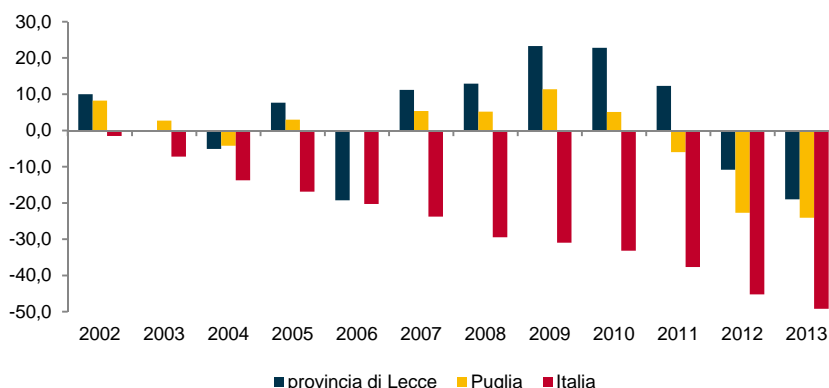
Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.

Il capitolo è stato redatto da Monica Carbonara, Istat.

¹ Per approfondimenti si rinvia alla nota metodologica.

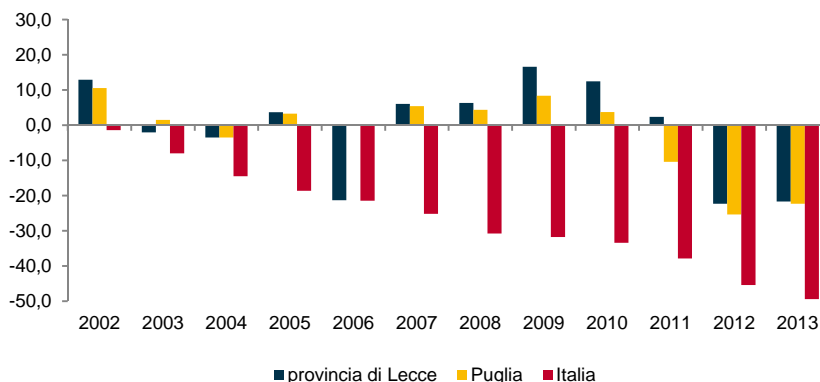
Tra il 2001 e il 2013 nella provincia di Lecce il numero di incidenti stradali che hanno causato conseguenze per i giovani utenti della strada è passato da 821 a 665, riducendosi del 19,0 per cento (Figura 2.2), mentre il numero dei giovani feriti è sceso da 1.139 a 892, con un calo del 21,7 per cento (Figura 2.3). La riduzione è stata meno consistente rispetto a quanto si è verificato a livello regionale e nazionale. Nello stesso periodo, infatti, in Puglia gli incidenti sono diminuiti del 24,1 per cento e i feriti del 22,3 per cento mentre in Italia gli incidenti si sono ridotti del 49,2 per cento e i feriti del 49,4 per cento.

Figura 2.2 - Incidenti stradali con lesioni a persone di 15-29 anni - provincia di Lecce, Puglia e Italia - Anni 2001-2013 (variazioni percentuali in base 2001=100)



Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.

Figura 2.3 - Feriti di 15-29 anni per incidenti stradali - provincia di Lecce, Puglia e Italia - Anni 2001-2013 (variazioni percentuali in base 2001=100)

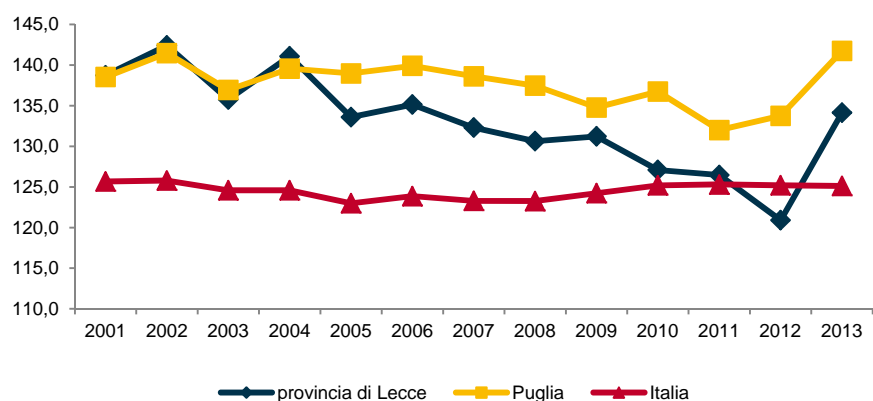


Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.

Tra il 2001 e il 2013 l'indice di lesività specifico, calcolato come rapporto percentuale tra il numero dei feriti di 15-29 anni e il numero degli incidenti, ha mostrato un andamento tendenzialmente decrescente, passando da 138,7 di inizio periodo a 128,9 del 2012, per poi crescere, nell'ultimo anno, fino a 134,1 feriti ogni

100 incidenti, valore superiore al dato medio nazionale (125,1 feriti ogni 100 incidenti) e inferiore a quello medio regionale (141,7 ferito ogni 100 incidenti) (Figura 2.4).

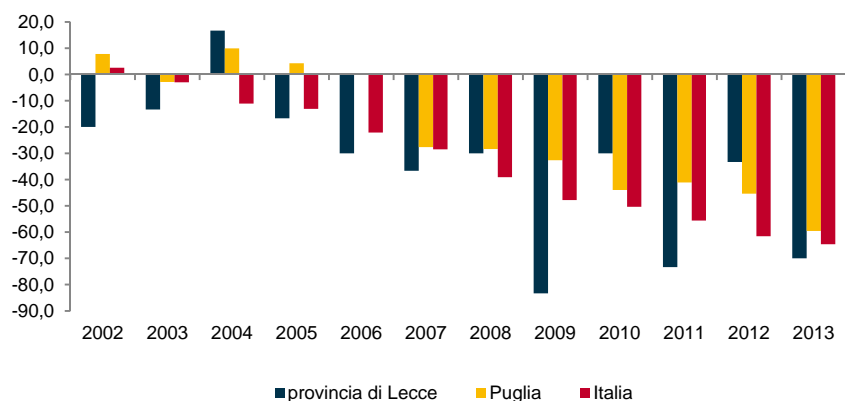
Figura 2.4 - Indice di lesività per incidenti stradali (a) con lesioni a persone di 15-29 anni - provincia di Lecce, Puglia e Italia - Anni 2001-2013



Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.
(a) Rapporto percentuale tra il numero dei feriti ed il numero degli incidenti.

Nel 2001 la Commissione europea ha impegnato gli Stati membri a raggiungere un ambizioso obiettivo: dimezzare, entro il 2010, il numero di morti per incidenti stradali². Con riferimento ai giovani utenti della strada questo obiettivo è stato raggiunto nella provincia di Lecce nel 2009 (-83,3 per cento) e nel 2013, anno che vede una riduzione del numero di giovani vittime del 70 per cento (Figura 2.5).

Figura 2.5 - Morti di 15-29 anni per incidenti stradali - provincia di Lecce, Puglia e Italia - Anni 2001-2013 (variazioni percentuali in base 2001=100)

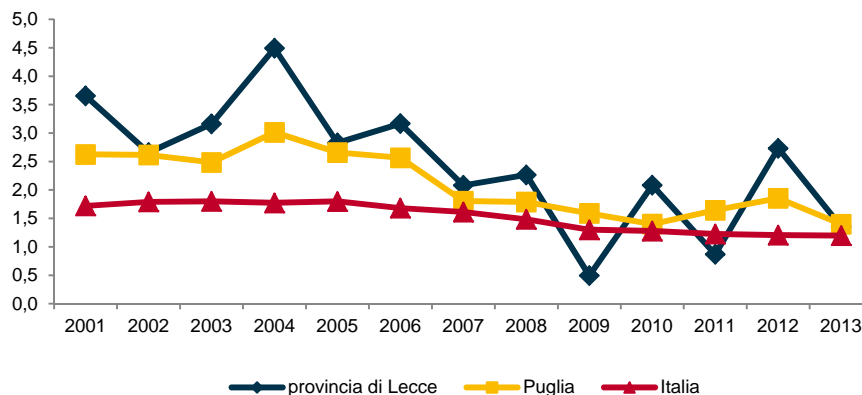


Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.

² Libro Bianco della Commissione europea "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte" del 12 settembre 2001 e il Programma d'azione europea per la sicurezza stradale (2003-2010) .

Tra il 2001 e il 2013 l'indice di mortalità specifico, ottenuto dal rapporto percentuale del numero di morti di 15-29 anni sul totale degli incidenti, ha mostrato un andamento altalenante passando dall'iniziale 3,7 per cento al picco massimo nel 2004 (di 4,5 per cento), per poi attestarsi nel 2013 a 1,4 morti ogni 100 incidenti. Nel 2013 l'indicatore è in linea con il valore medio regionale e leggermente superiore a quello nazionale (1,2) (Figura 2.6).

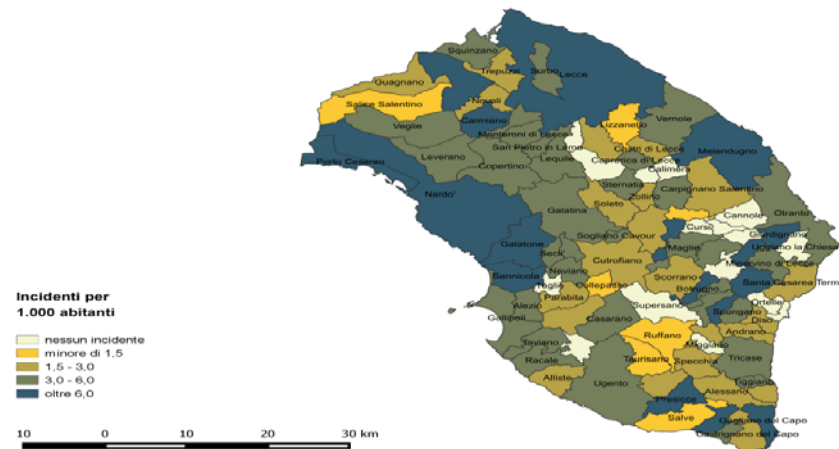
Figura 2.6 - Indice di mortalità per incidenti stradali (a) con lesioni a persone di 15-29 anni - provincia di Lecce, Puglia e Italia - Anni 2001-2013



Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.
 (a) Rapporto percentuale tra il numero di morti e il numero degli incidenti.

Analizzando l'incidentalità per singolo comune, si osserva che gli incidenti stradali che hanno coinvolto giovani vittime si concentrano prevalentemente nei comuni della costa nord-ionica e adriatica (Figura 2.7).

Figura 2.7 - Incidenti stradali con lesioni a persone di 15-29 anni per comune - provincia di Lecce - Anno 2013 (valori per 1.000 abitanti)

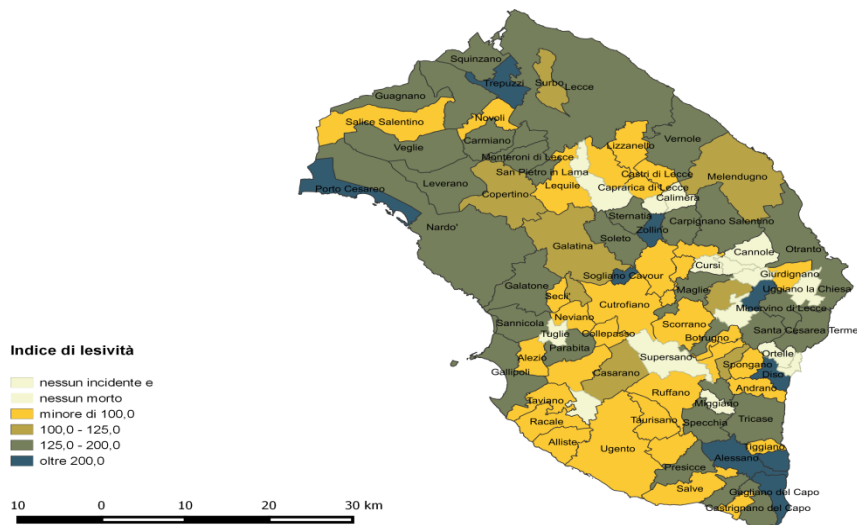


Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.

L'incidentalità stradale giovanile

L'indice di lesività assume il valore massimo nel comune di Corsano, seguono Sogliano Cavour, Diso e Zollino (Figura 2.8).

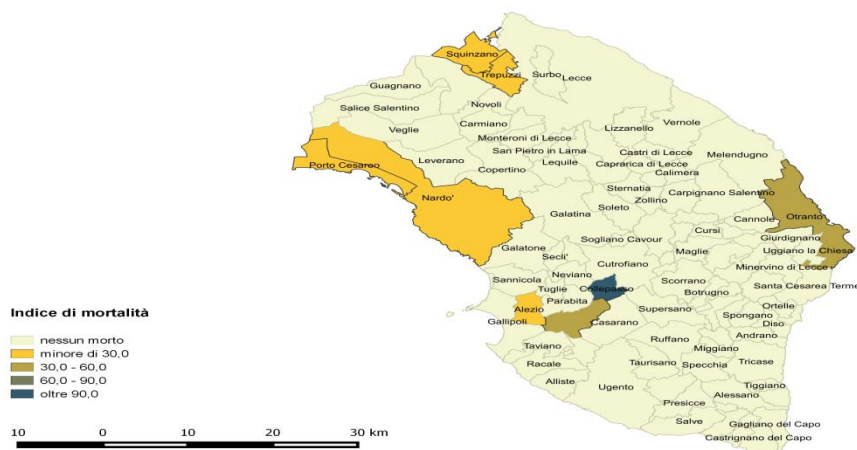
Figura 2.8 - Indice di lesività per incidenti stradali (a) con lesioni a persone di 15-29 anni per comune - provincia di Lecce - Anno 2013



Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.
(a) Rapporto percentuale tra il numero dei feriti ed il numero degli incidenti.

L'indice di mortalità è più elevato nei comuni di Collepasso, Matino, Alezio e Otranto (Figura 2.9).

Figura 2.9 - Indice di mortalità per incidenti stradali (a) con lesioni a persone di 15-29 anni per comune - provincia di Lecce - Anno 2013

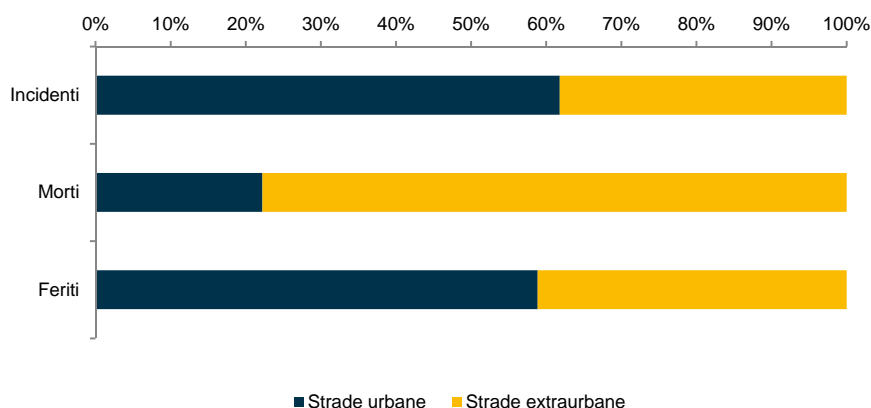


Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.
(a) Rapporto percentuale tra il numero di morti e il numero degli incidenti.

2.3 Dove e quando avvengono gli incidenti

Nel 2013 il 61,8 per cento dei sinistri e il 58,9 per cento dei giovani infortunati a seguito di incidente si concentra nelle strade urbane. I decessi, invece, avvengono prevalentemente sulle strade extraurbane dove, a fronte di un numero di incidenti di molto inferiore, corrisponde anche un più elevato indice di mortalità (2,8 decessi ogni cento incidenti) (Figura 2.10).

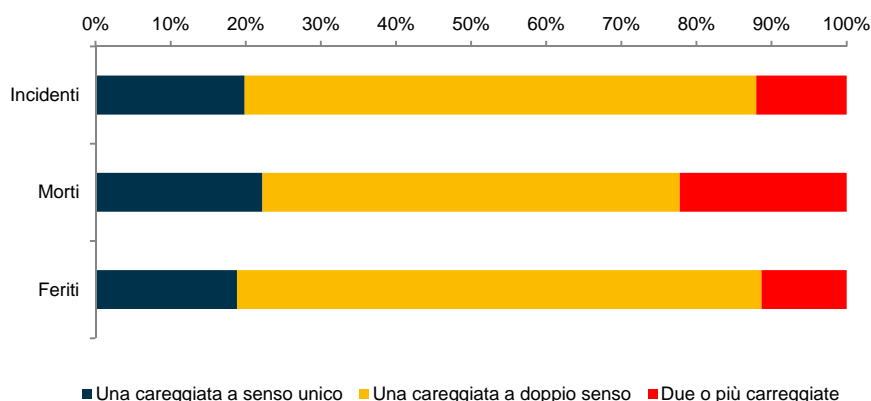
Figura 2.10 - Incidenti stradali, morti e feriti di 15-29 anni per categoria della strada - provincia di Lecce - Anno 2013 (valori percentuali)



Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.

Il 68,1 per cento degli incidenti stradali si è verificato sulle strade ad una carreggiata a doppio senso di marcia ma sulle strade con due o più carreggiate l'indice di mortalità assume il valore più elevato (2,5 decessi ogni cento incidenti) (Figura 2.11).

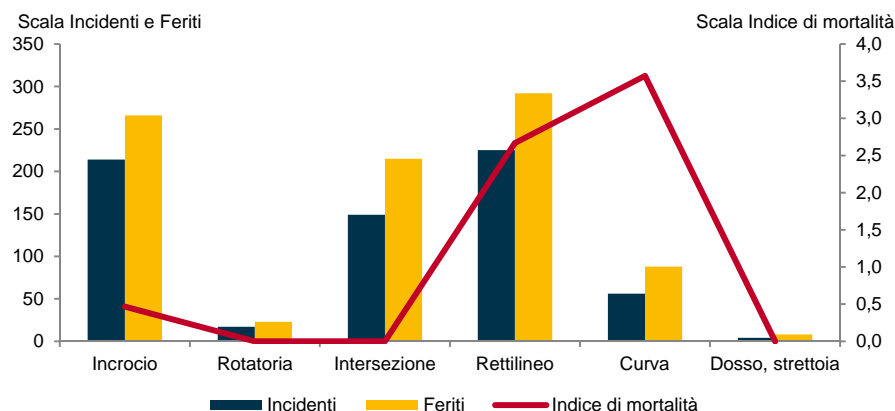
Figura 2.11 - Incidenti stradali, morti e feriti di 15-29 anni per tipo di strada - provincia di Lecce - Anno 2013 (valori percentuali)



Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.

Analizzando gli incidenti per caratteristica della strada, si osserva che il 33,8 per cento degli incidenti avviene lungo un rettilineo, il 32,2 per cento in corrispondenza di un incrocio e il 22,4 per cento nei pressi di un'intersezione. Più gravi gli incidenti che accadono in corrispondenza di una curva (3,6 decessi ogni cento incidenti) (Figura 2.12).

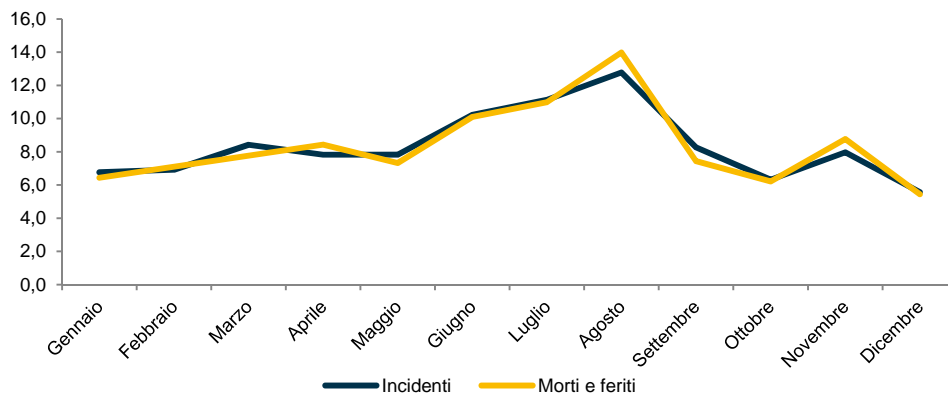
Figura 2.12 - Incidenti stradali, feriti e indice di mortalità (a) per la popolazione di 15-29 anni per caratteristica della strada - provincia di Lecce - Anno 2013
(valori assoluti e indicatore)



Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.
(a) Rapporto percentuale tra il numero dei morti ed il numero degli incidenti.

Il più alto numero di incidenti stradali (34,1 per cento degli incidenti nell'anno) si registra tra giugno e agosto, nel periodo in cui sono maggiori gli spostamenti legati ai periodi di vacanza. A seguito di questi eventi subiscono conseguenze il 35,0 per cento dei giovani complessivamente feriti e il 44,4 per cento dei giovani deceduti (Figura 2.13).

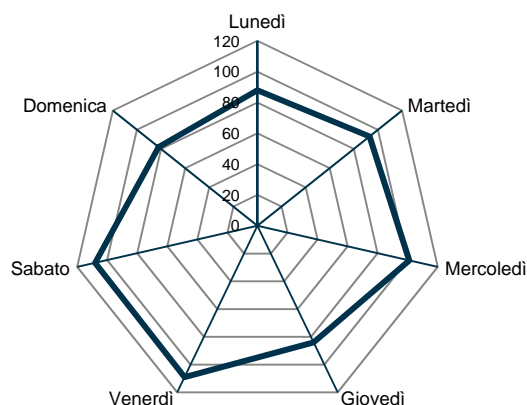
Figura 2.13 - Incidenti stradali, morti e feriti di 15-29 anni per mese - provincia di Lecce - Anno 2013 (valori percentuali)



Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.

Analizzando la distribuzione degli incidenti per giorno della settimana risulta che nel 2013 il venerdì e il sabato sono i giorni in cui si concentra il maggior numero di sinistri stradali (32,6 per cento del totale) e dei feriti (32,3 per cento del totale) (Figura 2.14).

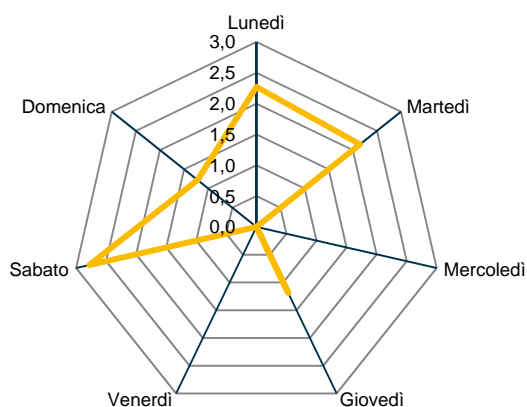
Figura 2.14 - Incidenti stradali con lesioni a persone di 15-29 anni per giorno della settimana - provincia di Lecce - Anno 2013



Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.

Il sabato è anche la giornata in cui si rileva la frequenza più alta di decessi tra i giovani (33,3 per cento del totale) e il valore più elevato dell'indice di mortalità specifico (2,8 morti ogni 100 incidenti) (Figura 2.15).

