

# LA SICUREZZA STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA

Rapporto di ricerca

Febbraio 2014



*Direzione dell'indagine:*

Michele Rocchetta - Gianluca Passarelli

*Coordinamento della rilevazione, elaborazione dei dati, rapporto di ricerca:*

Michele Rocchetta - Gianluca Passarelli

La ricerca è stata affidata all'Istituto Delos (Bologna) dall'Osservatorio per l'Educazione Stradale e la Sicurezza della Regione Emilia-Romagna.

DELOS ricerche s.r.l.

Via Emilia Ponente, 34 – 40133 Bologna

## INDICE

1. Finalità e metodo della ricerca	Pag. 6
2. Gli spostamenti quotidiani: quantità, qualità e percezione	Pag. 9
3. La sicurezza stradale: tra credenze, falsi miti e conoscenza delle regole	Pag. 16
4. La sicurezza stradale: comportamenti virtuosi e violazioni del codice della strada	Pag. 30
5. La formazione, l'informazione e le sanzioni per garantire la sicurezza stradale	Pag. 47
6. Sintesi	Pag. 64
7. Appendice: questionario	Pag. 67

## 1. Finalità e metodo della ricerca

L'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza della Regione Emilia-Romagna ha inteso effettuare un'ampia indagine volta a rilevare le conoscenze delle persone coinvolte, alla ricerca e all'analisi dei corretti comportamenti adottati dalla popolazione come utenti della strada.

L'interrogativo di ricerca verte su quali siano i fattori di rischio, in termini di (non) conoscenza e comportamenti assunti dai cittadini/guidatori nonché le ripercussioni in termini di sicurezza stradale. Nel dettaglio, sono state sottoposte domande relative all'utilizzo dei sistemi di ritenuta (cinture di sicurezza anteriori e posteriori), sistemi di ritenuta per bambini, corretto uso del casco sui veicoli a due ruote, adeguata conoscenza del nuovo codice della strada dei veicoli nei confronti dei pedoni (art. 191 codice della strada) e relativo corretto comportamento, conoscenza del diritto di precedenza nell'accesso e per il transito nelle cosiddette rotatorie, percezione dell'efficacia educativa, adeguatezza delle sanzioni, ecc.

Il grado di soddisfazione degli utenti in termini di offerta formativa e informativa fornita dalle scuole e dalle autoscuole è stato altresì rilevato anche in relazione alle misure normative e non che gli intervistati percepiscono come auspicabili e potenzialmente efficaci per incrementare la sicurezza stradale.

I dati, grazie al campionamento (vedi *infra*), fanno riferimento sia all'universo regionale, sia alle varie realtà territoriali provinciali. Inoltre, al fine di fornire utili informazioni per potenziali successivi approfondimenti e/o interventi mirati da parte degli attori preposti, il questionario è stato strutturato in modo da prevedere differenziazioni e stratificazioni legate a variabili socio-demografiche quali il genere, l'età, la condizione professionale e il titolo di studio.

Il rapporto di ricerca consta di quattro capitoli principali cui si aggiungono la parte metodologica e la sintesi finale. È possibile individuare due filoni principali, quello che indaga i comportamenti (quantitativi e qualitativi) degli utenti-cittadini dell'Emilia-Romagna, e una seconda che investiga le conoscenze, le informazioni ricevute e le percezioni della sicurezza stradale in senso lato, ma anche le valutazioni circa le sanzioni previste dal codice della strada, la quantità e la qualità dei controlli posti in opera e il gradimento per politiche pubbliche volte a incrementare l'utilizzo di mezzi trasporto privati ovvero pubblici.

Per quanto concerne gli aspetti metodologici della rilevazione rivolta agli utenti, complessivamente sono state realizzate 2.000 interviste tra il 28 novembre e il 17 dicembre 2013, rappresentative della popolazione della regione Emilia-Romagna. Il campione è stato stratificato per genere, classi di età e provincia di residenza. Le interviste sono state effettuate dall'Istituto Delos di Bologna. Il metodo di rilevazione adottato è quello delle interviste telefoniche tramite computer («*Computer-Assisted Telephone Interviewing, Cati*») sulla base di un questionario – riportato in appendice – sviluppato dall'Istituto Delos Ricerche in collaborazione con il personale tecnico e la direzione dell'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza della Regione Emilia-Romagna.