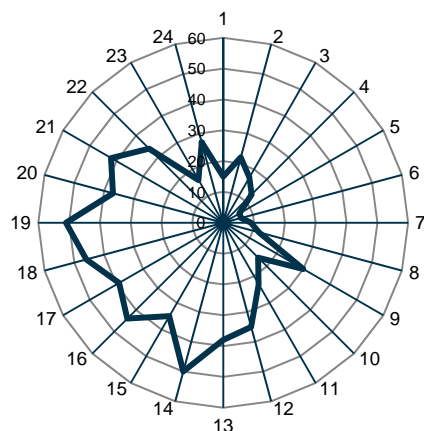
Figura 2.15 - Indice di mortalità per incidenti stradali (a) con lesioni a persone di 15-29 anni per giorno della settimana - provincia di Lecce - Anno 2013



Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.
(a) Rapporto percentuale tra il numero dei morti ed il numero degli incidenti.

Circa il 74,9 per cento degli incidenti che coinvolgono giovani vittime ha luogo tra le 8 e le 22. In dettaglio, un primo picco si riscontra tra le 8 e le 9, ore durante le quali si effettuano spostamenti casa-lavoro e casa-scuola, un secondo picco si raggiunge intorno alle 14 in corrispondenza dei tragitti scuola-casa e casa-lavoro e un terzo alle ore 19 legato agli spostamenti dal luogo di lavoro verso l'abitazione (Figura 2.16).

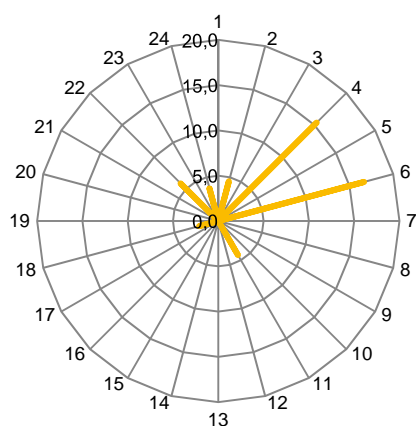
Figura 2.16 - Incidenti stradali con lesioni a persone di 15-29 anni per ora - provincia di Lecce - Anno 2013



Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.

Gli incidenti mortali si concentrano nelle ore serali e notturne. I sinistri più pericolosi avvengono alle 4 (15,4 decessi ogni cento incidenti) e alle 6 del mattino (16,6 decessi ogni cento incidenti) (Figura 2.17).

Figura 2.17 - Indice di mortalità per incidenti stradali (a) con lesioni a persone di 15-29 anni per ora - provincia di Lecce - Anno 2013

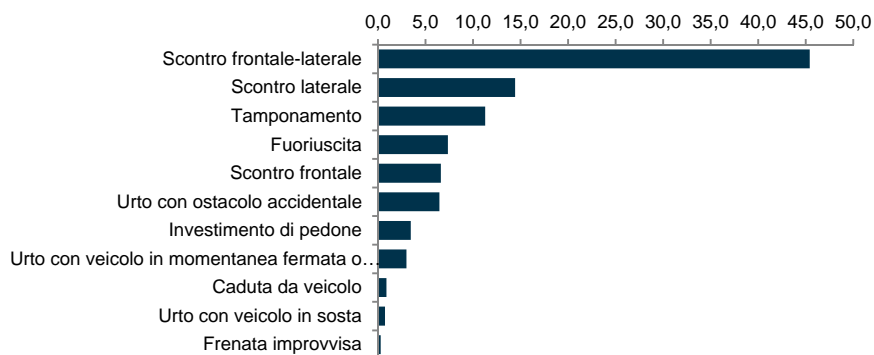


Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.
(a) Rapporto percentuale tra il numero dei morti ed il numero degli incidenti.

2.4 Dinamiche, cause e persone coinvolte

La maggior parte degli incidenti coinvolge due o più veicoli (80,8 per cento), principalmente con uno scontro frontale-laterale (45,4 per cento). Tra gli incidenti a veicoli isolati la fuoriuscita dall'asse stradale/sbandamento del veicolo (7,4 per cento) e l'urto con ostacolo accidentale (6,5 per cento) rappresentano i casi più diffusi. Le tipologie più pericolose sono la fuoriuscita dall'asse stradale/sbandamento (5 decessi), l'urto con veicolo in sosta (1 decesso) e la caduta da veicolo (1 decesso) (Figura 2.18).

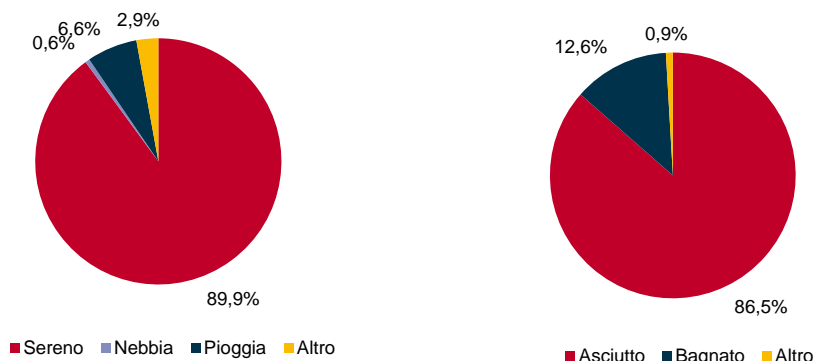
Figura 2.18 - Incidenti stradali con lesioni a persone di 15-29 anni secondo la natura dell'incidente - provincia di Lecce - Anno 2013 (valori percentuali)



Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.

In merito alle condizioni metereologiche, la maggior parte degli incidenti stradali avviene in condizioni di tempo sereno (89,9 per cento del totale) e con fondo stradale asciutto (86,5 per cento), probabilmente perché la buona aderenza alla strada induce il conducente ad avere comportamenti errati di guida (Figura 2.19).

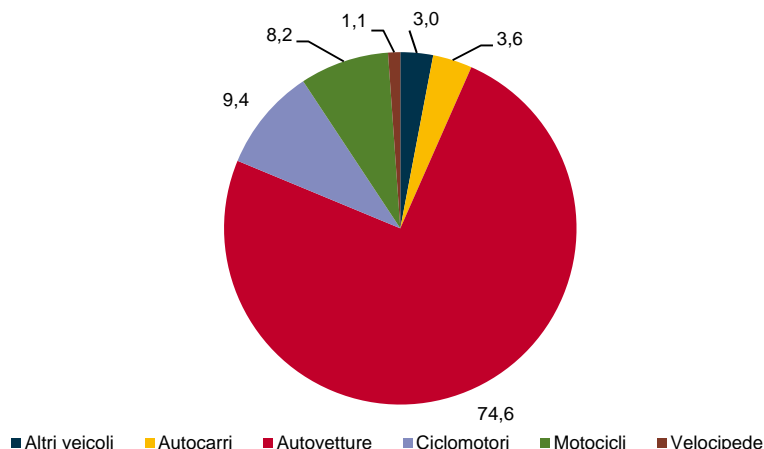
Figura 2.19 - Incidenti stradali per condizioni metereologiche e per fondo stradale - provincia di Lecce - Anno 2013 (valori percentuali)



Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.

La categoria di veicoli maggiormente coinvolta negli incidenti stradali è quella della autovettura (74,6 per cento), seguita dai ciclomotori (9,4 per cento) e dai motocicli (8,2 per cento) (Figura 2.20).

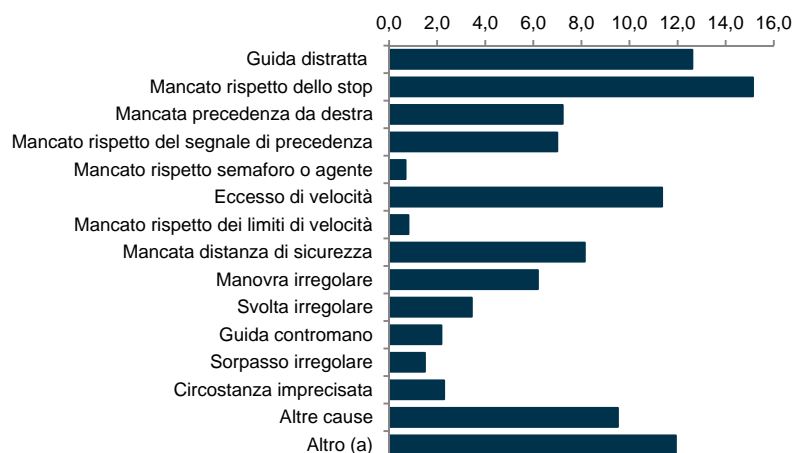
Figura 2.20 - Veicoli coinvolti in incidenti stradali con lesioni a persone di 15-29 anni secondo la tipologia di veicolo - provincia di Lecce - Anno 2013 (valori percentuali)



Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.

In merito ai comportamenti errati di guida, le principali cause di incidente sono il mancato rispetto dello stop (15,1 per cento), la guida distratta (12,6 per cento) e l'eccesso di velocità (11,4 per cento) (Figura 2.21).

Figura 2.21 - Cause accertate o presunte di incidenti stradali con lesioni a persone di 15-29 anni - provincia di Lecce - Anno 2013 (valori percentuali)

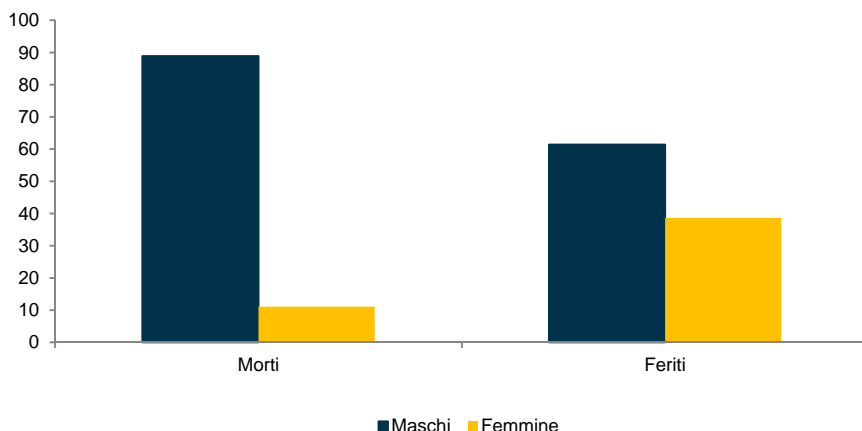


Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.

(a) Causa difetti o avarie del veicolo e legate allo stato psicofisico.

L'analisi per genere degli infortunati mostra una prevalenza degli uomini rispetto alle donne sia tra le vittime (88,9 per cento del totale) che tra i feriti (61,4 per cento del totale) (Figura 2.22).

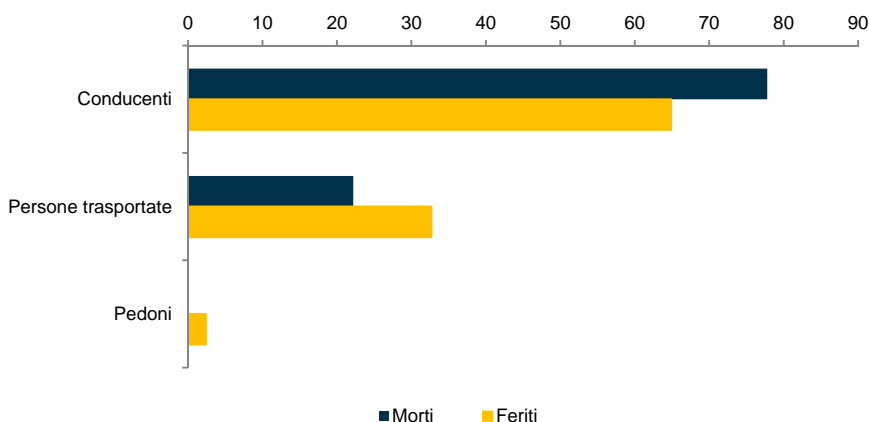
Figura 2.22 - Morti e feriti per incidenti stradali con lesioni a persone di 15-29 anni per genere - provincia di Lecce - Anno 2013 (valori percentuali)



Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.

Il 77,8 per cento dei morti e il 64,9 per cento dei feriti a seguito di un incidente stradale è costituito da conducenti, i passeggeri rappresentano il 22,2 per cento dei morti e il 32,7 per cento dei feriti, mentre i pedoni sono il 2,4 per cento dei feriti (Figura 2.23).

Figura 2.23 - Morti e feriti per incidenti stradali con lesioni a persone di 15-29 anni per categoria di utente - provincia di Lecce - Anno 2013 (valori percentuali)



Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.

CAPITOLO 3

FOCUS: IL COMUNE DI LECCE

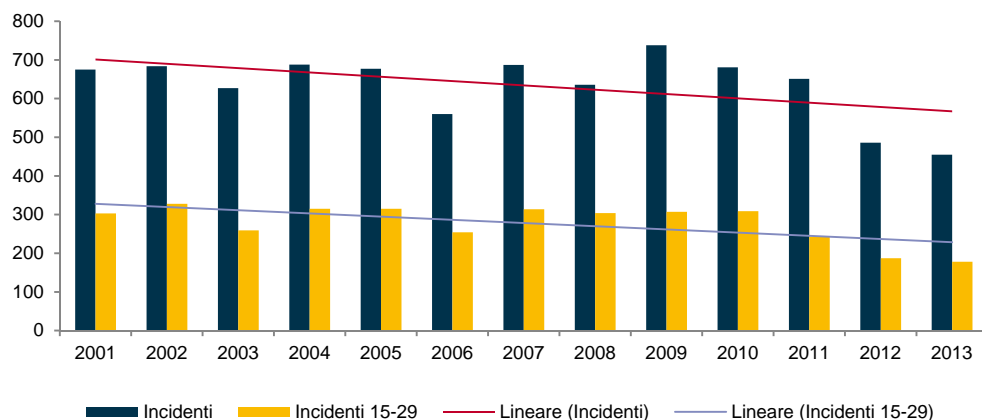
3.1 Introduzione

Il capitolo offre un approfondimento per il comune di Lecce sul tema dell'incidentalità stradale nella fascia di età 15-29 anni. Dopo una breve descrizione del fenomeno nell'arco temporale 2001-2013, gli incidenti stradali sono esaminati in relazione ai tempi, mezzi, luoghi e modalità e comparati con i dati provinciali.

3.2 Gli incidenti dal 2001 al 2013

Nel 2013 nel comune di Lecce si sono verificati 455 incidenti stradali, di cui 178 hanno causato conseguenze per almeno una persona di età compresa tra i 15 e i 29 anni. Per questi incidenti si osserva una riduzione del 41,3 per cento rispetto al 2001 mentre, con riferimento al fenomeno nel complesso, si registra una diminuzione del 32,6 per cento, a fronte di una tendenza altalenante con evidenti picchi in aumento in alcuni anni, come ad esempio nel 2009 in cui si osserva il più alto numero di incidenti (738) (Figura 3.1).

Figura 3.1 - Incidenti stradali con lesioni a persone di tutte le età e di 15-29 anni - comune di Lecce - Anni 2001- 2013



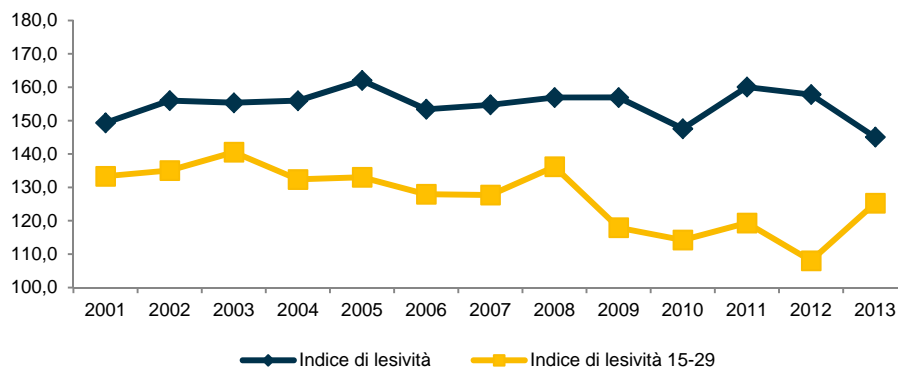
Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.

Tra il 2001 e il 2013 il numero dei feriti è sceso da 1.008 a 660 (-34,5 per cento) mentre, per i giovani, si è passato da 404 a 223 (-44,8 per cento). L'indice di

Il capitolo è stato redatto da Eugenia Catanese, Comune di Lecce.

lesività rimane alto e pressoché invariato, passando da 149,3 a 145,1 feriti ogni cento incidenti e raggiungendo il valore più alto nel 2005 (162,0 feriti ogni cento incidenti). L'indice di lesività per la fascia di età 15-29 anni passa da 133,3 a 125,3 feriti ogni cento incidenti e assume il massimo valore nel 2003 (140,5 feriti ogni cento incidenti) (Figura 3.2).

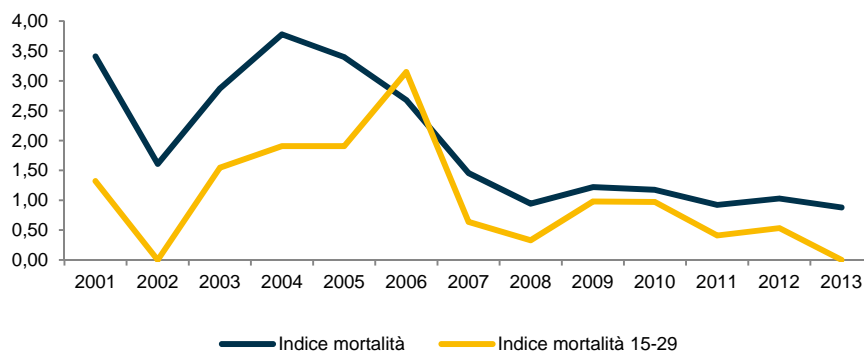
Figura 3.2 - Indice di lesività degli incidenti stradali (a) con lesioni a persone di tutte le età e di 15-29 anni - comune di Lecce - Anni 2001 - 2013



Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.
(a) Rapporto percentuale tra il numero dei feriti ed il numero degli incidenti.

Nel periodo 2001-2013 si è ridotto anche il numero di morti per incidenti stradali che passa da 23 a 4; il numero delle giovani vittime della strada da 4 nel 2001 si azzerava nel 2013. L'indice di mortalità per incidenti stradali decresce passando da 3,4 a 0,9 morti ogni cento incidenti, tranne nel 2004 (3,8 morti ogni cento incidenti) e nel 2005 (3,4 morti ogni cento incidenti). L'indice di mortalità specifico della fascia di età 15-29 passa da 1,3 a 0,5 morti ogni cento incidenti nel 2012 e risulta pari a zero nel 2013. Nel 2006 si registra il valore più alto dell'indice di mortalità (3,2 morti ogni cento incidenti) (Figura 3.3).

Figura 3.3 - Indice di mortalità per gli incidenti stradali (a) con lesioni a persone di tutte le età e di 15-29 anni - comune di Lecce - Anni 2001- 2013

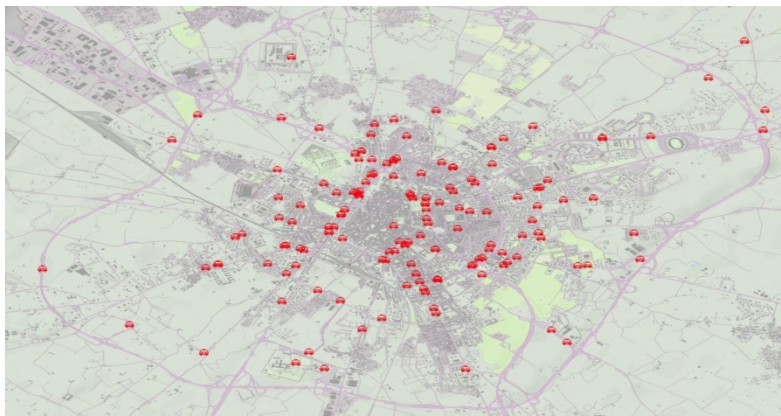


Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.
(a) Rapporto percentuale tra il numero dei morti ed il numero degli incidenti.

3.3 Localizzazione e dimensione temporale

Nel 2013 l'80,9 per cento degli incidenti e l'82,1 per cento dei feriti di 15-29 anni avviene nelle strade urbane a fronte del 61,8 per cento di incidenti e 58,9 per cento dei feriti osservati a livello provinciale. Sempre sulle strade urbane si registra anche il più alto indice di lesività specifico di questa fascia di età (127,1 feriti ogni cento incidenti) (Figura 3.4).

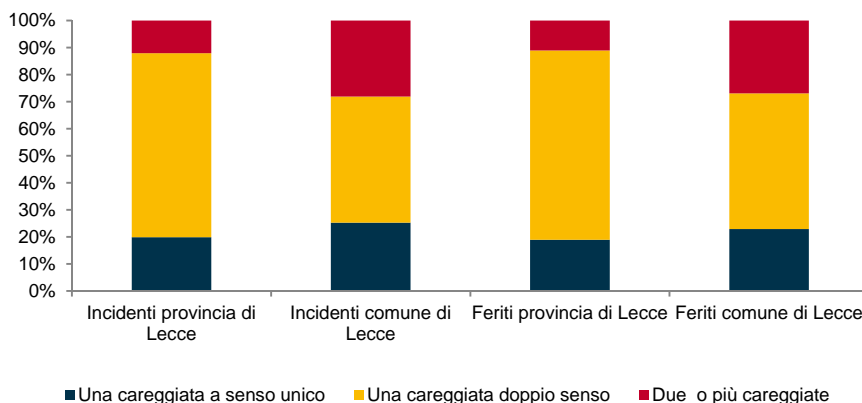
Figura 3.4 - Incidenti stradali e feriti di 15-29 anni per categoria della strada - comune e provincia di Lecce - Anno 2013 (valori percentuali)



Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.

Analogamente a quanto si verifica nella provincia di Lecce, gli incidenti con lesioni a persone di 15-29 anni si concentrano sulle strade a una carreggiata a doppio senso di marcia (46,6 per cento) dove è più alto l'indice di lesività (134,9 feriti ogni 100 incidenti) (Figura 3.5).

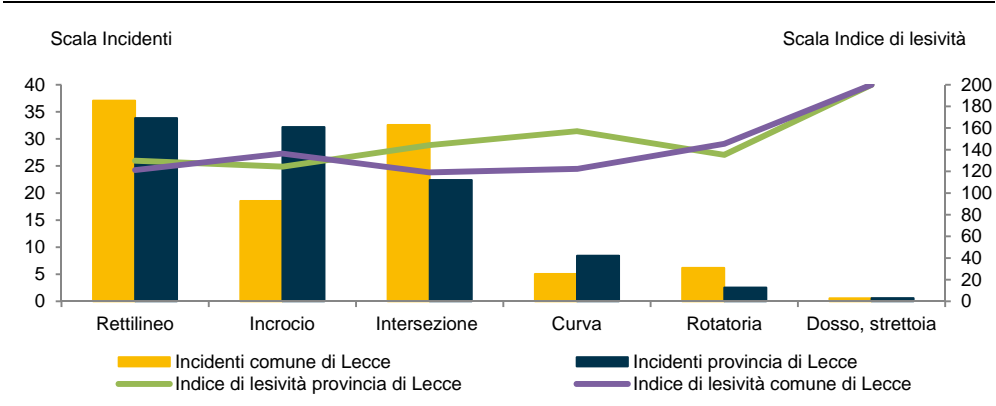
Figura 3.5 - Incidenti stradali e feriti di 15-29 anni per tipo di strada - comune e provincia di Lecce - Anno 2013 (valori percentuali)



Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.