L'universo di analisi, tenuto conto degli argomenti individuati dall'indagine, è composto dai cittadini/utenti della strada di età compresa tra 14 e 80 anni. L'eleggibilità a far parte del campione di intervistati è dettata dall'essere patentati (qualsiasi tipologia di patente) e guidatori, anche occasionali.

Di seguito (tabb. A, B, C) i dettagli relativi al campionamento e alla numerosità e alla distribuzione geografica (su base provinciale) delle interviste effettuate.

Di seguito (tabb. A, B, C) i dettagli relativi al campionamento e alla numerosità e distribuzione delle interviste effettuate.

Tab. A Interviste effettuate per genere (valori assoluti)

Provincia	Uomo	Donna	Totale
Bologna	236	224	460
Forlì-Cesena	83	97	180
Ferrara	101	79	180
Modena	164	146	310
Piacenza	87	48	135
Parma	98	102	200
Ravenna	69	111	180
Reggio-Emilia	109	111	220
Rimini	53	82	135
Totale	1.000	1.000	2.000

Fonte: rilevazione Delos, 2013

Tab. B Interviste effettuate per classi di età (valori assoluti)

Provincia	14-18	19-35	36-55	56+	Totale
Bologna	20	99	177	164	460
Forlì-Cesena	10	47	72	51	180
Ferrara	8	42	82	48	180
Modena	22	98	112	78	310
Piacenza	12	35	54	34	135
Parma	12	60	62	66	200
Ravenna	3	31	84	62	180
Reggio-Emilia	9	62	88	61	220
Rimini	4	26	69	36	135
Totale	100	500	800	600	2.000

Fonte: rilevazione Delos, 2013

Tab. C Interviste effettuate per provincia di residenza (valori assoluti e percentuale)

Provincia	N.	%
Bologna	460	23,0
Forlì-Cesena	180	9,0
Ferrara	180	9,0
Modena	310	15,4
Piacenza	135	6,8
Parma	200	10,0
Ravenna	180	9,0
Reggio-Emilia	220	11,0
Rimini	135	6,8
Totale	2000	100,0

Fonte: rilevazione Delos, 2013

## 2. Gli spostamenti quotidiani: quantità, qualità e percezione

Un primo dato interessante che emerge dalla rilevazione rivolta ai cittadini che quotidianamente si spostano<sup>1</sup> dall'abitazione in cui risiedono, è relativo al mezzo utilizzato mediamente durante una settimana «normale». Oltre i tre quarti (76,4%) del campione dichiara di effettuare spostamenti prevalentemente utilizzando l'auto privata, sia in qualità di guidatore od eventualmente quale passeggero. Differenze statisticamente apprezzabili sono rilevabili quanto alla variabile «genere» in relazione all'uso della bici e agli spostamenti a piedi, strumenti in media utilizzati più diffusamente dalle donne rispetto agli uomini. I quaranta/cinquantenni rappresentano la coorte generazionale maggiormente incline all'uso dell'auto per gli spostamenti quotidiani, mentre i giovani (fino a 18 anni), anche per ragioni plausibilmente connesse alla minore disponibilità di reddito, alla assenza di patente di guida per gli autoveicoli e a minore autonomia professionale, mostrano livelli comparativamente maggiori nell'utilizzo del ciclomotore e della bicicletta. Viceversa, ma similmente quanto a fattori di influenza, la generazione più «anziana» (56+) si sposta «a piedi» o «in bici» in misura nettamente maggiore rispetto ai cittadini compresi nelle altre fasce di età considerate (tabb. 1-1a).

Dal punto di vista socio-professionale, i dati rilevano che sono i cittadini con regolare occupazione – dipendenti e autonomi – che, presumibilmente per recarsi nei luoghi di lavoro, fanno uso della “macchina”. L'istruzione discrimina sia in termini di utilizzo del ciclomotore (molto meno utilizzato da quanti hanno raggiunto solo il titolo di scuola elementare) che dell'automobile (meno utilizzata da chi detiene un titolo di studio medio/superiore e comunque non solo «elementare» (tabb. 1b-1c).

Infine dal punto di vista geografico, le province in cui i cittadini si discostano maggiormente dalla media regionale nell'utilizzo dell'auto privata per gli spostamenti quotidiani, risiedono nelle province di Forlì-Cesena e Reggio-Emilia (tab. 1d).

La provincia di Bologna<sup>2</sup>, seguita da Modena e Parma, è viceversa il territorio in cui è più frequente il ricorso ai mezzi di trasporto pubblico<sup>3</sup> (circa un decimo degli intervistati), mentre Ferrara è l'area in cui mediamente i cittadini utilizzano comparativamente in misura maggiore la bicicletta. Infine, è Parma la provincia dove più diffusa è la pratica dello spostamento quotidiano a piedi.

Tab. 1 La modalità prevalente degli spostamenti in Emilia-Romagna (valore percentuale)

	Uomini	Donne	Tot.
Con auto privata (come conducente o passeggero)	77,0	76,0	76,4
Con mezzi di trasporto pubblico	6,4	6,5	6,4
Con ciclomotore o motocicletta	6,9	3,2	5,1
Con bicicletta	6,3	8,4	7,4
A piedi	3,4	5,8	4,6
Altro	0,0	0,1	0,1
Totale	100,0	100,0	100,0

<sup>1</sup> Il 10° Rapporto sulla mobilità in Italia segnala che c'è un trend negativo degli spostamenti su veicolo, derivante da vari e concomitanti fattori, tra cui la crisi economica (si veda “Una leva per la ripresa”, Rapporto presentato il 14 maggio 2013 a Bologna).

<sup>2</sup> Il numero di autovetture a Bologna è passato da 213.776 del 2002 a 198.542 del 2011 (Rapporto sulla mobilità, p. 103, *op. cit.*).

<sup>3</sup> Nella provincia di Bologna e nel comune capoluogo il numero di stalli a pagamento su strada e quelli in parcheggi di interscambio è rimasto pressoché invariato tra il 2009 e il 2010 (Rapporto sulla mobilità, p. 113, *op. cit.*).

	Uomini	Donne	Tot.
Con auto privata (come conducente o passeggero)	77,0	76,0	76,4
Con mezzi di trasporto pubblico	6,4	6,5	6,4
Con ciclomotore o motocicletta	6,9	3,2	5,1
Con bicicletta	6,3	8,4	7,4
A piedi	3,4	5,8	4,6
Altro	0,0	0,1	0,1
N	1.000	1.000	2.000

Testo della domanda: «Considerando una settimana normale, in che modo ti sposti prevalentemente?»

Tab. 1a La modalità prevalente degli spostamenti in Emilia-Romagna (valore percentuale)

	14-18	19-35	36-55	56+	Tot.
Con auto privata (come conducente o passeggero)	70,0	74,8	78,5	76,3	76,4
Con mezzi di trasporto pubblico	11,0	8,0	5,5	5,7	6,4
Con ciclomotore o motocicletta	10,0	7,4	5,6	1,5	5,1
Con bicicletta	5,0	5,2	7,0	10,0	7,4
A piedi	4,0	4,6	3,4	6,3	4,6
Altro	0,0	0,0	0,0	0,2	0,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	100	500	800	600	2.000

Testo della domanda: «Considerando una settimana normale, in che modo ti sposti prevalentemente?»

Tab. 1b La modalità prevalente degli spostamenti in Emilia-Romagna (valore percentuale)

	Occupato dipendente	Occupato autonomo	Disoccupato/ inoccupato	Pensionato	Casalinga	Studente	Tot.
Con auto privata (come conducente o passeggero)	83,0	81,5	63,7	76,5	69,4	64,7	76,4
Con mezzi di trasporto pubblico	5,2	4,5	12,1	5,1	7,8	11,5	6,4
Con ciclomotore o motocicletta	4,3	5,2	16,1	1,4	1,7	11,1	5,1
Con bicicletta	6,0	5,2	3,2	10,7	11,7	6,0	7,4
A piedi	1,4	3,5	4,8	6,1	9,4	6,8	4,6
Altro	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	553	401	124	507	180	235	2.000

Testo della domanda: «Considerando una settimana normale, in che modo ti sposti prevalentemente?»