A differenza di quanto accade a livello provinciale, gli incidenti che si verificano lungo un rettilineo sono il 37,1 per cento (33,8 per cento nella provincia), quelli nei pressi di una intersezione il 32,6 per cento (24,4 per cento nella provincia) e quelli in corrispondenza di un incrocio il 18,5 per cento. Sono però più gravi gli incidenti che avvengono in prossimità di dossi o strettoie (200 feriti ogni cento incidenti), anche se in numero ridotto (2 feriti) (Figura 3.6).

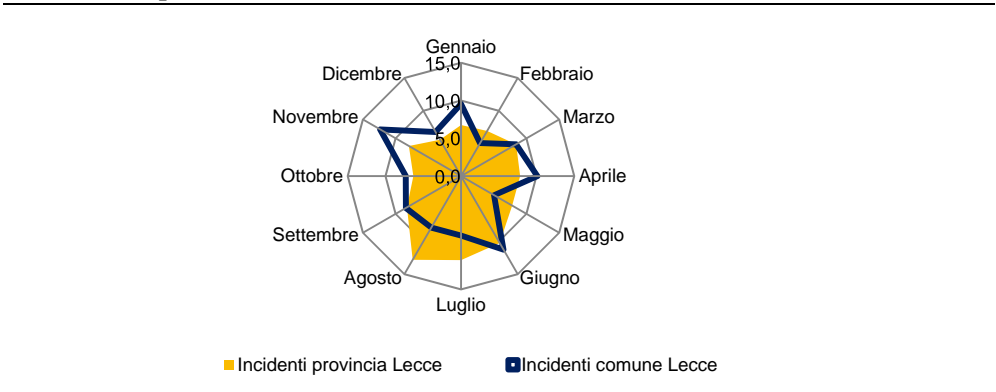
Figura 3.6 - Incidenti stradali con lesione a persone di 15-29 anni e indice di lesività (a) per caratteristica della strada - comune e provincia di Lecce - Anno 2013 (valori percentuali e indicatori)



Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.
(a) Rapporto percentuale tra il numero dei feriti ed il numero degli incidenti.

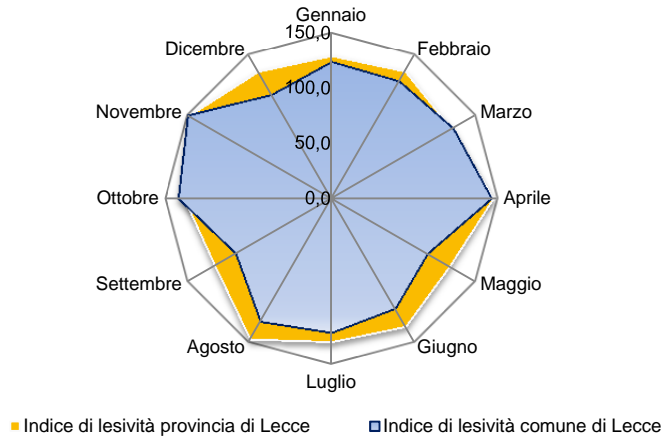
Analizzando il fenomeno secondo la componente temporale si evince che mentre a livello provinciale il maggior numero di incidenti avviene tra giugno e agosto, nel comune di Lecce i mesi con la più alta percentuale di incidenti sono aprile, giugno e novembre (complessivamente il 33,7 per cento). Nel 2013 nel territorio comunale gli incidenti più pericolosi si registrano nei mesi di novembre (150,0 feriti ogni cento incidenti) e aprile (144,4 feriti ogni cento incidenti) (Figure 3.7 e 3.8).

Figura 3.7 - Incidenti stradali con lesioni a persone di 15-29 anni per mese - comune e provincia di Lecce - Anno 2013



Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.

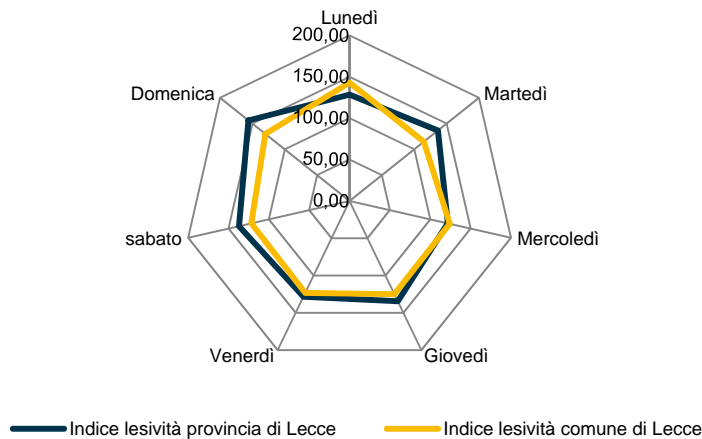
Figura 3.8 - Indice di lesività per incidenti stradali (a) con lesioni a persone di 15-29 anni per mese - comune e provincia di Lecce - Anno 2013 (indicatori)



Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.
 (a) Rapporto percentuale tra il numero dei feriti ed il numero degli incidenti.

Nel comune di Lecce la distribuzione degli incidenti per giorno della settimana è analoga a quella provinciale. L'indice di lesività, che nella provincia di Lecce raggiunge il suo picco massimo la domenica (156,1 feriti ogni cento incidenti), nel comune assume il valore più alto il lunedì (142,9 feriti ogni cento incidenti) (Figura 3.9).

Figura 3.9 - Indice di lesività per incidenti stradali (a) con lesioni a persone di 15-29 anni per giorno della settimana - comune e provincia di Lecce - Anno 2013

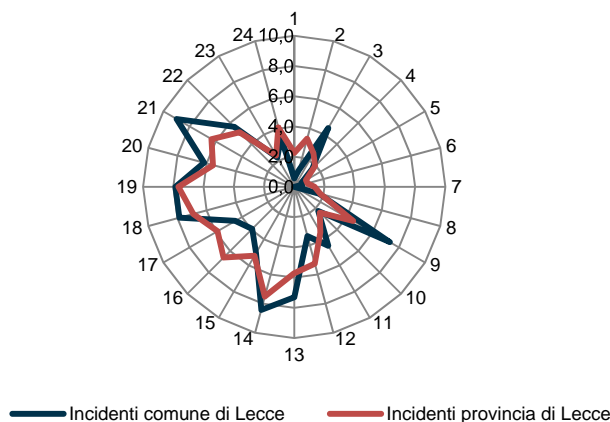


Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.
 (a) Rapporto percentuale tra il numero dei feriti ed il numero degli incidenti.

Nel comune di Lecce il 33,1 per cento degli incidenti ha luogo nella fascia oraria 9-14. Il numero degli incidenti raggiunge un picco alle 9 (7,3 per cento) e alle 14 (8,4 per cento), in corrispondenza dei tragitti scuola-casa e in relazione agli spo-

stamenti di alcune categorie di lavoratori (professionisti, commercianti ecc.) che possono usufruire dell'orario non continuato. Un altro picco importante si registra alle 21 (9,0 per cento) quando aumenta il traffico legato agli spostamenti dal luogo di lavoro verso l'abitazione (Figura 3.10).

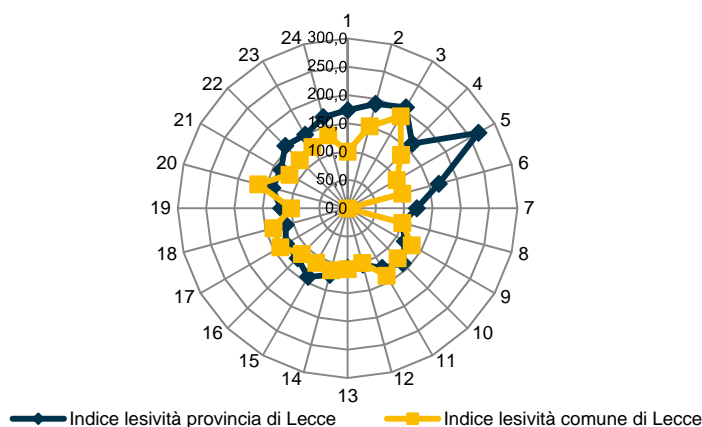
Figura 3.10 - Incidenti stradali e feriti di 15-29 anni per ora - comune e provincia di Lecce - Anno 2013



Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.

Diversamente dalla provincia di Lecce dove i sinistri più pericolosi avvengono alle 5 del mattino (266,7 feriti ogni cento incidenti), nel comune di Lecce la pericolosità più elevata si osserva alle 3 del mattino, dove ad un ridotto numero di casi (8 incidenti) corrisponde un indice di lesività molto alto (187,5 feriti per cento incidenti) (Figura 3.11).

Figura 3.11 - Indice di lesività per incidenti stradali (a) con lesioni a persone di 15-29 anni per ora - comune e provincia di Lecce - Anno 2013

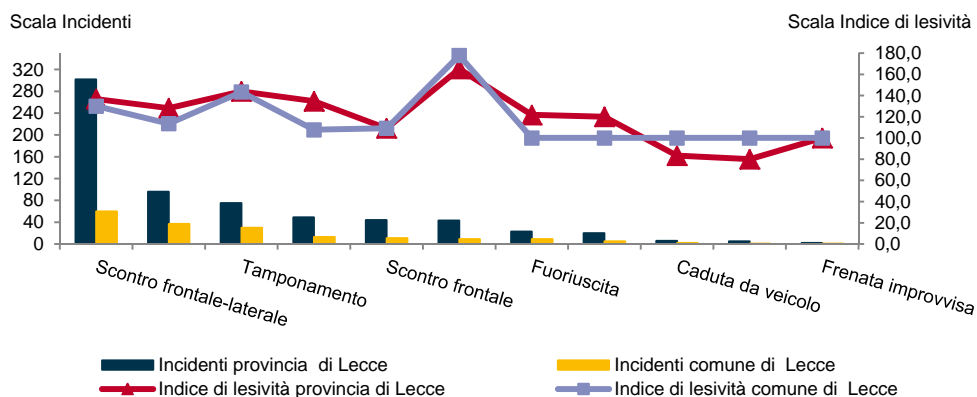


Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.
(a) Rapporto percentuale tra il numero dei feriti ed il numero degli incidenti.

3.4 Natura degli incidenti, cause e veicoli coinvolti

Analogamente a quanto si osserva nella provincia anche nel comune di Lecce il maggior numero di incidenti avviene per scontro frontale e laterale (33,7 per cento); la lesività in assoluto più elevata si riscontra però nei casi di “urto con ostacolo accidentale (177,8 feriti ogni cento incidenti) (Figura 3.12).

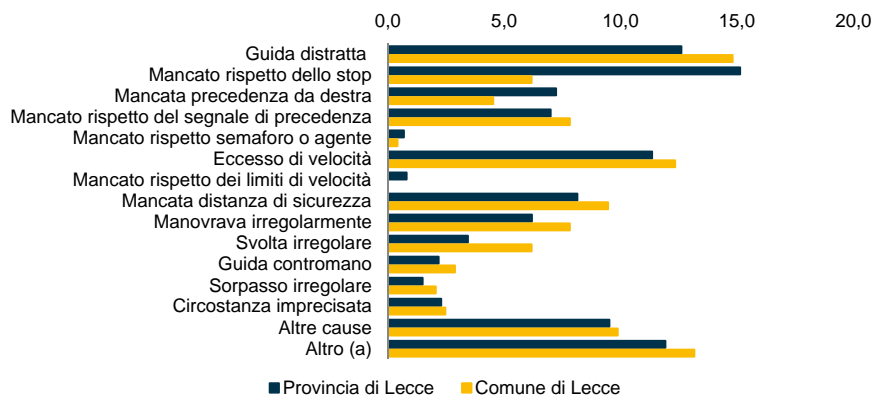
Figura 3.12 - Incidenti stradali con lesioni a persone di 15-29 anni e indice di lesività (a) secondo la natura - comune e provincia di Lecce - Anno 2013 (valori assoluti e indicatori)



Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.

In riferimento ai comportamenti errati di guida, se a livello provinciale la principale causa di incidente risulta essere il mancato rispetto dello stop (15,1 per cento), nel comune di Lecce è la guida distratta (14,8 per cento), seguita da eccesso di velocità (12,3 per cento) e mancanza della distanza di sicurezza (9,5 per cento) (Figura 3.13).

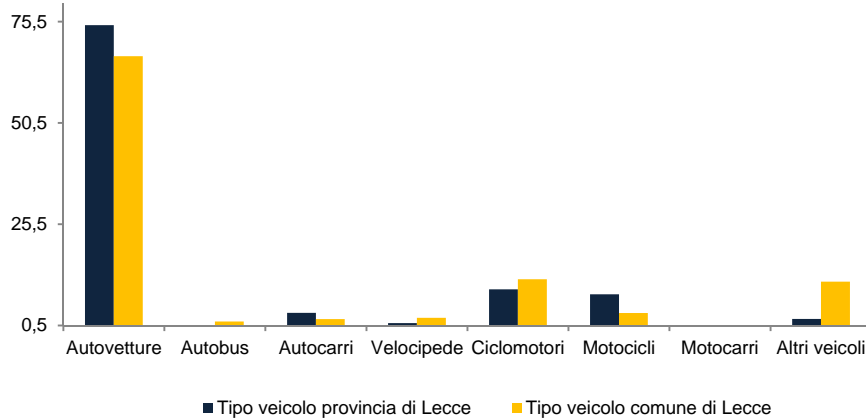
Figura 3.13 - Cause accertate o presunte di incidente con lesioni a persone di 15-29 anni per mese - comune e provincia di Lecce - Anno 2013 (valori percentuali)



Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.

Anche a livello comunale i veicoli più coinvolti in incidenti stradali sono le autovetture, che rappresentano i due terzi dei veicoli complessivamente coinvolti negli incidenti registrati nel 2013, seguono i ciclomotori (11,9 per cento) e i motocicli (3,6 per cento) (Figura 3.14).

Figura 3.14 - Incidenti stradali con lesioni a persone di 15-29 anni - comune e provincia di Lecce (valori percentuali)



Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.

PARTE SECONDA
I PROTAGONISTI DELLA RICERCA
E LA SOCIETÀ CIVILE

CAPITOLO 4

I GIOVANI UTENTI DELLA STRADA: RISULTATI DELL'INDAGINE

4.1 Introduzione

Il capitolo illustra i risultati di una indagine statistica condotta dal Gruppo di Lavoro Permanente in materia statistica presso la Prefettura di Lecce², volta ad indagare il rapporto dei giovani della provincia di Lecce con la sicurezza stradale.

Alla base della ricerca vi sono alcune considerazioni sul rischio che la strada rappresenta per i giovani a livello nazionale e locale, che si aggiungono a quanto già approfondito nei capitoli precedenti.

Gli incidenti stradali rappresentano per i giovani italiani di età compresa tra i 15 e i 29 anni la principale causa di morte: il 29 per cento dei decessi avvenuti in questa fascia di età nel 2012 è stato determinato da incidenti di trasporto.³ I maschi risultano maggiormente vulnerabili, presentando rischi fino a quattro volte superiori a quelli delle femmine. Basti pensare che l'81 per cento dei decessi per incidente stradale nella fascia di età 15-29 ha riguardato ragazzi ed il 19 per cento ragazze.

I dati territoriali confermano anche per la provincia di Lecce la tendenza nazionale. Rispetto alla media italiana, tuttavia, la provincia si distingue per il maggior rischio cui sembrano esposti i maschi nella fascia di età 15-24 anni. Per essi, infatti, i coefficienti standard di mortalità a seguito di incidente stradale, riferiti agli anni 2006-2012, risultano sistematicamente superiori alla media italiana.

Le cause del maggiore rischio giovanile sono molteplici ed evidenziate in numerosi studi. Concorrono l'inesperienza alla guida, l'errata percezione del rischio e della propria vulnerabilità, la pressione dei pari ad assumere comportamenti a rischio, la velocità eccessiva, la guida notturna, l'affaticamento, la distrazione, la tendenza a violare il codice stradale, il mancato uso dei dispositivi di sicurezza, l'assunzione di sostanze stupefacenti e alcol.

Il consumo di alcol è sicuramente un importante fattore di rischio stradale in quanto riduce la prontezza di riflessi e l'attenzione. Secondo l'Istituto Superiore di Sanità (2010) gli incidenti stradali correlati all'abuso di alcolici in Italia sono pari al 30-35 per cento del totale degli incidenti. Per i giovani guidatori l'alcol risulta ancora più pericoloso a causa dell'inesperienza e della minore abitudine dell'organismo all'assunzione.

Il capitolo è stato redatto da Grazia Brunetta, Ufficio di statistica della Provincia di Lecce.

² Alla realizzazione dell'indagine hanno collaborato tutti i componenti del Gruppo di Lavoro in materia statistica presso la Prefettura di Lecce ed il personale degli Uffici di statistica della Provincia di Lecce e della Prefettura di Lecce.

³ Fonte dati: Elaborazione su dati Istat.2014. Indagine sui decessi e sulle cause di morte - Anno 2012; Istat Sistema Health for All - Dicembre 2014

In tema di consumo di alcol, i più recenti dati Istat riferiti al 2014 evidenziano che il *binge drinking*⁴, rappresentato da episodi di ubriacatura concentrati in singole occasioni, risulta particolarmente diffuso, in Italia, nella fascia di età 18-24 anni e coinvolge il 21,0 per cento dei maschi e il 7,6 per cento delle femmine, per lo più durante momenti di socializzazione quali discoteca, spettacoli sportivi, concerti.

Partendo da tali dati, il Gruppo di Lavoro ha voluto dare un contributo a una migliore conoscenza del fenomeno della sicurezza stradale giovanile nella provincia di Lecce, attraverso un approfondimento statistico volto ad indagare le esperienze dei giovani salentini connesse a tale tema, i loro atteggiamenti nei confronti delle regole della strada e dei dispositivi di sicurezza, il grado di consapevolezza rispetto ai comportamenti a rischio, le situazioni ricorrenti avvertite come pericolose.

Per la realizzazione dell'indagine è risultata fondamentale la collaborazione di 18 Istituti di Scuola Secondaria Superiore della provincia. Altrettanto fondamentale è stata la disponibilità e serietà dei quasi 2.300 ragazzi coinvolti nella compilazione del questionario di rilevazione.

4.2 L'indagine e il metodo

Come si è detto, l'obiettivo dell'indagine è stato quello di approfondire il rapporto dei giovani della provincia di Lecce con la sicurezza stradale. La ricerca è stata condotta attraverso la somministrazione di un questionario anonimo, appositamente predisposto, ad un campione di adolescenti neo-patentati o prossimi alla patente di guida.

4.2.1 Il target di riferimento

Il target di riferimento dell'indagine, nello specifico, è stato l'insieme degli studenti frequentanti, nell'anno scolastico 2014/2015, le classi III, IV e V degli Istituti di Scuola Secondaria Superiore della provincia.

Si è scelto di limitare l'indagine agli studenti di scuola superiore per questioni di opportunità, economicità e affidabilità, anche alla luce dell'elevato tasso di partecipazione all'istruzione secondaria superiore⁵ che caratterizza i giovani della provincia, maggiore sia del dato regionale che di quello nazionale.

Secondo i dati del Ministero della Pubblica Istruzione si tratta in tutto di 22.774 studenti⁶, di essi il 21,3 per cento frequenta corsi di istruzione professionale, il 27,5 per cento di istruzione tecnica ed il 51,2 per cento corsi di istruzione classica, scientifica, magistrale e artistica.

4.2.2 Il campione

La numerosità del campione è risultata pari a 2.259 studenti, corrispondente al 10 per cento della popolazione di riferimento.

⁴Binge drinking: il consumo di 6 o più bicchieri di bevande alcoliche in un'unica occasione.

⁵Tasso di partecipazione all'istruzione secondaria: iscritti alla scuola secondaria di II grado per 100 residenti di età teorica corrispondente (14-18 anni).

⁶Sistema Informativo del Ministero della Pubblica Istruzione - Organico di diritto - Anno Scolastico 2014/2015

Le unità del campione sono state individuate attraverso più fasi. Dapprima tutte le classi III, IV e V delle Scuole Secondarie Superiori della provincia sono state raggruppate in 12 strati, sulla base dell'indirizzo di studi⁷ e dell'area territoriale in cui ha sede la scuola⁸.

Successivamente, nell'ambito di ciascuno strato, è stato campionato il 10 per cento delle classi III, IV e V, per un totale di 114 classi. L'individuazione delle classi è avvenuta attraverso l'estrazione casuale all'interno dei 18 Istituti di Scuola Secondaria Superiore dislocati sull'intero territorio provinciale che hanno partecipato all'iniziativa.

Nelle classi individuate, infine, il questionario è stato somministrato a tutti gli studenti presenti il giorno dell'indagine. Il tasso di non risposta è risultato pressoché nullo.

4.2.3 Il questionario

Il questionario di indagine è riportato nella Figura 4.1. Nella prima parte sono richieste alcune caratteristiche demografiche dell'intervistato (sesso, età, scolarizzazione). Successivamente il questionario si articola in due gruppi di quesiti. Un primo gruppo riguarda le abitudini, le esperienze e le opinioni dei rispondenti, in particolare:

- il rapporto quotidiano con la strada (veicoli guidati, mezzi utilizzati principalmente per gli spostamenti);
- le esperienze vissute legate alla sicurezza stradale (incidenti, multe, partecipazione a campagne di sensibilizzazione);
- lo stile di vita (attività principale nel tempo libero) e le opinioni su aspetti strettamente connessi alla salute (consumo di alcol e di sostanze stupefacenti, fumo, abitudini alimentari scorrette).

Un secondo gruppo di quesiti sonda, invece, gli atteggiamenti nei confronti delle regole della strada, dei dispositivi di sicurezza e, in generale, del rischio stradale. I quesiti sono strutturati sotto forma di 24 *item* (12 a valenza positiva e 12 a valenza negativa) rispetto ai quali è stato chiesto di esprimere il grado di accordo, in una scala Likert da 1 (molto in disaccordo) a 6 (molto d'accordo). Gli item, che in parte derivano da questionari utilizzati in studi precedenti (in Bibliografia), hanno come specifico oggetto:

- il rispetto del codice della strada (3 item)
- i comportamenti di guida responsabile (2)
- la velocità eccessiva (3)
- il rispetto della distanza di sicurezza (2)
- l'uso della cintura di sicurezza (2)
- l'uso del casco (3)

⁷ Indirizzi di studio:

1. Istruzione Classica-Scientifica-Magistrale-Artistica;
2. Istruzione Tecnica;
3. Istruzione Professionale.

⁸ Aree territoriali:

1. Lecce;
2. Galatina-Nardò-Copertino-Galatone-Squinzano;
3. Maglie-Tricase-Alessano-Santa Cesarea-Otranto-Martano
4. Casarano-Gallipoli-Parabita.

- l'uso del cellulare alla guida (2)
- la guida in stato di sonno e stanchezza (1)
- la guida in stato di ebbrezza (4)
- la guida sotto effetto di sostanze stupefacenti (2)

Il questionario, infine, si conclude con la domanda aperta “In strada mi sento maggiormente in pericolo quando...” con cui gli studenti sono stati invitati a esprimersi liberamente sulle situazioni ritenute a rischio.

Prima della somministrazione il questionario è stato testato presso 41 studenti appartenenti al target di riferimento, al fine di valutare la facilità di comprensione e l'affidabilità delle risposte. Il risultato di questo controllo è positivo (coefficiente Alfa di Cronbach >0,80).

4.2.4 La somministrazione

La somministrazione del questionario è avvenuta dal 24 novembre al 12 dicembre 2014.

In ciascuno degli istituti scolastici coinvolti è stato individuato un docente incaricato che, dopo aver ricevuto istruzioni sulla corretta metodologia di somministrazione, ha consegnato agli studenti i questionari durante l'orario di lezione e, al termine della compilazione, li ha raccolti in forma anonima.


In alternativa alla compilazione in forma cartacea, il questionario poteva essere compilato anche on-line, utilizzando un modello predisposto con il software LimeSurvey. Soltanto il 5 per cento delle classi ha optato per la compilazione on-line.

4.2.5 L'elaborazione dei dati

I questionari sono stati validati in ordine alla completezza dei dati raccolti. Per la realizzazione della banca dati è stato utilizzato il software LimeSurvey. Le elaborazioni sono avvenute con l'utilizzo del software di analisi statistica SPSS 19.

I risultati illustrati di seguito sono sempre riferiti al campione e a quanto i ragazzi hanno dichiarato.

Figura 4.1 - Questionario di rilevazione



Gruppo di Lavoro
Permanente
in materia statistica
presso la
Prefettura di Lecce

Gentile studente,

di seguito troverai una serie di domande, alcune sono relative a fatti, altre ti chiedono di esprimere un'opinione. Le tue risposte ci aiuteranno in una ricerca volta a conoscere meglio gli atteggiamenti dei giovani utenti della strada. E' importante quindi leggere ogni domanda attentamente e rispondere con sincerità, senza tralasciare alcuna risposta. Ricorda che non ci sono risposte giuste o sbagliate, ma solo risposte che ritieni siano adatte a te.

Il questionario è anonimo e da esso non si potrà, in alcun modo, risalire alla tua persona.

Grazie per la preziosa collaborazione

Scuola _____ **Classe** _____ **Sez.** _____

Sesso: Maschio Femmina **Età (anni compiuti):** _____

1. Quale di questi veicoli guidi?

Bicicletta Motoscooter Auto

Altro (specificare): _____

2. Quale mezzo utilizzi principalmente per i tuoi spostamenti? (una sola risposta)

A piedi Mezzo pubblico Bicicletta

Motoscooter Auto Altro (specificare): _____

3. Hai mai avuto incidenti stradali? Sì No

3.1 Se Sì, su quale veicolo ti trovavi nell'incidente più grave che ti è capitato?

Nessun veicolo, ero a piedi Bicicletta

Motoscooter Auto

Altro (specificare): _____

4. Sei mai stato multato? Sì No

4.1 Se Sì, per quale motivo?

Mancato uso cinture di sicurezza Mancato uso del casco

Uso del cellulare durante la guida Attraversamento con il semaforo rosso

Eccesso di velocità Mancato rispetto distanza di sicurezza

Altro (specificare): _____

5. Hai mai partecipato a campagne di sensibilizzazione sul tema della sicurezza stradale?

Sì No

5.1 Se Sì, in quale contesto?

Scuola Comune

Enti / Associazioni Altro (specificare): _____

6. Tra le seguenti attività, a quale dedichi la maggior parte del tuo tempo libero? (una sola risposta)

Vedere la TV Ascoltare musica Navigare e chattare in Internet

Leggere Praticare sport Giocare con i videogiochi

Stare con gli amici Altro (specificare): _____

Figura 4.1 (segue) - Questionario di rilevazione

7. Leggi attentamente le seguenti affermazioni e per ciascuna di esse indica con una croce il tuo grado di accordo, utilizzando la scala da 1 (Molto in disaccordo) a 6 (Molto d'accordo) riportata accanto a ciascuna affermazione

1	2	3	4	5	6
Molto in disaccordo	Abbastanza in disaccordo	Un po' in disaccordo	Poco d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo

7.1	Infrangere qualche regola del Codice Stradale non significa essere un cattivo guidatore	1	2	3	4	5	6
7.2	Ad un amico che guida a velocità eccessiva bisogna chiedere di decelerare ammettendo la paura	1	2	3	4	5	6
7.3	Il casco deve essere indossato anche se non è allacciato	1	2	3	4	5	6
7.4	In auto le cinture di sicurezza sono utili solo fuori città	1	2	3	4	5	6
7.5	Mettersi alla guida quando si ha sonno può essere rischioso	1	2	3	4	5	6
7.6	L'uso del casco è utile per prevenire il trauma cranico	1	2	3	4	5	6
7.7	Gli effetti dell'alcol dipendono solo da quanto una persona è abituata a bere	1	2	3	4	5	6
7.8	La cintura di sicurezza è utile per ridurre i danni in caso di incidente	1	2	3	4	5	6
7.9	Assumere droghe in basse quantità migliora temporaneamente l'attenzione alla guida	1	2	3	4	5	6
7.10	Il cellulare alla guida si può usare per brevi telefonate	1	2	3	4	5	6
7.11	Non voglio rischiare la vita e la salute andando in macchina con un guidatore irresponsabile	1	2	3	4	5	6
7.12	La velocità eccessiva è una delle cause principali degli incidenti gravi e mortali	1	2	3	4	5	6
7.13	Non mi farei trasportare da un guidatore che avesse bevuto alcol	1	2	3	4	5	6
7.14	Mantenere sempre la distanza di sicurezza serve ad evitare incidenti	1	2	3	4	5	6
7.15	L'alcol rende meno capaci di valutare i rischi	1	2	3	4	5	6
7.16	Il conducente del veicolo deve valutare personalmente quando attenersi al Codice Stradale	1	2	3	4	5	6
7.17	Assumere droghe compromette seriamente la capacità di guida di un veicolo	1	2	3	4	5	6
7.18	L'uso del telefonino mentre si guida è pericoloso	1	2	3	4	5	6
7.19	Se sai guidare bene e non vedi pericoli è ragionevole andare un po' più velocemente	1	2	3	4	5	6
7.20	L'uso del casco non serve a nulla tanto, se devi farti male...	1	2	3	4	5	6
7.21	L'assunzione di alcol provoca effetti pericolosi alla guida solo se avviene in quantità elevata	1	2	3	4	5	6
7.22	In qualunque circostanza, il rispetto del Codice Stradale è fondamentale per evitare incidenti	1	2	3	4	5	6
7.23	Le gare di impennata con il motorino tra amici sono divertenti purché in luoghi adatti	1	2	3	4	5	6
7.24	I sistemi di protezione dei veicoli sono così efficaci che è poco pericoloso non mantenere le distanze di sicurezza	1	2	3	4	5	6

8. Come valuti le conseguenze dei seguenti comportamenti sulla salute:

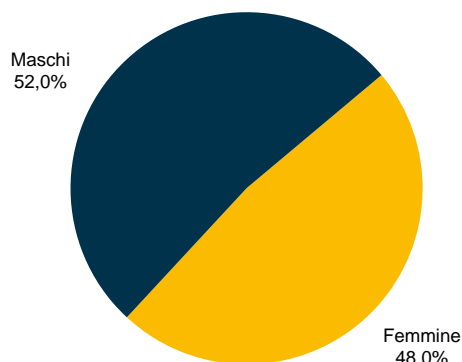
	Poco dannoso										Molto dannoso									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
8.1	Consumo di bevande alcoliche																			
8.2	Utilizzo di sostanze stupefacenti																			
8.3	Fumo di tabacco																			
8.4	Abitudini alimentari scorrette																			

9. In strada mi sento maggiormente in pericolo quando:

4.3 Le caratteristiche del campione

Gli studenti intervistati sono stati in tutto 2.259, nel 52,0 per cento dei casi maschi e nel 48,0 per cento femmine (Figura 4.2).

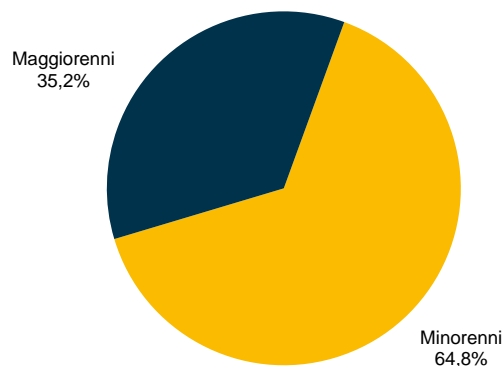
Figura 4.2 - Intervistati per sesso



Fonte: Elaborazioni su risultati dell'indagine campionaria.

L'età media è di 17 anni, per entrambi i sessi. Il 64,8 per cento dei rispondenti è minorenni (fascia di età 14-17 anni) e il 35,2 per cento maggiorenne (18-22 anni) come evidenziato nella Figura 4.3.

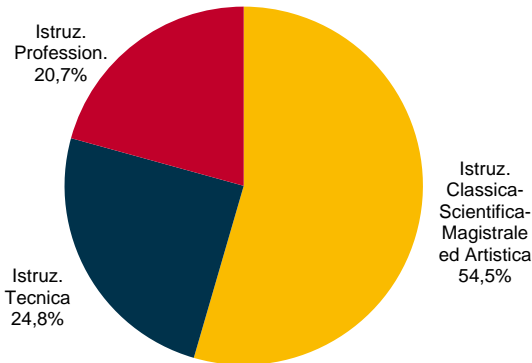
Figura 4.3 - Intervistati per età



Fonte: Elaborazioni su risultati dell'indagine campionaria.

Con riferimento all'indirizzo di studi, il 54,5 per cento degli intervistati frequenta corsi di Istruzione Classica, Scientifica, Magistrale o Artistica, il 24,8 per cento corsi di Istruzione Tecnica ed il 20,7 per cento di Istruzione Professionale (Figura 4.4).

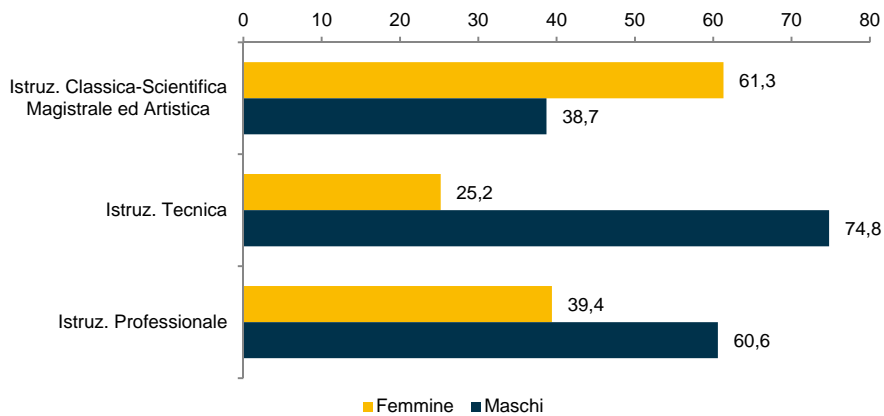
Figura 4.4 - Intervistati per indirizzo di studi



Fonte: Elaborazioni su risultati dell'indagine campionaria.

Mentre nell'Istruzione Classica, Scientifica, Magistrale o Artistica prevalgono le donne (61,3 per cento dei rispondenti), negli indirizzi di studio Tecnici e Professionali sono i maschi a prevalere, risultando rispettivamente il 74,8 per cento ed il 60,6 per cento degli intervistati (Figura 4.5).

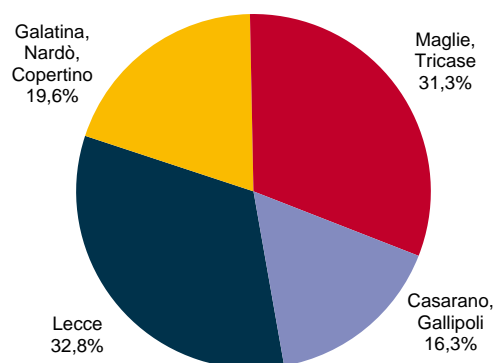
Figura 4.5 – Intervistati per indirizzo di studi e sesso (valori percentuali)



Fonte: Elaborazioni su risultati dell'indagine campionaria.

Relativamente all'area territoriale in cui ha sede la scuola frequentata, il 32,8 per cento degli studenti segue i corsi nel comune capoluogo, il 31,3 per cento nei comuni dell'area Maglie-Tricase, il 19,6 per cento in quelli dell'area Galatina-Nardò-Copertino e, infine, il 16,3 per cento nell'area Casarano-Gallipoli (Figura 4.6).

Figura 4.6 - Intervistati per area territoriale sede dell'Istituto Scolastico frequentato



Fonte: Elaborazioni su risultati dell'indagine campionaria.

L'analisi ex-post delle caratteristiche del campione ha evidenziato una composizione dello stesso che, rispetto al sesso e all'indirizzo di studi, risulta coerente con la distribuzione riscontrata per il complesso degli iscritti alle scuole secondarie superiori della provincia, sulla base dei più recenti dati Istat⁹.

Inoltre, a conferma della buona rappresentatività del campione selezionato, si rileva che la sua distribuzione per area territoriale, indirizzo di studi e classe frequentata è sovrapponibile con quella osservata nella popolazione target e risultante dal Sistema Informativo Miur per l'anno scolastico 2014/2015.

4.4 Le abitudini e le esperienze

Le abitudini e le esperienze dei giovani intervistati sono state analizzate da tre punti di vista. Dapprima i ragazzi sono stati osservati nel loro rapporto quotidiano con la strada, in merito ai veicoli guidati e alle principali modalità di spostamento.

Successivamente l'analisi si è soffermata sulle vicende che possono avere condizionato il loro approccio nei confronti della sicurezza stradale, quali il coinvolgimento in incidenti, la contestazione di infrazioni, la partecipazione a campagne di sensibilizzazione sul tema.

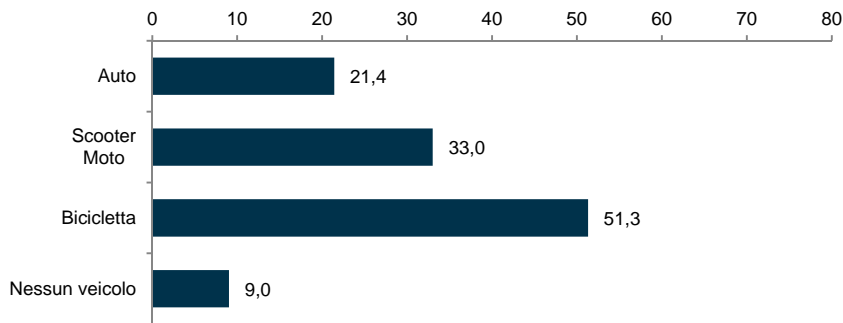
Infine, per meglio inquadrare lo stile di vita dei rispondenti, sono state esaminate le attività prevalenti nel tempo libero.

4.4.1 I veicoli guidati

Dall'indagine emerge che, tra tutti i veicoli utilizzati, la bicicletta è il mezzo che vanta il maggior numero di conducenti, interessando il 51,3 per cento degli intervistati. I ciclomotori (scooter e moto) sono guidati dal 33,0 per cento degli studenti, mentre l'auto dal 21,4 per cento di essi. Solo il 9,0 per cento del campione riferisce di non guidare alcun mezzo (Figura 4.7).

⁹ ISTAT - Rilevazione sulle scuole secondarie di secondo grado - Anno 2013

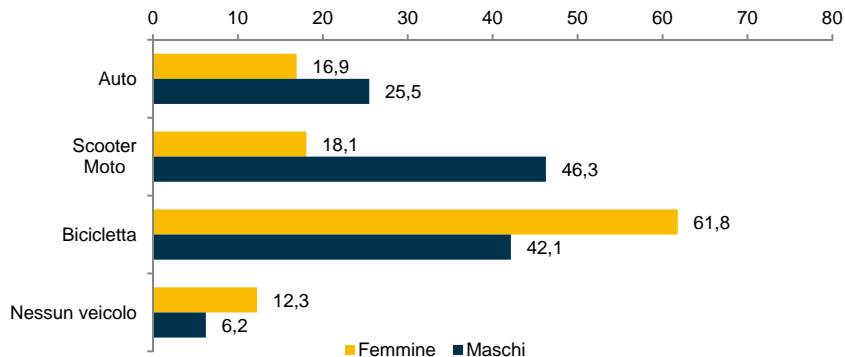
Figura 4.7 - Intervistati per veicoli guidati (valori percentuali)



Fonte: Elaborazioni su risultati dell'indagine campionaria.

Le differenze di genere, illustrate nella Figura 4.8, appaiono marcate. Rispetto alle femmine, infatti, i maschi risultano in media maggiormente propensi alla guida di veicoli a motore. Questo si verifica soprattutto per i ciclomotori, guidati dal 46,3 per cento dei maschi e solo dal 18,1 per cento delle femmine. Condurre la bicicletta, al contrario, si rivela molto più frequente per le ragazze (61,8 per cento di esse), rispetto ai ragazzi (42,1 per cento dei maschi). Anche tra quanti non guidano alcun mezzo prevalgono le femmine.

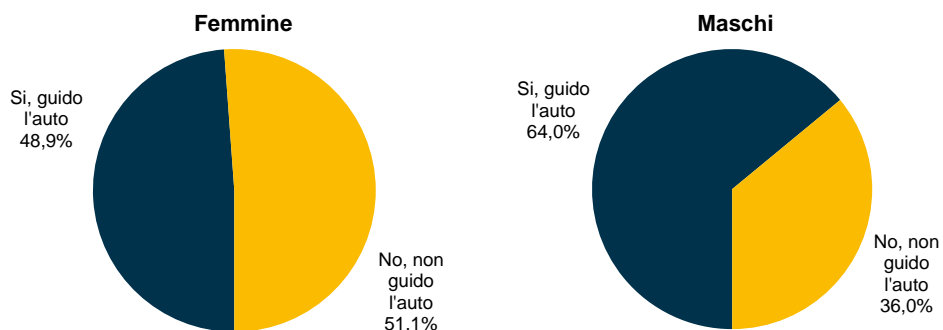
Figura 4.8 - Intervistati per veicoli guidati e sesso (valori percentuali)



Fonte: Elaborazioni su risultati dell'indagine campionaria

La maggior parte degli studenti maggiorenni ha affermato di guidare l'auto (57,1 per cento) e l'incidenza dei guidatori è decisamente superiore tra i maschi (64,0 per cento), rispetto alle femmine (48,9 per cento). Sono confermate, pertanto, le differenze di genere prima evidenziate (Figura 4.9).

Figura 4.9 - Intervistati maggiorenni, per risposta alla domanda "Guidi l'auto?"

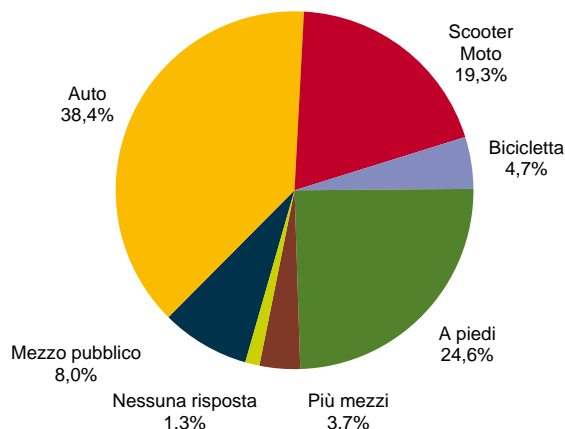


Fonte: Elaborazioni su risultati dell'indagine campionaria.

4.4.2 Le principali modalità di spostamento

Gran parte degli studenti ha affermato di spostarsi, come conducente o passeggero, prevalentemente in auto (38,4 per cento degli intervistati) oppure in ciclomotore (19,3 per cento). Circa uno studente su quattro (24,6 per cento), invece, si sposta soprattutto a piedi. I mezzi pubblici sono utilizzati come sistema principale di trasporto appena dall'8,0 per cento del campione. La bicicletta che, come si è visto, la maggior parte dei ragazzi ha dichiarato di guidare, è adoperata come modalità prevalente solo dal 4,7 per cento di essi, nonostante il clima temperato e la configurazione pianeggiante del territorio (Figura 4.10).

Figura 4.10 - Intervistati per principale modalità di spostamento



Fonte: Elaborazioni su risultati dell'indagine campionaria

I dati illustrati nella Tavola 4.1, confermano che l'auto è la modalità di spostamento più diffusa nelle diverse aree territoriali. Il suo utilizzo, tuttavia, è più frequente nella circoscrizione Maglie-Tricase (44,8 per cento degli studenti) e me-

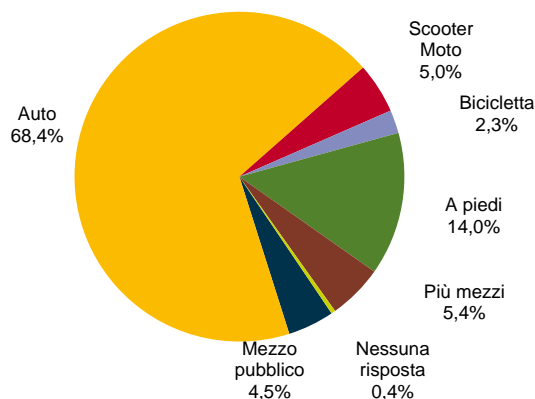
no ricorrente nell'area Galatina-Nardò-Copertino (31,8 per cento). In quest'ultima, al contrario, si riscontra una quota relativamente elevata di studenti che si muovono prevalentemente a piedi (29,6 per cento). Nel capoluogo, infine, si osserva un maggiore ricorso al mezzo pubblico, che interessa il 13,7 per cento degli studenti iscritti a Lecce.

Tavola 4.1 - Intervistati per principale modalità di spostamento ed area territoriale sede dell'Istituto Scolastico frequentato (valori percentuali di colonna)

PRINCIPALE MEZZO DI TRASPORTO	Area territoriale			
	Lecce	Galatina, Nardò, Copertino	Maglie, Tricase	Casarano, Gallipoli
Mezzo pubblico	13,7	3,4	6,2	5,4
Auto	34,4	31,8	44,8	42,1
Scooter/moto	20,4	22,1	16,3	19,8
Bicicletta	3,5	5,4	6,1	3,5
Più mezzi	4,2	6,5	1,8	2,7
A piedi	22,4	29,6	23,8	24,7
Nessuna risposta	1,5	1,1	1,0	1,6
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0

Per i guidatori di auto, la quota di coloro che utilizzano prevalentemente tale veicolo per gli spostamenti risulta molto più elevata, pari al 68,4 per cento, probabilmente anche per l'età più elevata (Figura 4.11). Conseguentemente per essi si riduce, rispetto ai non guidatori, il ricorso a tutte le altre modalità e, in particolare, all'utilizzo del ciclomotore.

Figura 4.11 - Intervistati guidatori di auto, per principale modalità di spostamento



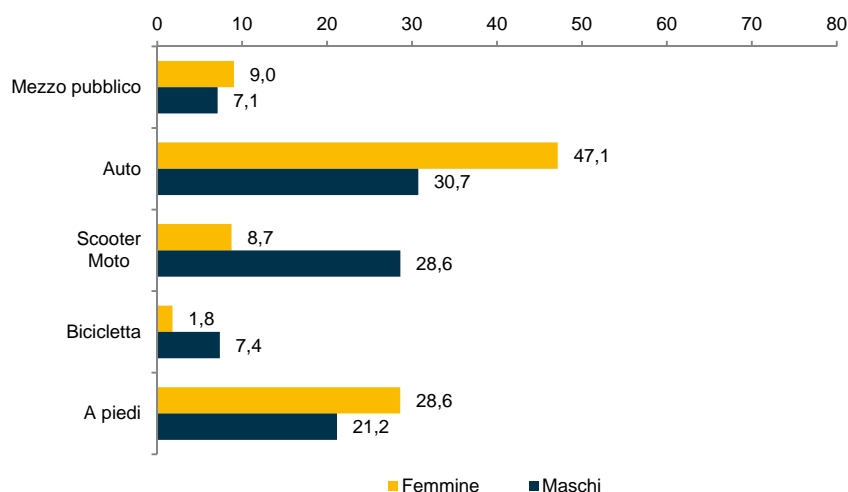
Fonte: Elaborazioni su risultati dell'indagine campionaria.

Le differenze di genere, già osservate in merito ai veicoli guidati, emergono marcate anche per le abituali modalità di spostamento (Figura 4.12). Quasi la metà delle ragazze (47,1 per cento) utilizza prevalentemente l'auto, spesso in qualità di passeggero dato che, come si è visto, solo il 16,9 per cento di esse guida il veicolo.

Inoltre, una quota rilevante delle femmine, pari al 28,6 per cento, si sposta soprattutto a piedi.

Per i maschi l'auto rimane la principale modalità di spostamento, ma con una frequenza che, risultando pari al 30,7 per cento, è decisamente più bassa rispetto a quella riscontrata per le coetanee. Risulta invece notevolmente più elevato il ricorso allo scooter che riguarda il 28,6 per cento dei maschi, rispetto all'8,7 per cento delle femmine.

Figura 4.12 - Intervistati per principale modalità di spostamento e sesso (valori percentuali)



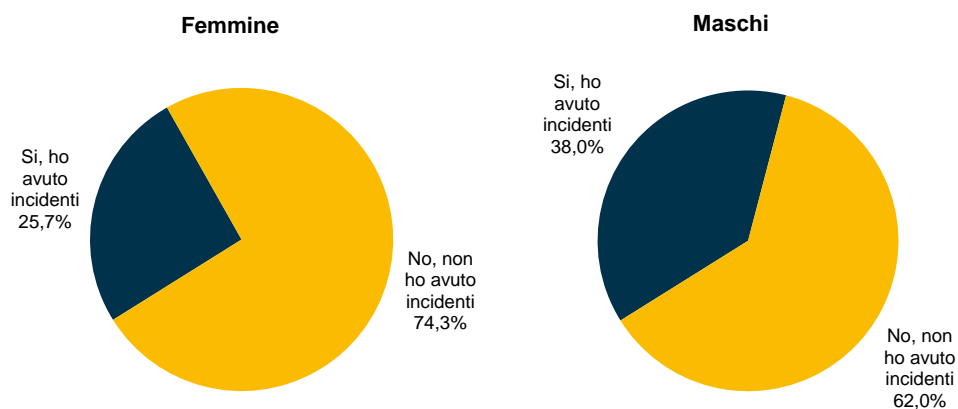
Fonte: Elaborazioni su risultati dell'indagine campionaria.

4.4.3 Gli incidenti stradali

Uno studente su tre ha riferito di essere stato coinvolto, nell'arco della propria vita, almeno in un incidente stradale, come guidatore, passeggero oppure semplice pedone (32,2 per cento degli intervistati).

I maschi hanno vissuto questa esperienza con frequenza decisamente superiore rispetto alle femmine. Il coinvolgimento è stato segnalato, infatti, dal 38,0 per cento dei ragazzi e dal 25,7 per cento delle ragazze (Figura 4.13).

Figura 4.13 - Intervistati per risposta alla domanda “Hai mai avuto incidenti stradali?”



Fonte: Elaborazioni su risultati dell'indagine campionaria.

I dati per area territoriale non fanno emergere differenze di rilievo tra le diverse circoscrizioni: il coinvolgimento in sinistri, infatti, riguarda ovunque circa un terzo degli studenti intervistati (Tavola 4.2).

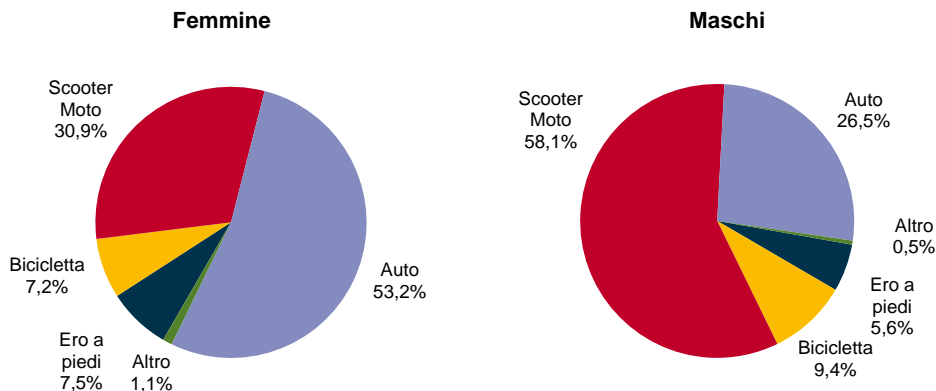
Tavola 4.2 - Intervistati per risposta alla domanda “Hai mai avuto incidenti stradali?” ed area territoriale (valori percentuali di colonna)

Risposta	Area territoriale			
	Lecce	Galatina, Nardò, Copertino	Maglie, Tricase	Casarano, Gallipoli
Si, ho avuto incidenti	32,8	34,3	29,6	33,2
No, non ho avuto incidenti	67,2	65,7	70,4	66,8
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Elaborazioni su risultati dell'indagine campionaria.

Relativamente ai veicoli su cui gli intervistati si trovavano all'atto dell'incidente più grave loro occorso, si osserva che per i maschi prevalgono, nell'ordine, il ciclomotore (58,1 per cento dei ragazzi), l'automobile (26,5 per cento) e la bicicletta (9,4 per cento). Il 5,6 per cento era a piedi. Le ragazze si trovavano, invece, soprattutto in automobile (53,2 per cento), in ciclomotore (30,9 per cento) e in bicicletta (7,2 per cento). Il 7,4 per cento di esse era, invece, a piedi (Figura 4.14).

Figura 4.14 - Intervistati che hanno avuto incidenti, per veicolo sul quale si trovavano nel più grave incidente occorso e sesso.

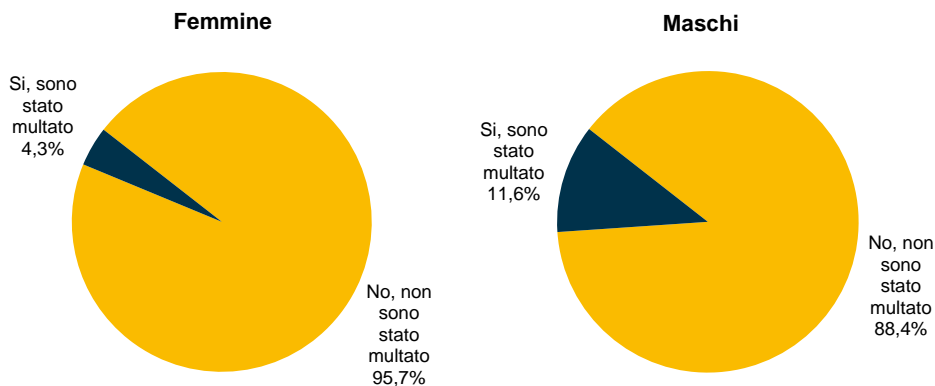


Fonte: Elaborazioni su risultati dell'indagine campionaria.

4.4.4 I comportamenti sanzionati

Gli intervistati che hanno riferito di essere stati multati almeno una volta nella loro vita sono solo l'8,3 per cento del totale. L'incidenza tra i maschi è dell'11,6 per cento, e risulta più che doppia rispetto a quella osservata per le femmine (4,3 per cento), come illustrato nella Figura 4.15.

Figura 4.15 - Intervistati per risposta alla domanda "Sei mai stato multato?"



Fonte: Elaborazioni su risultati dell'indagine campionaria

Dall'analisi dei dati per area territoriale non emergono differenze di rilievo tra le diverse circoscrizioni. La quota di studenti multati, infatti, risulta ovunque molto prossima alla media provinciale.

Al contrario, analizzando i dati per indirizzo di studio, si registra una minore frequenza di studenti multati negli istituti dell'area Classica, Scientifica, Magistrale e Artistica (5,8 per cento), e una maggiore incidenza tra quelli dell'Indirizzo Tecni-

co (11,5 per cento) e Professionale (10,9 per cento), come evidenziato nella Tavola 4.3.

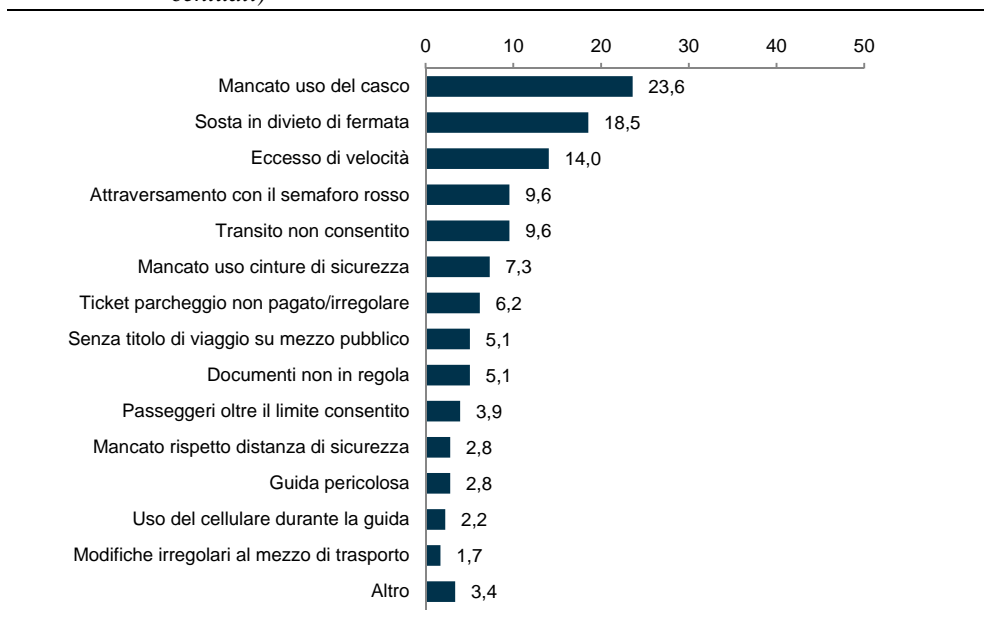
Tavola 4.3 - Intervistati per risposta alla domanda “Sei mai stato multato?” e indirizzo di studi (valori percentuali di colonna)

Risposta	Indirizzo di studi		
	Istruz. Classica, Scientifica, Magistrale ed Artistica	Istruz. Tecnica	Istruz. Professionale
Si, sono stato multato	5,8	11,5	10,9
No, non sono mai stato multato	94,2	88,5	89,1
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Elaborazioni su risultati dell'indagine campionaria.

L'infrazione maggiormente contestata è il mancato uso del casco, come dichiara quasi uno su quattro tra gli studenti sanzionati (23,6 per cento). Seguono, nell'ordine, la sosta in divieto di fermata (18,5 per cento), l'eccesso di velocità (14,0 per cento), l'attraversamento con il semaforo rosso (9,6 per cento), il transito non consentito (9,6 per cento) e il mancato utilizzo delle cinture di sicurezza (7,3 per cento), come evidenziato nella Figura 4.16.

Figura 4.16 - Intervistati che sono stati multati, per infrazione contestata (valori percentuali)



Fonte: Elaborazioni su risultati dell'indagine campionaria.

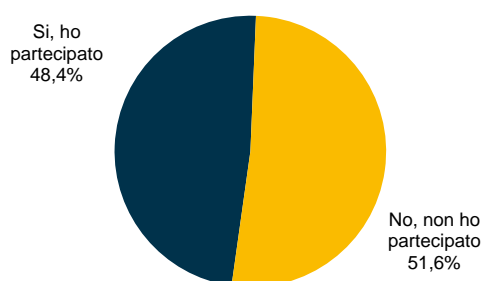
Il mancato uso del casco si conferma l'infrazione più ricorrente tra i maschi e riguarda il 28,2 per cento dei ragazzi multati. Per le femmine, invece, è la sosta in divieto di fermata la violazione maggiormente contestata, avendo causato nel 22,2 per cento dei casi l'elevazione della multa.

I dati territoriali evidenziano, per il capoluogo, una maggiore frequenza, rispetto alla media provinciale, di studenti multati per sosta in divieto di fermata (31,1 per cento) e transito non consentito (14,8 per cento). L'area Casarano-Gallipoli si distingue, invece, per un numero relativamente più elevato di studenti multati per mancato uso del casco (33,3 per cento) e per eccesso di velocità (24,2 per cento). Il mancato uso delle cinture sicurezza, invece, è stato sanzionato soprattutto nella circoscrizione Galatina, Nardò, Copertino (15,6 per cento).

4.4.5 La partecipazione a campagne di sensibilizzazione

Circa la metà degli studenti (48,4 per cento) ha riferito di aver preso parte a campagne di sensibilizzazione sul tema della sicurezza stradale (Figura 4.17), con una maggior frequenza per le ragazze (54,7 per cento) rispetto ai ragazzi (42,3 per cento).

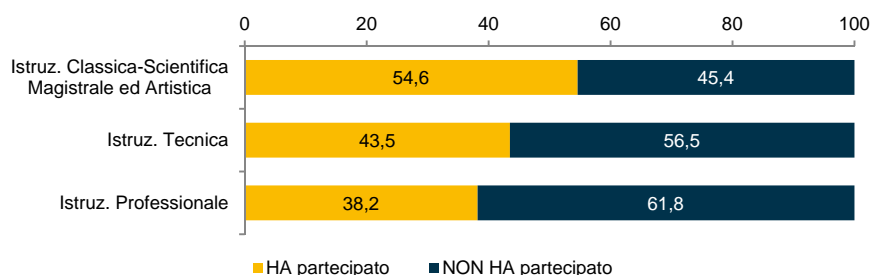
Figura 4.17 - Intervistati per risposta alla domanda "Hai mai partecipato a campagne di sensibilizzazione sul tema della sicurezza stradale?"



Fonte: Elaborazioni su risultati dell'indagine campionaria.

La partecipazione ha riguardato, in maggior misura, gli studenti degli istituti di istruzione liceale (54,6 per cento) e, meno frequentemente, gli studenti dell'indirizzo tecnico (43,5 per cento) e dell'indirizzo professionale (38,2 per cento), come evidenziato nella Figura 4.18.

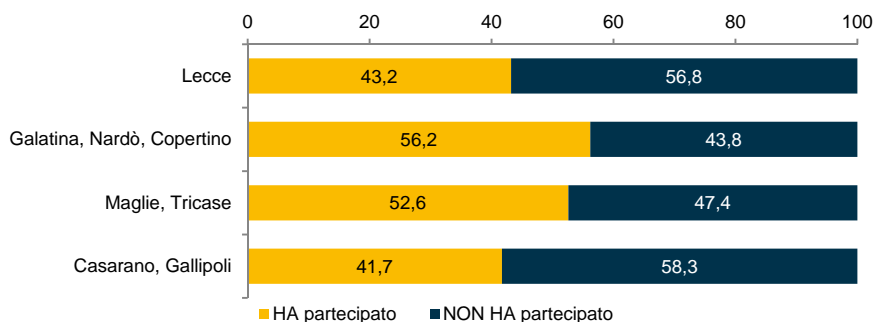
Figura 4.18 – Intervistati per partecipazione a campagne di sensibilizzazione ed indirizzo di studi (valori percentuali)



Fonte: Elaborazioni su risultati dell'indagine campionaria.

A livello territoriale la partecipazione è risultata più frequente per gli studenti delle aree di Galatina, Nardò, Copertino (56,2 per cento di essi) e di Maglie, Tricase (52,6 per cento). Il coinvolgimento è risultato, invece, meno ricorrente per gli studenti del capoluogo (43,2 per cento) e della circoscrizione Casarano-Gallipoli (41,7 per cento) come evidenziato nella figura 4.19.

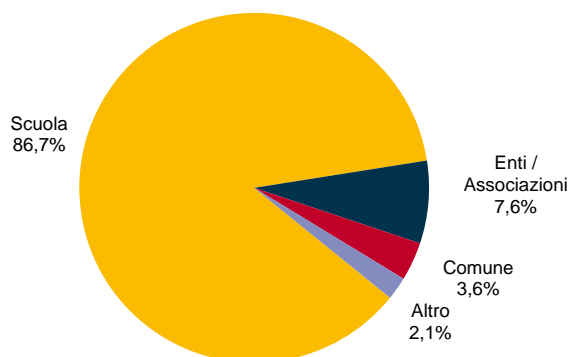
Figura 4.19 - Intervistati per partecipazione a campagne di sensibilizzazione ed area territoriale (valori percentuali)



Fonte: Elaborazioni su risultati dell'indagine campionaria.

L'educazione al corretto comportamento sulla strada è avvenuta prevalentemente nel contesto scolastico (86,7 per cento dei casi) e solo in misura inferiore presso Enti/Associazioni (7,6 per cento), Comuni (3,6 per cento) o in altri ambiti (2,1 per cento), come evidenziato nella Figura 4.20.

Figura 4.20 - Intervistati che hanno partecipato a campagne di sensibilizzazione sul tema della sicurezza stradale per contesto di partecipazione



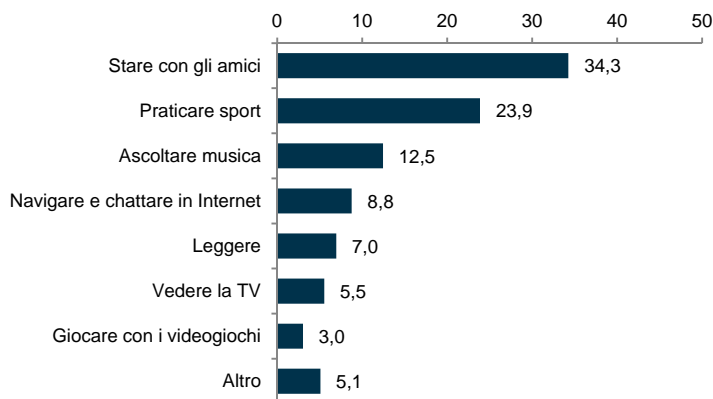
Fonte: Elaborazioni su risultati dell'indagine campionaria.

4.4.6 Le attività nel tempo libero

Circa uno studente su tre ha riferito di trascorrere il proprio tempo libero soprattutto in compagnia degli amici (34,3 per cento degli intervistati). Risulta rilevante anche la quota di coloro che si dedicano alla pratica di uno sport (23,9 per

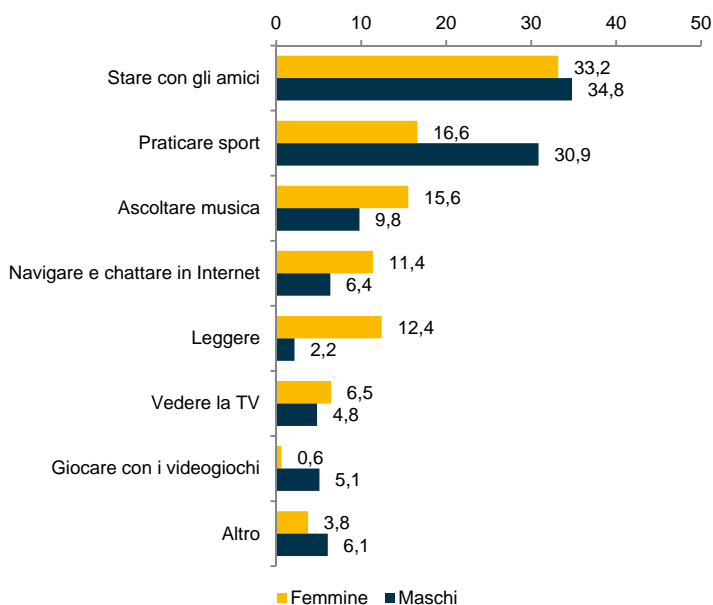
cento). Sono meno frequenti, invece, gli studenti che hanno riferito di ascoltare musica (12,5 per cento), navigare e chattare in Internet (8,8 per cento), leggere (7,0 per cento), vedere la TV (5,5 per cento) e, infine, giocare con i videogiochi (3,0 per cento), come illustrato nella Figura 4.21.

Figura 4.21 - Intervistati per attività prevalente nel tempo libero (valori percentuali)



Fonte: Elaborazioni su risultati dell'indagine campionaria

Figura 4.22 - Intervistati per attività prevalente nel tempo libero e sesso (valori percentuali)



Fonte: Elaborazioni su risultati dell'indagine campionaria.

Come si è visto, solo l'8,8 per cento degli intervistati riferisce di trascorrere la maggior parte del proprio tempo libero navigando e chattando in Internet, nonostante la innegabile diffusione di questa attività. Probabilmente ciò trova spiega-

zione nel fatto che si tratta di azioni così consuete e continue per una “generazione *multitasking*”, da essere svolte spesso contemporaneamente ad altre attività e, quindi, da non essere percepite come un modo a sé stante di impiegare il tempo.

Trascorrere la maggior parte del proprio tempo libero con gli amici è un’attività che accomuna sia i ragazzi (34,8 per cento) che le ragazze (33,2 per cento). Al contrario la pratica di uno sport riguarda soprattutto i maschi (30,9 per cento), in misura quasi doppia rispetto alle femmine (16,6 per cento). Queste ultime prevalgono, invece, nelle restanti attività, con l’unica eccezione del gioco con i videogiochi, segnalato più di frequente dai maschi (5,1 per cento) rispetto alle femmine (0,6 per cento) (Figura 4.22).

4.5 Comportamenti dannosi per la salute: le opinioni

Nel questionario di indagine è stato richiesto agli studenti di esprimere la propria valutazione sulle conseguenze per la salute di alcuni comportamenti a rischio, utilizzando una scala da 1 (non dannoso) a 10 (molto dannoso).

Le condotte sottoposte all’attenzione degli studenti sono state:

- il consumo di bevande alcoliche;
- l’utilizzo di sostanze stupefacenti;
- il fumo di tabacco;
- le abitudini alimentari scorrette.

Mentre l’assunzione di sostanze stupefacenti e il consumo di alcol sono comportamenti strettamente legati al tema della sicurezza stradale, dato il loro impatto su capacità di guida e percezione del pericolo, condotte quali il fumo di tabacco e le abitudini alimentari scorrette, hanno, invece, una meno immediata connessione con la tematica in esame, collegandosi, più in generale, alla salute ed al benessere dell’individuo.

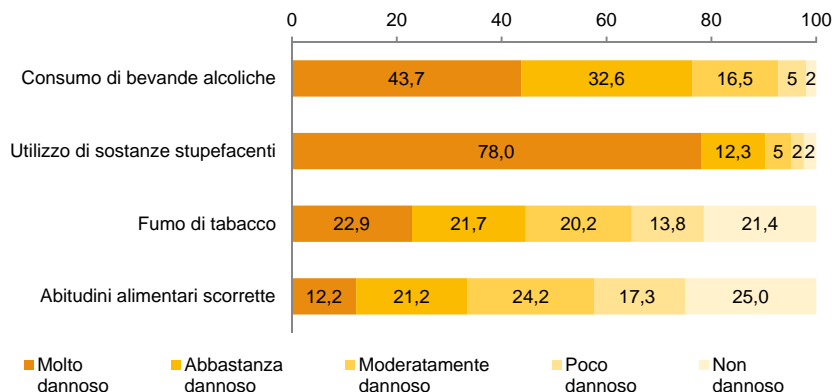
Tali comportamenti sono stati comunque sottoposti all’attenzione degli studenti al fine di osservare, in una prospettiva più ampia, la consapevolezza degli intervistati sul rischio che i vari stili di vita comportano e offrire, al contempo, un termine di confronto per le condotte più strettamente legate al tema di indagine.

La figura 4.23 illustra la distribuzione degli intervistati sulla base delle valutazioni espresse per i diversi comportamenti in esame. In essa, per semplicità di esposizione, le risposte degli studenti, fornite come si è detto in una scala da 1 a 10, sono state ricodificate come segue:

- 1 e 2: Non dannoso
- 3 e 4: Poco dannoso
- 5 e 6: Moderatamente dannoso
- 7 e 8: Abbastanza dannoso
- 9 e 10: Molto dannoso.

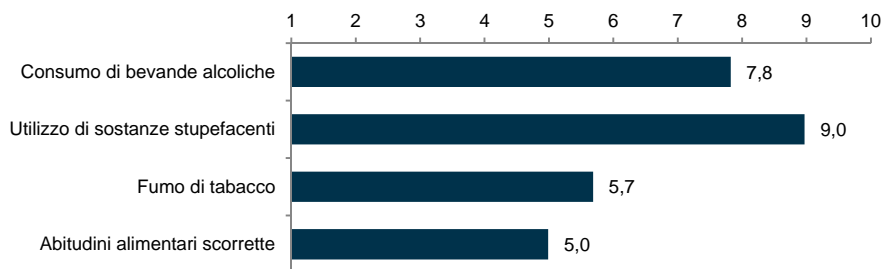
La figura 4.24 e la figura 4.25 illustrano, invece, le valutazioni mediamente fornite dagli studenti, rispettivamente nel complesso del campione e distintamente per maschi e femmine.

Figura 4.23 - Intervistati per risposta alla domanda “Come valuti le conseguenze dei seguenti comportamenti sulla salute?” (valori percentuali)



Fonte: Elaborazioni su risultati dell'indagine campionaria.

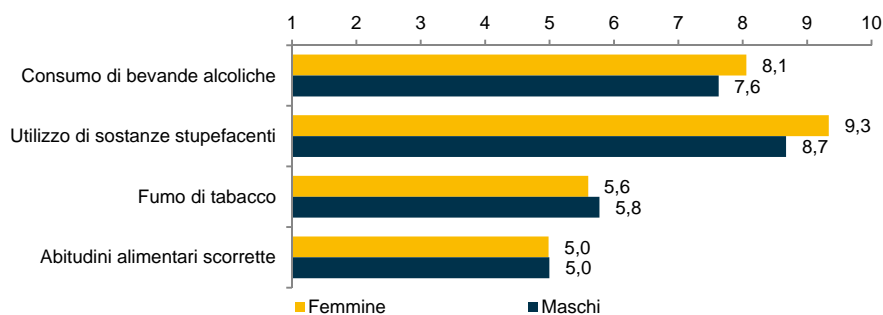
Figura 4.24 - Valutazione media^(a) attribuita dagli intervistati alle conseguenze dei diversi comportamenti sulla salute



Fonte: Elaborazioni su risultati dell'indagine campionaria.

(a) Scala di valutazione: da 1-Poco dannoso a 10-Molto dannoso.

Figura 4.25 - Valutazione media^(a) attribuita dagli intervistati alle conseguenze dei diversi comportamenti sulla salute, per sesso



Fonte: Elaborazioni su risultati dell'indagine campionaria.

(a) Scala di valutazione: da 1-Poco dannoso a 10-Molto dannoso.

Di seguito le risposte degli studenti saranno analizzate per ciascuno dei comportamenti esaminati.

4.5.1 Consumo di bevande alcoliche

Il 43,7 per cento degli studenti è risultato concorde nel sostenere che bere alcolici è estremamente dannoso per la salute. La maggior parte degli intervistati, tuttavia, non esprime giudizi drastici, considerando la pratica abbastanza dannosa (32,6 per cento dei casi), oppure moderatamente dannosa (16,5 per cento). I più scettici sui rischi di tale comportamento risultano meno frequenti e si sono espressi con il giudizio di poco dannoso (5,3 per cento) oppure per nulla dannoso (1,9 per cento).

La valutazione mediamente attribuita dagli studenti alle conseguenze dannose per la salute del consumo di alcolici risulta, in una scala da 1 a 10, pari a 7,8, (dev. std. 2,1), superiore per le femmine (8,1) rispetto ai maschi (7,6).

4.5.2 Utilizzo di sostanze stupefacenti

Gli studenti considerano l'utilizzo di sostanze stupefacenti di gran lunga il comportamento più rischioso per la salute, tra quelli esaminati. Esso, infatti, è giudicato "molto dannoso" dal 78,0 per cento degli intervistati. Il restante 22,0 per cento di studenti si mostra, invece, meno consapevole dei rischi per la salute connessi a questa pratica, ritenendola abbastanza dannosa nel 12,3 per cento dei casi, oppure mediamente dannosa (4,9 per cento), poco dannosa (2,4 per cento), non dannosa affatto (2,4 per cento).

Sempre in scala 1-10, il rischio per la salute derivante dall'utilizzo di droghe è stato valutato mediamente pari a 9,0 (dev. std. 1,9). Il dato è superiore per le ragazze (9,3) rispetto ai ragazzi (8,7). Risulta, inoltre, il comportamento per il quale si è riscontrata una maggiore discordanza di opinioni tra maschi e femmine.

4.5.3 Fumo di tabacco

Il fumo di tabacco è, tra i comportamenti presi in esame, quello che vede gli studenti tra loro meno concordi, non rilevandosi un'opinione nettamente prevalente sulle altre, come accaduto per le condotte esaminate in precedenza. Infatti sono sostanzialmente equivalenti le quote di studenti che considerano questo aspetto molto dannoso (22,9 per cento degli intervistati), abbastanza dannoso (21,7 per cento), moderatamente dannoso (20,2 per cento) o non dannoso affatto (21,4 per cento). Un residuo 13,8 per cento ha espresso il giudizio di poco dannoso.

Di conseguenza la valutazione mediamente attribuita dagli studenti al rischio che l'abitudine di fumare comporta, in una scala da 1 a 10, risulta pari a 5,7, con una deviazione standard molto alta e pari a 3,1. La valutazione media è sostanzialmente simile per i maschi (5,8) e per le femmine (5,6)

4.5.4 Abitudini alimentari scorrette

Le abitudini alimentari scorrette sono percepite da uno studente su quattro come assolutamente non dannose (25,0 per cento) e all'opposto molto dannose dal 12,2 per cento degli intervistati. I restanti studenti si distribuiscono tra un giudizio di abbastanza dannoso (21,2 per cento), moderatamente dannoso (24,2 per cento) e poco dannoso (17,3 per cento).

Il rischio per la salute è stato mediamente valutato con il giudizio di 5 (dev. std. 2,8) in una scala da 1 a 10, sia per i maschi che per le femmine.

4.6 Regole della strada e comportamenti a rischio

4.6.1 Metodologia di analisi

Prima di esaminare i risultati dell'indagine riguardanti l'atteggiamento degli studenti nei confronti delle regole della strada, dei dispositivi di sicurezza e, più in generale, del rischio stradale, si rende opportuna una breve premessa sulla metodologia utilizzata.

Come si è visto (Paragrafo 4.2.3), tali aspetti sono stati indagati attraverso una serie di affermazioni (*item*), rispetto alle quali è stato chiesto agli intervistati di esprimere il proprio grado di accordo, in una scala da 1 (molto in disaccordo) a 6 (molto d'accordo). Gli item sono per metà connessi ad atteggiamenti positivi nei confronti della sicurezza stradale (12 item a valenza positiva) e per la restante metà riconducibili, invece, ad atteggiamenti negativi (12 item a valenza negativa), collocati in ordine non sequenziale.

Ciascuno degli item considerati, inoltre, risulta collegato a una tematica specifica (codice della strada, velocità, casco, cintura di sicurezza, distanza di sicurezza, telefono alla guida, sonno, guida responsabile, alcol, stupefacenti), sempre nell'ambito del tema più generale della sicurezza stradale.

Questa struttura del questionario ha consentito due livelli di analisi delle risposte degli studenti. Un primo livello ha riguardato l'esame delle risposte per singolo item. Un secondo livello, invece, ha portato ad attribuire ad ogni questionario:

- *un punteggio totale* che sintetizza l'approccio generale dell'intervistato nei confronti della sicurezza stradale, espresso in una scala da 1 a 6;
- *un punteggio per tematica* che, sempre in una scala da 1 a 6, esprime l'atteggiamento dello studente nei confronti di ciascuna delle dieci tematiche considerate.

L'attribuzione del punteggio totale è avvenuta attraverso la media dei punteggi (*score*) riportati dall'intervistato per ciascun item, attribuiti come illustrato nella Tavola 4.4. L'attribuzione del punteggio per tematica è avvenuta in maniera analoga, ma considerando i soli *item* riconducibili alla specifica tematica.

Tavola 4.4 - Schema delle modalità di attribuzione dei punteggi ai singoli item

Risposta dello studente	Score	
	Item a valenza positiva	Item a valenza negativa
1 – Molto in disaccordo	1	6
2 – Abbastanza in disaccordo	2	5
3 – Un po' in disaccordo	3	4
4 – Poco d'accordo	4	3
5 – Abbastanza d'accordo	5	2
6 – Molto d'accordo	6	1

Di seguito verranno dapprima esposti i risultati dell'analisi per singolo item. Successivamente saranno illustrati i punteggi, totali e per tematica, riportati dagli intervistati.

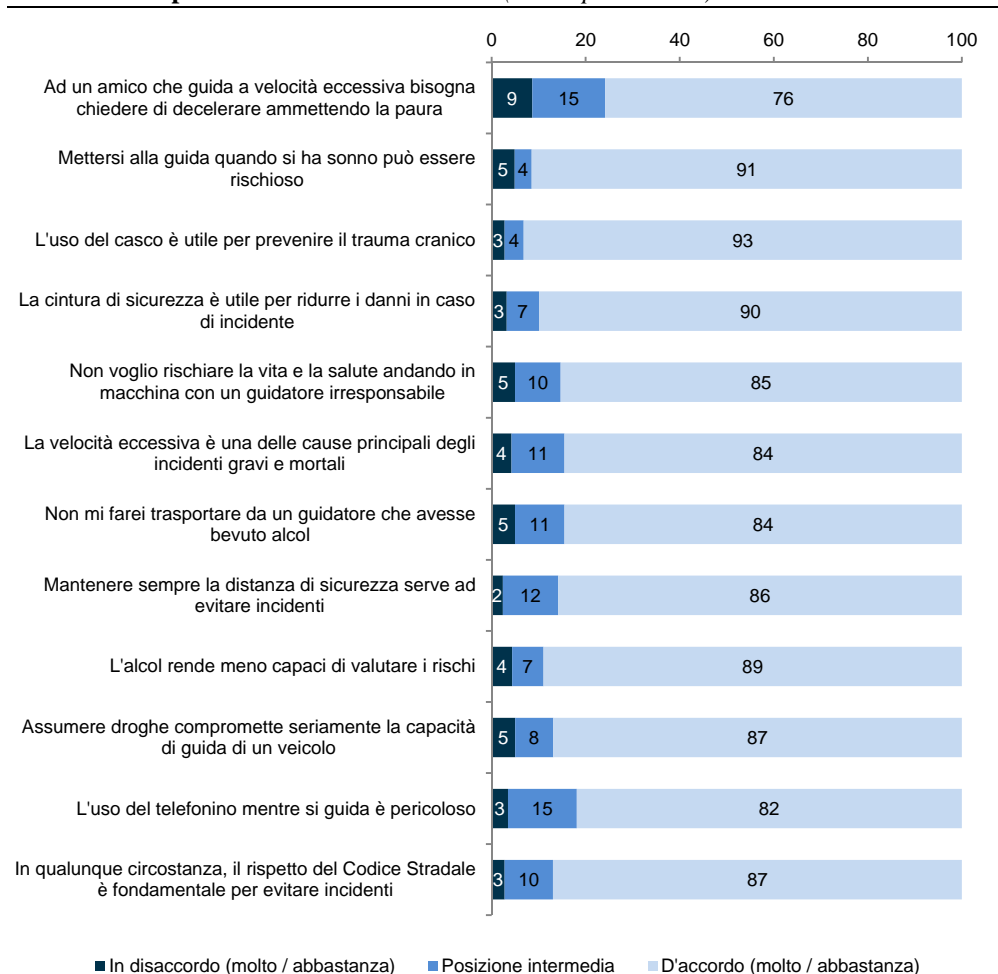
4.6.2 Gli item a valenza positiva

Nelle Figure 4.26, 4.27 e 4.28 è riportata la valutazione degli intervistati (totali, femmine e maschi) rispetto ai 12 item a valenza positiva, i quali, come si è detto, sottendono atteggiamenti favorevoli nei confronti della sicurezza stradale.

Dall'analisi emerge che gli intervistati hanno in larga misura approvato tali item, in particolare le ragazze che si sono sistematicamente espresse in termini più favorevoli rispetto ai ragazzi.

Nel complesso, il maggior consenso si è riscontrato per l'affermazione "L'uso del casco è utile per prevenire il trauma cranico", che ha visto gli studenti esprimersi con una valutazione di "Molto/abbastanza d'accordo" nel 93,2 per cento dei casi.

Figura 4.26 - Intervistati per grado di accordo manifestato rispetto agli item a valenza positiva - Maschi e Femmine (valori percentuali)

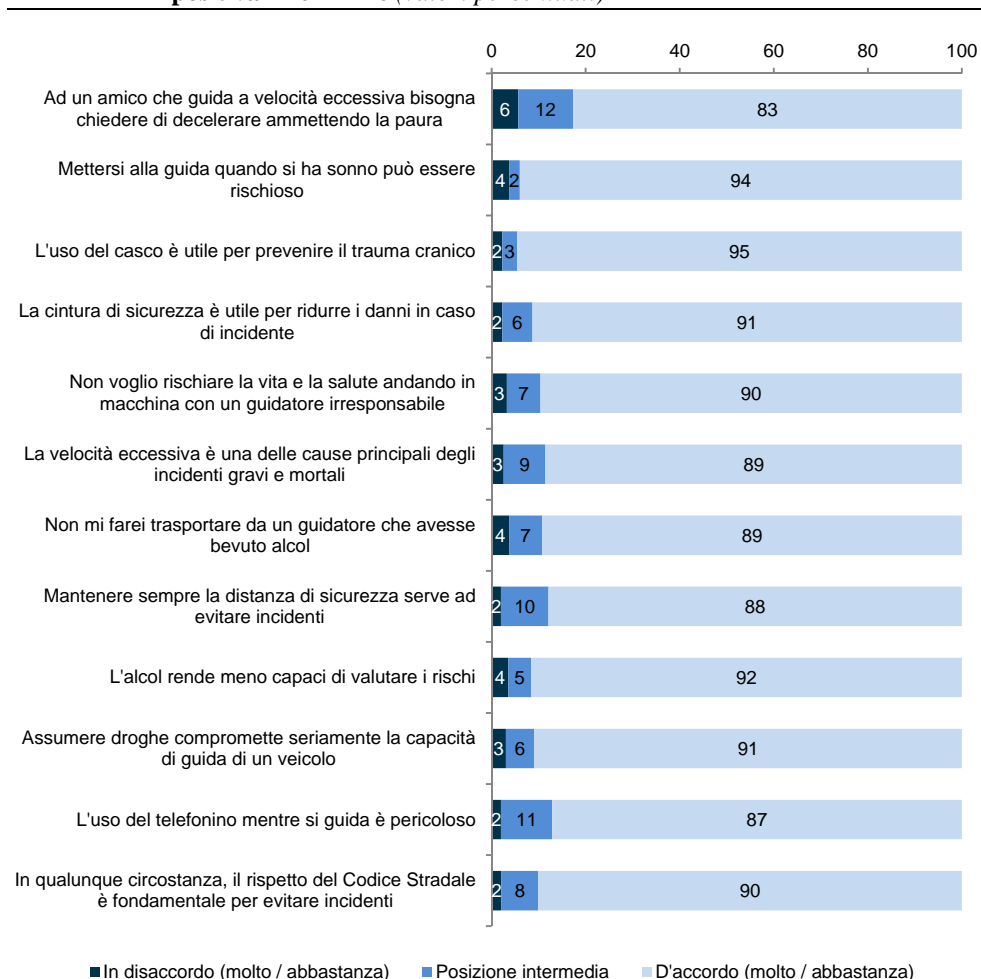


Fonte: Elaborazioni su risultati dell'indagine campionaria.

Si è osservata una minore disponibilità, invece, in corrispondenza dell'item "A un amico che guida a velocità eccessiva bisogna chiedere di decelerare ammettendo la paura", che ha ricevuto l'assenso pieno del 75,9 per cento degli intervistati, mentre i restanti hanno assunto una posizione intermedia (15,5 per cento) oppure hanno esplicitamente manifestato disaccordo (8,7 per cento).

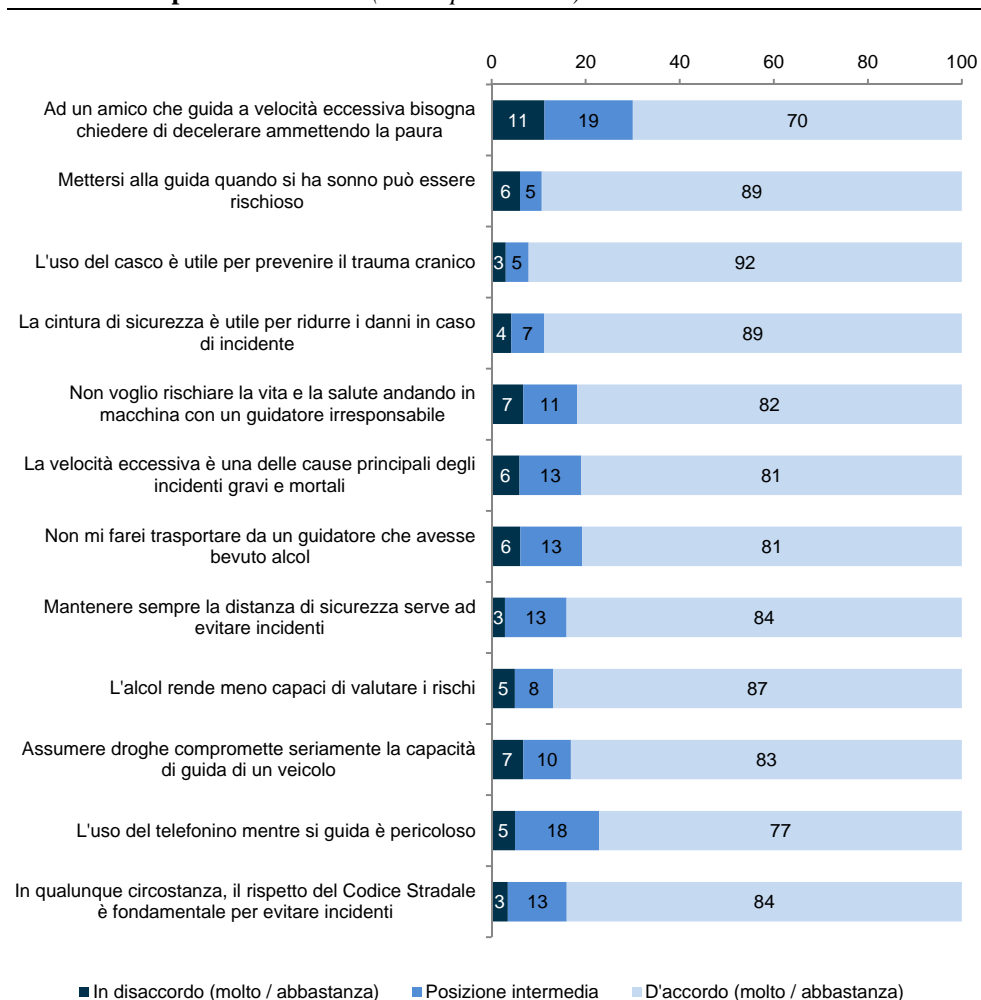
Quest'ultimo item è anche quello che vede maggiori differenze tra l'opinione delle ragazze e quella dei ragazzi. Le femmine, infatti, si sono mostrate più disponibili verso l'idea di ammettere la paura e chiedere di decelerare, dichiarandosi d'accordo nell'82,7 per cento dei casi. I maschi, invece, si sono espressi in questo senso con frequenza pari al 70,0 per cento, dimostrandosi, quindi, più riluttanti verso tale ipotesi.

Figura 4.27 - Intervistati per grado di accordo manifestato rispetto agli item a valenza positiva - Femmine (valori percentuali)



Fonte: Elaborazioni su risultati dell'indagine campionaria.

Figura 4.28 - Intervistati per grado di accordo manifestato rispetto agli item a valenza positiva - Maschi (valori percentuali)



Fonte: Elaborazioni su risultati dell'indagine campionaria

4.6.3 Gli item a valenza negativa

Nelle figure 4.29, 4.30 e 4.31 è illustrata la valutazione degli intervistati (totali, femmine e maschi) rispetto ai 12 item a valenza negativa, il cui significato implica, quindi, un atteggiamento sfavorevole nei confronti della sicurezza stradale.

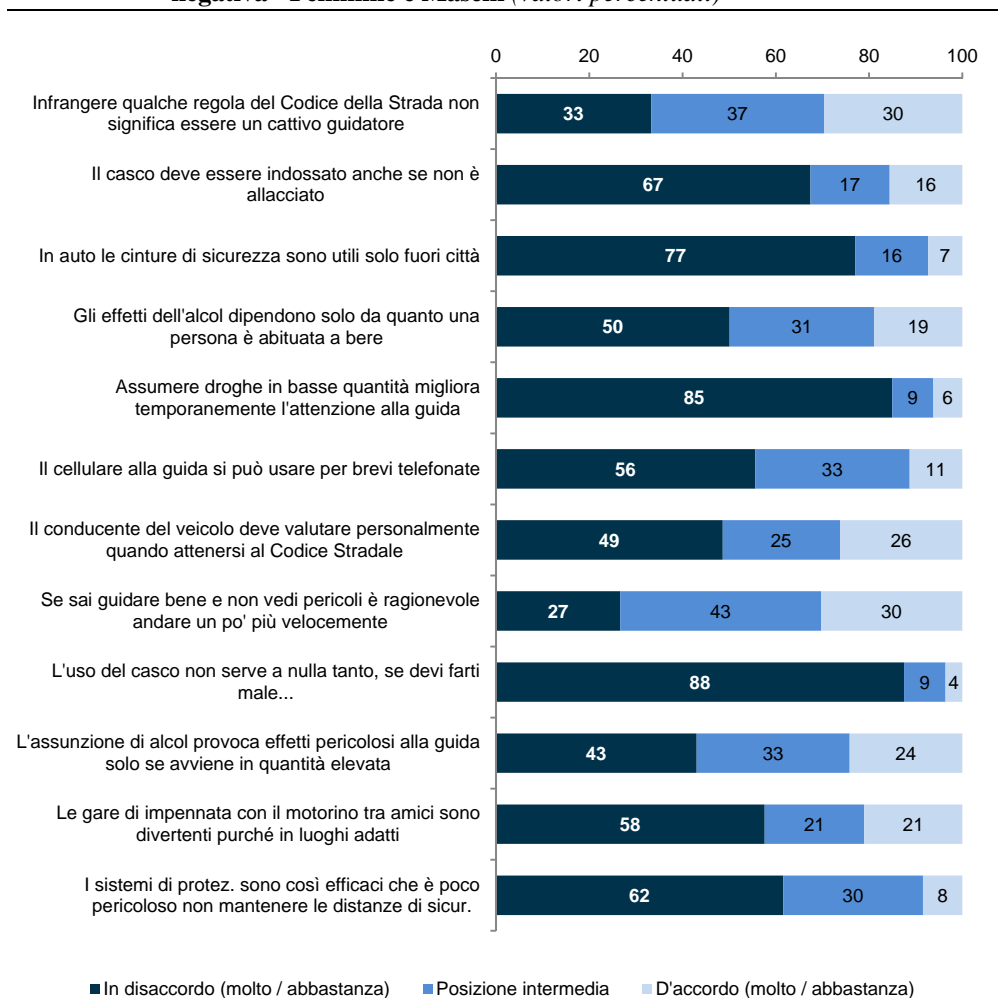
Dato il contenuto di tali item, essere in disaccordo con essi significa esprimersi in senso positivo riguardo alle tematiche della sicurezza stradale.

Il maggiore dissenso si è riscontrato per l'item "L'uso del casco non serve a nulla, tanto se devi farti male...", che ha visto gli studenti esprimere la valutazione di "Molto/abbastanza in disaccordo" nell'87,5 per cento dei casi e per il restante 12,5 per cento assumere una posizione più fatalista sull'uso del casco.

Al contrario, l'item "Se sai guidare bene e non vedi pericoli è ragionevole andare un po' più velocemente" vede contrari solo il 26,6 per cento degli intervistati, mentre i restanti si dimostrano più tolleranti, esprimendo consenso (30,3 per cento) o, più frequentemente, un parere intermedio (43,1 per cento).

Anche per l'item "Infrangere qualche regola del codice della strada non significa essere un cattivo guidatore" si osserva un'elevata percentuale di consensi. Infatti il 29,7 per cento del campione ha approvato tale affermazione, esprimendo conseguentemente un certo grado di tolleranza verso le infrazioni al codice della strada.

Figura 4.29 - Intervistati per grado di accordo manifestato rispetto agli item a valenza negativa - Femmine e Maschi (valori percentuali)

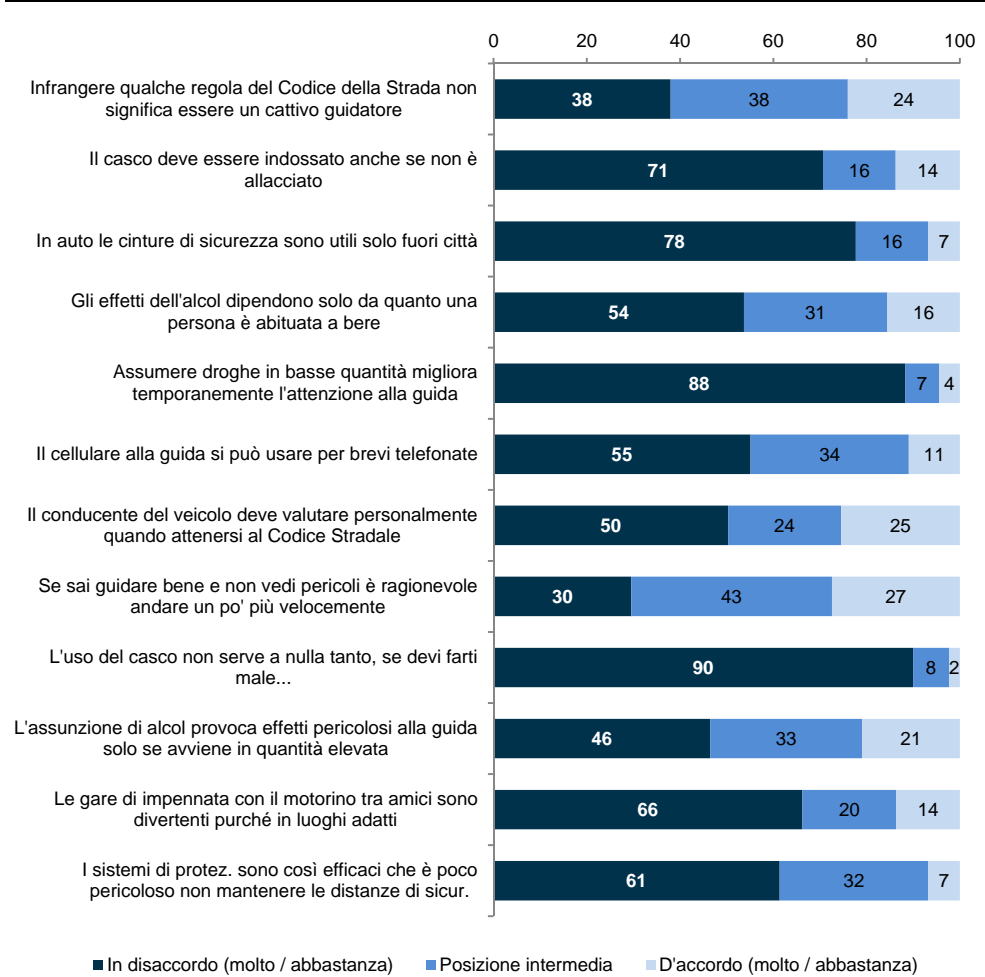


Fonte: Elaborazioni su risultati dell'indagine campionaria

L'item "Le gare di impennata con il motorino tra amici sono divertenti purché in luoghi adatti" è quello che registra le maggiori divergenze di opinioni tra ragazzi

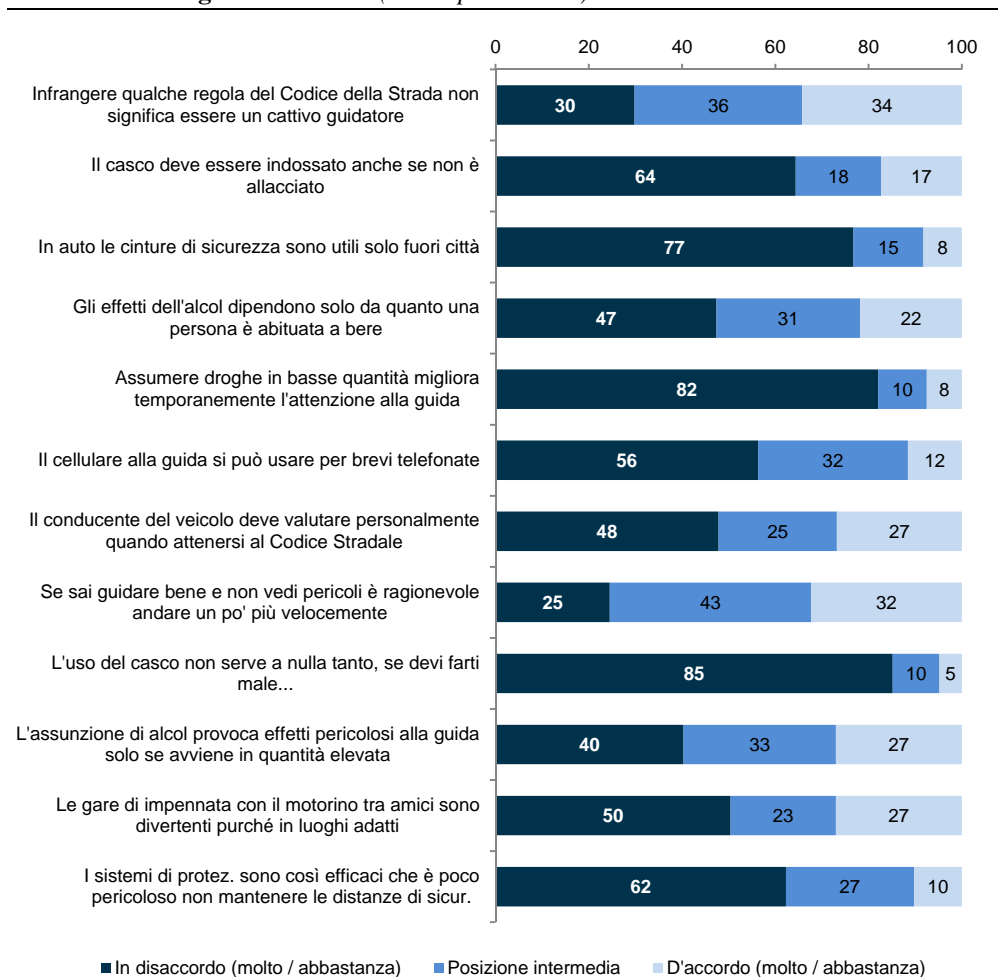
e ragazze. Esso, infatti, vede la disapprovazione del 66,2 per cento delle femmine e solo del 50,4 per cento dei maschi.

Figura 4.30 - Intervistati per grado di accordo manifestato rispetto agli item a valenza negativa - Femmine (valori percentuali)



Fonte: Elaborazioni su risultati dell'indagine campionaria.

Figura 4.31 - Intervistati per grado di accordo manifestato rispetto agli item a valenza negativa - Maschi (valori percentuali)



Fonte: Elaborazioni su risultati dell'indagine campionaria.

4.6.4 Sicurezza stradale: i punteggi degli intervistati

La figura 4.32 riporta i punteggi medi ottenuti dagli intervistati per ciascuna tematica esaminata. Si tratta, come si è visto, di punteggi che sintetizzano, in una scala da 1 a 6, l'atteggiamento degli studenti rispetto ai vari temi della sicurezza stradale.

Le figure 4.33 e 4.34 mostrano invece la distribuzione degli intervistati confrontando maschi e femmine sulla base del punteggio ottenuto (alto, medio o basso) per i diversi temi.

Il punteggio totale ottenuto dagli intervistati è in media pari a 4,88. Si tratta di un valore relativamente alto, che segnala, in linea di massima, un approccio consapevole nei confronti della sicurezza stradale. Le ragazze hanno in genere ottenuto

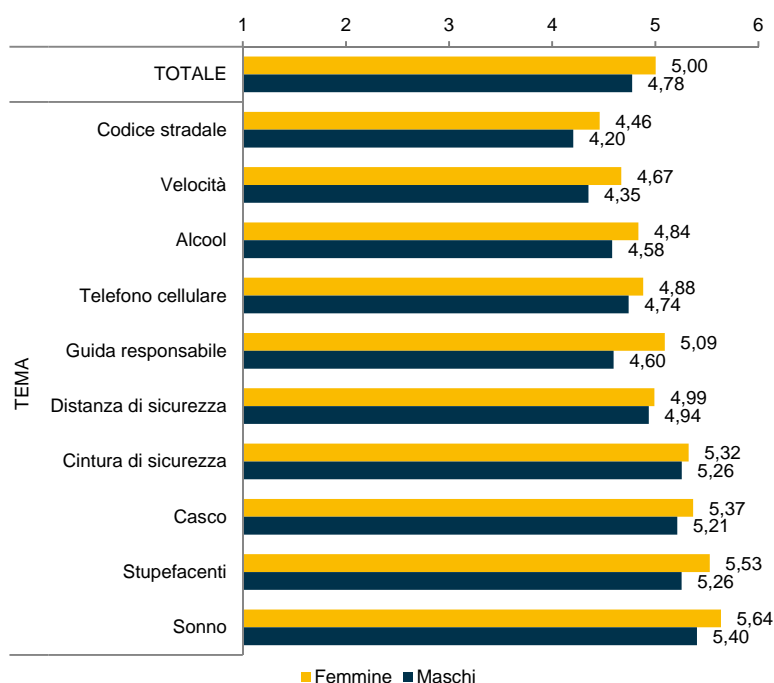
risultati migliori rispetto ai ragazzi, riportando un punteggio medio di 5,00, mentre quello dei maschi è 4,78.

Tra le tematiche esaminate, quella inerente il rispetto del “codice della strada” ha ottenuto i valori medi più bassi, sia per le ragazze (4,46) che per i ragazzi (4,20). Rispetto a questo argomento, infatti, i punteggi elevati sono meno ricorrenti, specie per i maschi, a favore di quelli intermedi. Tale risultato, che scaturisce dalle risposte degli studenti ad item tipo “Il conducente del veicolo deve valutare personalmente quando attenersi al codice stradale”, lascia intendere un certo grado di tolleranza, da parte degli intervistati, nei confronti di quelle che sono ritenute piccole infrazioni delle norme della strada, qualora siano reputate opportune dal guidatore “abile”.

Punteggi medi relativamente bassi, si riscontrano anche in merito alle dimensioni riguardanti la velocità eccessiva (4,67 per le femmine e 4,35 per i maschi) e la guida sotto effetto di alcol (4,84 per le femmine e 4,58 per i maschi). Si tratta di punteggi che lasciano presupporre consapevolezza nei confronti dei rischi che la velocità eccessiva e il consumo di alcolici comportano; anche in questo caso viene accordato un certo grado di elasticità qualora si tratti di un “guidatore capace” o un “bevitore esperto”.

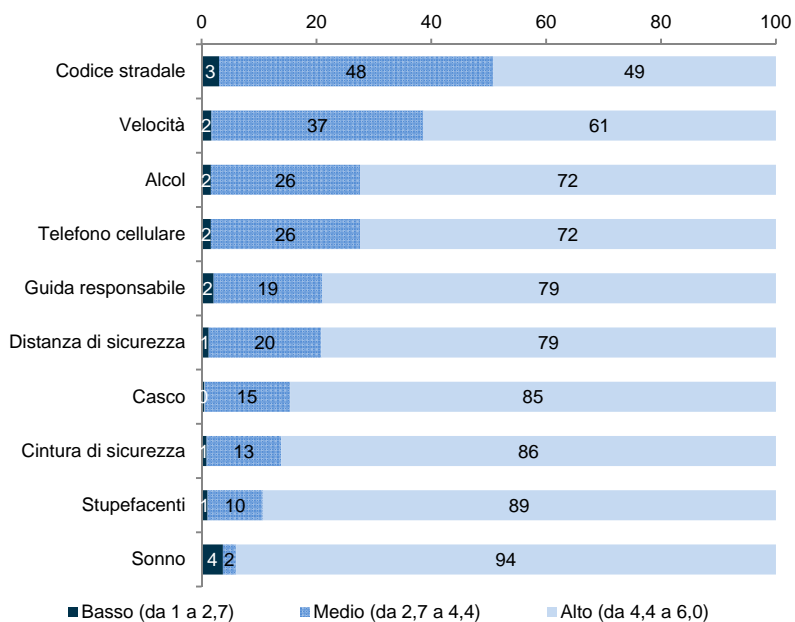
I punteggi più alti si sono riscontrati, sia per i maschi che per le femmine, per le tematiche inerenti l’utilizzo dei dispositivi di sicurezza quali casco e cintura di sicurezza, per la guida sotto l’effetto di sostanze stupefacenti e in stato di stanchezza e sonnolenza.

Figura 4.32 - Punteggi medi ottenuti dagli intervistati per sesso



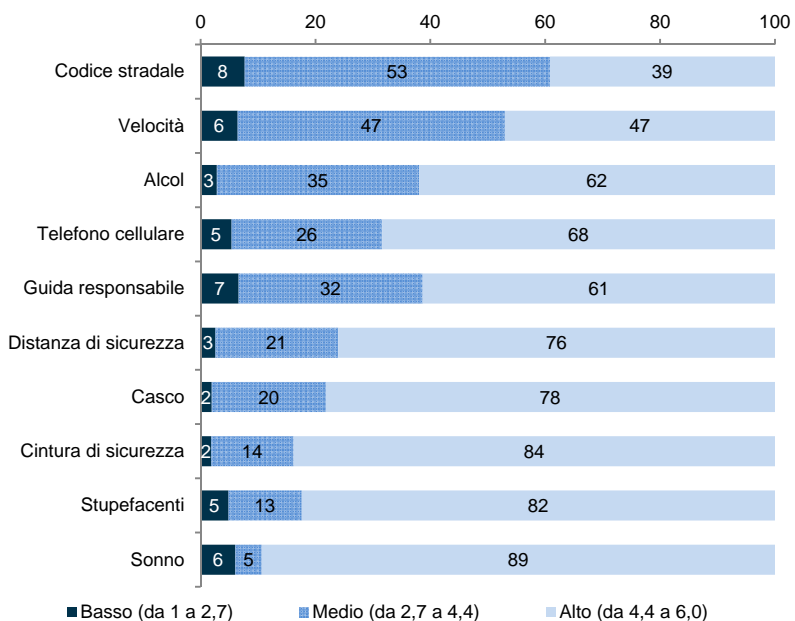
Fonte: Elaborazioni su risultati dell’indagine campionaria.

Figura 4.33 - Intervistati per punteggio medio ottenuto e tema - Femmine (valori percentuali)



Fonte: Elaborazioni su risultati dell'indagine campionaria.

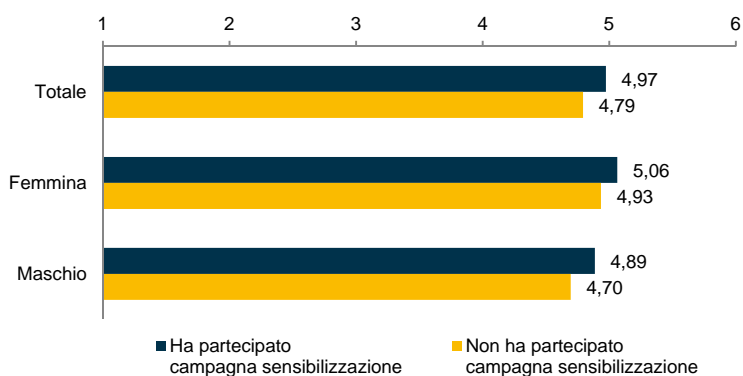
Figura 4.34 - Intervistati per punteggio ottenuto e tema - Maschi (valori percentuali)



Fonte: Elaborazioni su risultati dell'indagine campionaria.

Nella figura 4.35 sono riportati i punteggi medi riportati dagli studenti in corrispondenza della partecipazione o meno a campagne di sensibilizzazione sul tema della sicurezza stradale. Gli studenti, sia maschi che femmine, che hanno dichiarato di aver preso parte a campagne di educazione sul tema, hanno ottenuto punteggi medi più elevati.

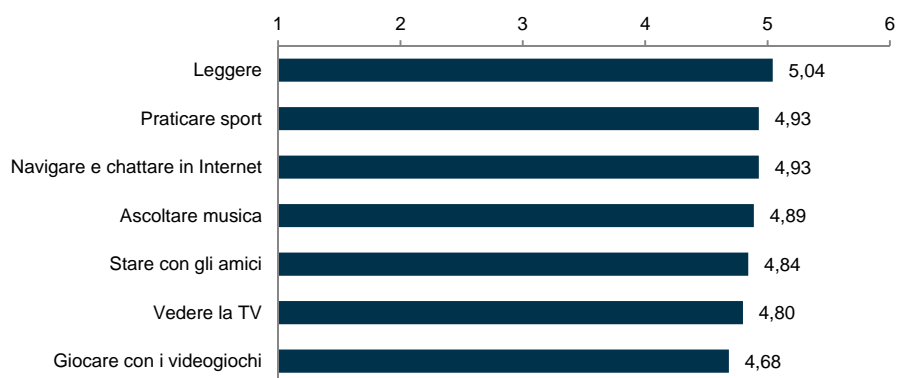
Figura 4.35 - Punteggi medi ottenuti dagli intervistati per sesso ed eventuale partecipazione a campagne di sensibilizzazione



Fonte: Elaborazioni su risultati dell'indagine campionaria.

Nella figura 4.36 sono riportati i punteggi medi ottenuti dagli intervistati, raggruppati in base all'attività prevalente svolta dallo studente nel tempo libero. Hanno totalizzato i punteggi più elevati coloro che si dedicano prevalentemente alla lettura (5,04), a praticare sport (4,93), a navigare e chattare in internet (4,93). I punteggi meno elevati riguardano coloro che hanno dichiarato di dedicarsi prevalentemente a vedere la TV (4,80) o giocare ai videogiochi (4,68).

Figura 4.36 - Punteggi medi ottenuti dagli intervistati, per attività prevalente nel tempo libero



Fonte: Elaborazioni su risultati dell'indagine campionaria.

4.7 Situazioni avvertite come pericolose

Alla fine del questionario gli studenti sono stati invitati ad esprimersi liberamente sulle situazioni ritenute a rischio, rispondendo alla domanda aperta “In strada mi sento maggiormente in pericolo quando...”.

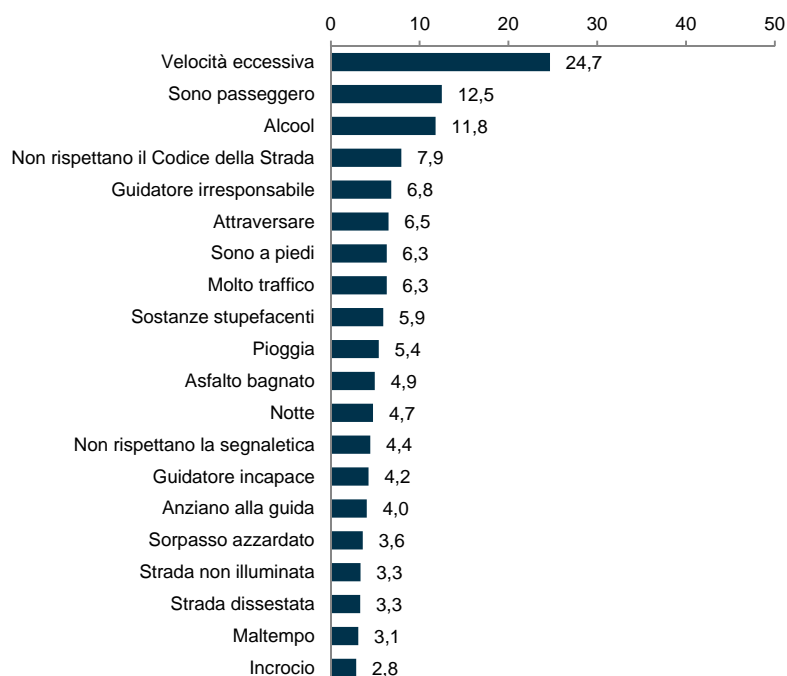
Il 90 per cento degli studenti intervistati ha risposto all'invito, alcuni con estrema sintesi, altri con dovizia di particolari, spesso esprimendo, con parole diverse, significati affini.

Al fine di individuare le situazioni ricorrenti avvertite dagli intervistati come pericolose, tutte le risposte sono state ricodificate, associando a ciascuna di esse una o più parole-chiave che consentissero di sintetizzare in forma “standard” il concetto espresso dallo studente. Si è successivamente proceduto all'analisi statistica della frequenza di tali parole-chiave.

Uno studente su quattro (24,7 per cento) ha segnalato situazioni di pericolo associate al concetto di “velocità eccessiva”, che risulta pertanto essere il più ricorrente (Figura 4.37).

Sono state indicate spesso anche circostanze che vedono l'intervistato come passeggero (12,5 per cento degli studenti), connesse al consumo di alcol (11,8 per cento) oppure associate al mancato rispetto del codice della strada (7,9 per cento).

Figura 4.37 - Intervistati per situazione avvertita come pericolosa - Prime 20 situazioni (valori percentuali)



Fonte: Elaborazioni su risultati dell'indagine campionaria.

Dalla figura 4.38 emerge che le sensazioni di pericolo segnalate dalle ragazze sono spesso associate ai concetti di: velocità eccessiva (34,7 per cento delle fem-

CAPITOLO 5

LA SOCIETÀ CIVILE: IL PUNTO DI VISTA DELLE ASSOCIAZIONI

5.1 Introduzione

Il coinvolgimento della società civile nell'attività istituzionale permette di ampliare l'azione amministrativa e di incidere, anche nella materia considerata, sui processi di cambiamento che sono a monte di una efficace azione di prevenzione e di rafforzamento della cultura della sicurezza stradale.

Ne è prova il ruolo determinante assunto dalle associazioni presenti sul territorio divenute uno degli interlocutori più affidabili, capaci di azioni autonome e dotati di esperienza di dialogo con i cittadini. Non va dimenticata la forte spinta motivazionale che anima molte realtà associative nate su impulso dei familiari delle vittime della strada con lo scopo di operare, anche con la propria testimonianza, al fine di prevenire le stragi del sabato sera e ridurre l'incidentalità.

La loro presenza capillare sul territorio, in una continua interazione con i cittadini, le rende inoltre capaci di cogliere i bisogni informativi sulla normativa vigente e sulle tutele legali nonché di individuare le possibili azioni da intraprendere per trasmettere efficacemente agli utenti della strada il valore del rispetto della vita propria e di quella altrui attraverso l'adozione di condotte di guida corrette.

Partendo da tali considerazioni l'attività di ricerca realizzata dal Gruppo di lavoro permanente in materia statistica presso la Prefettura di Lecce ha voluto andare oltre l'indagine statistica che sostanzia il progetto "On the road. I giovani e la sicurezza stradale nella provincia di Lecce" per avviare un percorso di conoscenza e di coinvolgimento delle associazioni presenti nella provincia e impegnate nell'affermazione della cultura della sicurezza stradale.

A tale scopo, alcune delle realtà associative del territorio più attive in materia di sicurezza stradale sono state convocate a un incontro in Prefettura nel corso del quale i loro rappresentanti sono stati informati della ricerca in corso e della fase di progetto, non avente finalità statistica, che li individua come destinatari di un'intervista e, nel medio termine, come attori di nuove occasioni di dialogo con gli studenti.

Infatti, grazie all'attività di ricerca, allorché sarà possibile delineare le esigenze formative e informative degli stessi, le c.d. "necessità alfabetiche" e i contesti in cui sono più rilevanti detti bisogni, saranno poste le fondamenta per realizzare attività di sensibilizzazione in collaborazione tra i diversi organismi pubblici e privati competenti.

Il progetto *On the road* apre dunque ampie prospettive di azione e interazione creando una base conoscitiva e un modello di riflessione da utilizzare presso le scuole e gli altri contesti di vita sociale dei giovani per workshop e seminari.


Il capitolo è stato redatto da Beatrice Agata Mariano, Prefettura di Lecce.

5.2 L'intervista

Per stabilire un primo contatto con le associazioni operanti nell'ambito della sicurezza stradale, si è scelto di effettuare delle interviste a un campione significativo, seppure non rappresentativo in termini statistici.

Le informazioni raccolte, pur non avendo alcuna ambizione di dare un quadro compiuto dei temi indagati, potranno costituire un primo approccio alla conoscenza degli attori sociali oggetto di indagine. Il Gruppo di lavoro ha elaborato quindi una traccia di intervista semistrutturata articolata in relazione a tre aree informative: gli obiettivi associativi perseguiti nel settore considerato, i cambiamenti percepiti nei comportamenti dei giovani alla guida, le possibilità di collaborazione con le istituzioni in materia di prevenzione delle condotte a rischio e dell'incidentalità stradale (Figura 5.1)

Figura 5.1 - Questionario di rilevazione

 **Prefettura di Lecce** | Gruppo di Lavoro Permanente di Statistica

La collaborazione tra istituzioni e società civile.
Intervista alle organizzazioni degli stakeholder della sicurezza stradale.

Gentile Presidente,
La preghiamo di esprimere le sue considerazioni attraverso la presente intervista al fine di collaborare all'attività del Gruppo di lavoro permanente di statistica nello studio in corso sui giovani e la sicurezza stradale.



- Obiettivi dell'Associazione in materia di incidentalità e sicurezza stradale:

- Obiettivi concernenti i giovani nella materia considerata:

- Ritieni che le iniziative di informazione/formazione dei giovani abbiano migliorato la consapevolezza sui rischi nella guida?
 MOLTO ABBASTANZA POCO NO, PERCHÉ:

- Ha notato negli ultimi anni rilevanti cambiamenti nei comportamenti dei giovani alla guida e quali?

- In che modo la sua Associazione potrebbe supportare l'attività delle Istituzioni competenti in materia di prevenzione?

  Il Presidente dell'Associazione

Si tratta di un'esperienza che proseguirà nel tempo con la realizzazione di interviste presso le associazioni non ancora raggiunte, ampliando in tal modo il campo dell'indagine e promuovendo un'interazione con tale parte attiva della società.

5.3 Gli obiettivi delle associazioni in materia di sicurezza stradale

Le associazioni intervistate operano generalmente con finalità di prevenzione delle violazioni al Codice della strada, ponendo in essere un'estesa attività di sensibilizzazione degli utenti della strada sui rischi connessi a tali condotte.

Sussiste, infatti, la consapevolezza che la partita del rafforzamento della sicurezza stradale si giochi, di concerto con le istituzioni, soprattutto attraverso l'attuazione di strategie composite e solo in minima parte per mezzo dell'azione di contrasto posta in essere dalle forze di polizia.

L'azione di prevenzione si sviluppa su due linee di attività prevalenti: l'educazione alla legalità e la segnalazione delle criticità della rete viaria, sia strutturali che legate ai flussi veicolari.

Per quanto concerne il primo fronte, inerente alla sensibilizzazione sui rischi stradali, uno degli strumenti utilizzati è la testimonianza di chi ha vissuto personalmente il dramma di un grave incidente stradale restando ferito o subendo la perdita di un figlio, un amico, un congiunto. Uguale valenza viene attribuita all'utilizzo di immagini di forte impatto emotivo, capaci di catturare l'attenzione e stimolare la riflessione.

In secondo luogo le associazioni svolgono un ruolo di "sentinelle" della rete viaria dando impulso a interventi strutturali e di sicurezza sulle strade. Tale finalità viene raggiunta grazie a un'opera di segnalazione ai soggetti gestori (Comuni, Provincia, Anas) e alle forze di polizia delle situazioni di rischio per gli automobilisti, dovute a carenze della segnaletica o a criticità infrastrutturali o, ancora, alla inadeguata gestione dei flussi veicolari.

Per quanto riguarda il target dei giovani, l'attività associativa intende soprattutto educare nel senso latino del termine, *ducere*, condurre verso una nuova e più matura consapevolezza di rischi.

Al riguardo, le azioni da intraprendere sono numerose e complesse. Infatti, la responsabilizzazione dei giovani viene perseguita, in collaborazione con le istituzioni, attraverso la diffusione della conoscenza sia delle norme stradali sia dei comportamenti stigmatizzati dal Codice della strada e delle previste conseguenze sanzionatorie. Nel caso della guida in stato di ebbrezza, per esempio, non si illustra soltanto il precetto normato ma si risale a quello etico, al disvalore dell'assunzione di sostanze alcoliche, per giungere solo a valle al profilo sanzionatorio.

Allo stesso modo, riguardo il fenomeno della cosiddetta "pirateria della strada", l'omissione di soccorso, l'eccessiva velocità, la sfida al rischio, la sopravvalutazione delle proprie capacità, sono affrontati in primo luogo in relazione al contesto culturale in cui si esplicano, considerandone innanzitutto il profilo etico-morale prima ancora degli aspetti penalmente rilevanti.

L'azione posta in essere tende a stimolare la discussione e il confronto con chi ha perduto un familiare sulla strada, con i rappresentanti delle forze di polizia, con gli esperti.

Infine, si rileva che, nella prospettiva che vede le associazioni impegnarsi nell'educazione dei giovani alla comprensione e condivisione della ratio delle norme del codice della strada, più che alla conoscenza puntuale delle stesse, si persegue anche l'obiettivo di farne cittadini attivi nel promuovere il rispetto delle leggi e l'affermazione della legalità.

I ragazzi possono diventare educatori loro stessi, attraverso i comportamenti positivi posti in essere, secondo il principio anglosassone della *peer education* (educazione tra pari), già condiviso dalle campagne nazionali per la sicurezza stradale promosse dal Ministero dell'Interno.

Non ultimo, si segnala un ulteriore campo d'azione che conferma la capacità degli organismi associativi di cogliere i bisogni del territorio e, in particolare, delle vittime della strada e dei loro familiari. Si tratta del supporto sotto forma di informazioni, tutela legale e sostegno psicologico fornito alle vittime di sinistri stradali.

5.4 L'efficacia delle iniziative di informazione e formazione

Per quanto concerne la valutazione dei risultati delle iniziative realizzate, l'effettiva maggiore consapevolezza del rischio stradale e i cambiamenti comportamentali rilevati, le considerazioni degli intervistati sono estremamente variegata, anche perché basate sulla percezione soggettiva degli interventi posti in essere.

A coloro che ritengono inadeguati gli interventi realizzati in quanto astratti e poco in grado di incidere sui comportamenti dei giovani, si contrappongono le valutazioni positive di quanti registrano l'affermarsi di una migliore consapevolezza dei rischi e di una maggiore responsabilità nei comportamenti di guida da parte dei giovani.

In alcuni casi gli intervistati, pur essendo consapevoli di porre in essere azioni necessarie ma certamente non sufficienti, ritengono che gli auspicati processi di responsabilizzazione di giovani e giovanissimi siano almeno avviati e ne trovano riscontro, per esempio, nell'invito rivolto a genitori e amici ad usare le cinture oppure nell'adesione alle campagne nazionali e locali di prevenzione realizzate in questi anni. Si pensi alla pratica del c.d. "guidatore designato" (un componente del gruppo che si impegna a non bere e ad accompagnare a casa gli amici) o all'uso del casco e delle cinture di sicurezza.

In altri casi si rileva una generalizzata sottovalutazione del rischio connesso a condotte come l'assunzione di sostanze stupefacenti o di alcol associata alla guida.

In generale, dalle interviste emerge la consapevolezza che la diffusione di comportamenti corretti tra i giovani utenti della strada dipenda non soltanto dall'attività di sensibilizzazione e di informazione posta in essere dalle associazioni allo scopo di diffondere la conoscenza delle norme e delle conseguenze sanzionatorie, ma anche dalle attività di controllo sull'osservanza del Codice della strada e dalla tempestività e certezza delle sanzioni.

5.5 Le possibilità di collaborazione

Oltre alla partecipazione attiva nella realizzazione delle campagne nazionali per la cultura della sicurezza stradale, l'azione associativa si sviluppa anche attraverso l'organizzazione di incontri ludico-ricreativi, di concorsi (come l'iniziativa "Corto magliese per la sicurezza stradale") e altri interventi che possono stimolare la riflessione e l'eventuale impegno, anche in termini di proposte, da parte dei destinatari.

Tra le azioni e le strategie più appropriate si citano la realizzazione di eventi espositivi, ritenuti efficaci per le suggestioni e le immagini forti che propongono, e altre iniziative che utilizzano linguaggi e strumenti più vicini alla creatività e vivacità dei ragazzi in luogo dell'approccio *ex cathedra*.

Dette attività presuppongono l'azione di indirizzo e il significativo apporto delle amministrazioni locali interessate, delle Istituzioni scolastiche e, in generale, di enti, autorità, altri soggetti che a vario titolo concorrono alla costruzione della "sicurezza partecipata" di un territorio.

5.6 Conclusioni

Alla luce della breve disamina delle informazioni raccolte attraverso questa prima indagine conoscitiva, le amministrazioni locali e le istituzioni hanno la possibilità, traendo occasione proprio dall'impegno delle realtà associative della provincia, di sviluppare un'azione trasversale che coinvolga la società civile.

Ciò anche perché le associazioni, per le esperienze maturate presso le scuole e nei contesti territoriali di riferimento, possono indicare sia le strategie di comunicazione con i giovani sia i linguaggi più efficaci da adottare.

Tutte le associazioni intervistate si sentono parti attive di un progetto sociale di promozione della cultura della sicurezza stradale, intesa come condivisione di valori informati al rispetto delle regole, alla tutela della vita e dell'integrità fisica nonché alla conoscenza delle norme del codice della strada.

In alcuni casi è stata colta negli intervistati la consapevolezza della scarsa incisività delle iniziative realizzate in ambito informativo ed educativo e il bisogno di individuare approcci più efficaci. Anche queste valutazioni indicano l'opportunità di dare vita a forme e di sinergia tra realtà della società civile e istituzioni locali e scolastiche, per realizzare un *modus operandi* multidisciplinare, capace di generare buone pratiche e in grado di innescare reali possibilità di miglioramento.

NOTA METODOLOGICA

L'informazione statistica sull'incidentalità stradale è raccolta dall'Istat mediante un'indagine totale a cadenza mensile (Programma Statistico Nazionale - IST 00142) di tutti gli incidenti stradali verificatisi nell'arco di un anno solare sull'intero territorio nazionale che hanno causato lesioni alle persone (morti entro il 30° giorno e feriti).

La rilevazione è condotta dall'Istat in collaborazione con l'Acì (Automobile Club d'Italia), il Ministero dell'Interno (Servizio Polizia Stradale), i Carabinieri, la Polizia provinciale, la Polizia locale, gli Uffici di statistica dei comuni capoluogo di provincia e gli Uffici di statistica e/o i Centri di Monitoraggio per la sicurezza stradale di alcune Regioni o Province che hanno sottoscritto accordi con l'Istat finalizzati al decentramento della raccolta e monitoraggio delle informazioni sull'incidentalità stradale e al successivo invio all'Istat di file di dati informatizzati.

La rilevazione avviene tramite la compilazione del modello Istat CTT/INC o attraverso l'invio di file, contenenti le informazioni concordate, da parte dell'autorità (Polizia stradale, Carabinieri, Polizia provinciale, Polizia locale o municipale e altri organismi) che è intervenuta sul luogo e ha redatto il verbale di incidente. Le informazioni rilevate riguardano il numero e le caratteristiche degli individui coinvolti, il ruolo (conducente, passeggero, pedone) e l'esito, la localizzazione e la dinamica dell'incidente (ambito di circolazione, caratteristiche e condizioni dell'infrastruttura, luogo di accadimento, natura, circostanze, data e ora), l'organo di rilevazione, il numero e la tipologia dei veicoli coinvolti, le circostanze che hanno dato origine all'incidente e le conseguenze alle persone e ai veicoli.

A partire dal 2009 la Regione Puglia, attraverso l'Agenzia Regionale per la Mobilità ha siglato un protocollo d'intesa per il coordinamento delle attività inerenti la rilevazione statistica sull'incidentalità stradale che prevede il decentramento della raccolta e trasmissione dei dati. Il sistema informativo regionale Siris viene alimentato con i dati rilevati dalle Polizie locali che operano all'interno del territorio pugliese. Tali dati, dopo le opportune operazioni di verifica e di controllo vengono trasmessi all'Istat. I dati sugli incidenti stradali verbalizzati dalla Polizia stradale e dai Carabinieri nel territorio regionale sono invece inviati dai rispettivi Comandi direttamente all'Istat in formato digitale.

GLOSSARIO

Autocarro merci: veicolo destinato al trasporto di cose e delle persone addette all'uso o al trasporto delle cose stesse.

Autocarro speciale: l'autocarro destinato al trasporto di particolari categorie di oggetti o che ha caratteristiche tecniche tali da essere adibito a lavori speciali.

Autoveicolo: il veicolo a motore avente almeno quattro ruote, con esclusione dei motoveicoli, adibiti al trasporto persone o, se di cose, agli addetti al trasporto stesso.

Binge drinking: il consumo di 6 o più bicchieri di bevande alcoliche in un'unica occasione.

Ciclomotore: il veicolo a motore a due o tre ruote, di cilindrata inferiore o uguale a 50 cc, se termico, e con capacità di sviluppare su strada orizzontale una velocità fino a 45 km/h.

Comportamento di consumo di alcol a rischio per la salute:

- il consumo che eccede: 2 unità alcoliche al giorno per l'uomo; 1 unità alcolica al giorno per la donna; 1 unità alcolica al giorno per gli anziani di 65 anni e più; il consumo di almeno una bevanda alcolica nell'anno per i giovani al di sotto dei 18 anni.
- il consumo di 6 o più bicchieri di bevande alcoliche in un'unica occasione (binge drinking).

Incidente stradale: la Convenzione di Vienna del 1968 definisce l'incidente stradale come il fatto verificatosi nelle vie o piazze aperte alla circolazione nel quale risultano coinvolti veicoli (o animali) fermi o in movimento e dal quale siano derivate lesioni a persone. Per tale ragione, nel caso in cui l'incidente riguardi soltanto danni alle cose, esso è escluso dal computo. Con tale definizione l'attenzione è dunque riservata esclusivamente ai casi di incidente verbalizzati e con danni alle persone.

Indice di mortalità: il rapporto tra il numero dei morti ed il numero degli incidenti per 100.

Indice di lesività: il rapporto tra il numero dei feriti ed il numero degli incidenti per 100.

Indice di mascolinità: il rapporto tra la popolazione maschile e quella femminile, moltiplicato per 100.

Indice di vecchiaia: il rapporto tra la popolazione di 65 anni e più e la popolazione di 0-14 anni, moltiplicato per 100.

Feriti: numero dei soggetti che hanno subito lesioni al proprio corpo a seguito dell'incidente. Data la natura della rilevazione non è attualmente possibile distinguere i feriti in funzione del livello di gravità.

Forze di lavoro: comprendono le persone occupate e quelle disoccupate.

Imprese giovanili: imprese la cui partecipazione del controllo e della proprietà è detenuta in prevalenza da persone di età inferiore ai 35 anni. Il grado di partecipazione di genere è desunto dalla natura giuridica dell'impresa, dall'eventuale quota di capitale sociale detenuta da ciascun socio e dalla percentuale di giovani presenti tra gli amministratori o titolari o soci dell'impresa. In generale si considerano giovani le imprese la cui partecipazione di giovani risulta complessivamente superiore al 50 per cento mediando le composizioni di quote di partecipazione e di cariche amministrative detenute da giovani.

Imprese femminili: imprese partecipate in prevalenza da donne. Il grado di partecipazione di genere è desunto dalla natura giuridica dell'impresa, dall'eventuale quota di capitale sociale detenuta da ciascun socio donna e dalla percentuale di donne presenti tra gli amministratori o titolari o soci dell'impresa. In generale si considerano femminili le imprese la cui partecipazione di donne risulta complessivamente superiore al 50 per cento mediando le composizioni di quote di partecipazione e di cariche amministrative detenute da donne, per tipologia di impresa.

Morti: Sono definiti come il numero di persone decedute sul colpo od entro il trentesimo giorno a partire da quello in cui si è verificato l'incidente. Tale definizione è stata adottata a decorrere dal 1° gennaio 1999 mentre nel passato (fino al 31 dicembre 1998) la contabilizzazione dei decessi considerava solo quelli avvenuti entro sette giorni dal momento del sinistro stradale.

Motociclo: il veicolo a motore a due ruote di cilindrata superiore a 50 cc, destinato al trasporto di persone, in numero non superiore a due compreso il conducente.

Popolazione residente: per ciascun Comune è costituita dalle persone aventi dimora abituale nel Comune, anche se alla data considerata sono assenti perché temporaneamente presenti in altro Comune italiano o all'estero.

Tasso di occupazione: rapporto tra gli occupati e la popolazione di 15 anni e più (generalmente, e in particolare nei confronti internazionali, si usa al denominatore la popolazione di 15-64 anni).

Tasso di disoccupazione: rapporto tra le persone in cerca di occupazione e le forze di lavoro.

Tasso di mortalità standardizzato per età: è una misura del fenomeno al netto della struttura per età della popolazione, utilizzata per i confronti nello spazio e/o nel tempo. Il valore esprime il livello della mortalità come numero di morti per 10.000 abitanti.

Tasso di partecipazione all'istruzione secondaria: iscritti alla scuola secondaria di II grado per 100 residenti di età teorica corrispondente (14-18 anni).

Variazione percentuale: la variazione percentuale tra due dati è calcolata come la differenza fra un dato al tempo t e il dato al tempo t-1 (o t-x), rapportata al dato al tempo t-1 (o t-x), moltiplicata per 100.

Veicolo: la macchina di qualsiasi specie, circolante per strada, guidata dall'uomo o trainata da altri mezzi. Non rientrano nella definizione di veicolo quelle per uso di bambini o di invalidi, anche se asservite da motore, le cui caratteristiche non superano i limiti stabiliti dal regolamento.

Velocipede: veicolo con due o più ruote funzionante a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionato dalle persone che si trovano sul veicolo; sono altresì considerati velocipedi le biciclette a pedalata assistita, dotate di un motore ausiliario elettrico.

BIBLIOGRAFIA

- Barbera, E. e M. Di Pilato. 2006. *Influenza delle caratteristiche individuali nella valutazione dell'efficacia dei messaggi persuasivi sul rischio stradale negli adolescenti*. Torino: Regione Piemonte. Centro Regionale di Documentazione per la Promozione della Salute.
- Cuspi, Istat e Provincia di Lecce. 2014. *Benessere equo e sostenibile nella provincia di Lecce, Anno 2014*. Galatina: Arti Grafiche Panico.
- De Santi, A., P. Zuccaro, F. Filipponi, A. Minutillo e R. Guerra. 2010. *La promozione della salute nelle scuole. Prevenzione degli incidenti stradali e domestici*. Rapporti ISTISAN 10/3. Roma: Istituto Superiore di Sanità.
- Giannini, A. M. 2012. *Monitoraggio dell'efficacia della campagna Icaro*. ICARO 12. Roma: Università di Roma Sapienza. Dipartimento di Psicologia.
- Istat e Cnel. 2014. *Il benessere equo e sostenibile in Italia, Anno 2014*. Roma.
- Istat. 2014. *Le principali cause di morte in Italia, Anno 2012*. Statistiche Report. Roma.
- Istat. 2015. *L'uso e l'abuso di alcol in Italia, Anno 2014*. Statistiche Report. Roma.
- Ranieri, F., E. Casini e P. E. Dimauro. 2009. *A rischio d'incidente: una ricerca su alcune caratteristiche psicologiche dei giovani guidatori*. Bollettino sulle dipendenze, Anno XXXII, n. 2/2009. Arezzo.
- Scafato, E., C. Gandin, L. Galluzzo, S. Martire e S. Ghirini. 2014. *Epidemiologia e monitoraggio alcol-correlato in Italia e nelle Regioni. Rapporto 2014*. Rapporti ISTISAN 14/1. Roma: Istituto Superiore di Sanità.
- Taggi, F. e G. Dosi. 2005. *Guida e comportamenti a rischio dei giovani. Rapporti ISTISAN 05/5*. Roma: Istituto Superiore di Sanità. Dipartimento di Ambiente e Connessa Prevenzione Primaria.



PROVINCIA di LECCE



Città di Lecce



Prefettura di Lecce



Camera di Commercio
Lecce



 **Istat**
Istituto Nazionale
di Statistica