Tab. 1c La modalità prevalente degli spostamenti in Emilia-Romagna (valore percentuale)

	Elementare	Media	Superiore	Laurea	Tot.
Con auto privata (come conducente o passeggero)	79,4	75,5	76,7	76,2	76,4
Con mezzi di trasporto pubblico	4,1	6,7	7,2	5,2	6,4
Con ciclomotore o motocicletta	1,5	4,3	6,0	6,2	5,1
Con bicicletta	9,8	8,6	5,7	7,8	7,4
A piedi	5,2	4,8	4,4	4,6	4,6
Altro	0,0	0,2	0,0	0,0	0,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	194	629	870	307	2.000

Testo della domanda: «Considerando una settimana normale, in che modo ti sposti prevalentemente?»

Tab. 1d La modalità prevalente degli spostamenti in Emilia-Romagna (valore percentuale)

	BO	FC	FE	MO	PC	PR	RA	RE	RN	Tot.
Con auto privata (come conducente o passeggero)	76,1	79,4	75,6	76,1	77,8	72,5	75,0	80,5	76,3	76,4
Con mezzi di trasporto pubblico	9,8	2,8	5,0	7,7	5,9	7,5	3,3	4,5	5,2	6,4
Con ciclomotore o motocicletta	5,9	2,8	6,1	4,8	5,2	4,5	6,7	2,3	7,4	5,1
Con bicicletta	3,9	10,6	8,9	8,4	7,4	8,0	10,0	8,2	4,4	7,4
A piedi	4,3	4,4	4,4	2,9	3,7	7,0	5,0	4,5	6,7	4,6
Altro	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	460	180	180	310	135	200	180	220	135	2.000

Testo della domanda: «Considerando una settimana normale, in che modo ti sposti prevalentemente?»

Approfondendo l'analisi relativa alla *percezione* dello spostamento effettuato, emerge che non esistono differenze statisticamente rilevanti quanto ad auto-percezione e definizione dello stesso. A fronte di circa un terzo del campione intervistato che ritiene lo spostamento una *necessità*, sono in misura maggiore le *donne* emiliano/romagnole a condividere tale percezione, mentre gli *uomini*, ritengono lo spostamento quotidiano, in quanto *libertà*, in misura leggermente superiore rispetto alle donne. Anche l'età non sembra incidere in misura rilevante quanto a (auto) definizione dello spostamento: sono due le coorti generazionali, la più *giovane* e la più *anziana*, a mostrare su due modalità valori significativamente distanti dalla media generale. I *giovani* ritengono in misura apprezzabilmente più elevata lo spostamento come un *diritto* e anche una *preoccupazione*, posizione quest'ultima che condividono con la componente più anziana del campione intervistato (tabb. 2-2a). Rispetto ad età e genere, la condizione professionale viceversa, dimostra di essere associata a maggiore variabilità nella percezione dello spostamento quale comportamento quotidiano/settimanale. La *casalinghe* rappresentano di gran lunga il gruppo che ritiene lo spostamento una *libertà* (probabilmente anche in ragione della non «obbligatorietà» connessa agli spostamenti da pendolarismo lavorativo), mentre gli occupati (in particolare i lavoratori *dipendenti*) sentono maggiormente la *necessità* del movimento. Valori su cui riflettere (magari anche in sede di definizione delle politiche pubbliche, urbanistiche e dei trasporti) sono anche quelli mostrati dalla

categoria *lavoratori autonomi* che in misura maggiore rispetto agli altri ritiene che lo spostamento debba essere ritenuto un *diritto*, mentre i *pensionati* palesano valori nettamente superiori alla media generale e a quelli di ciascun gruppo quanto a percezione dello spostamento come fonte di *preoccupazione*. È l'istruzione a rappresentare anche in questo campo la variabile che genera maggiori divergenze, in questo caso di percezione dello spostamento quotidiano. I cittadini intervistati tra quelli selezionati dal campione che detengono un titolo di studio superiore (*laurea*) ritengono che lo spostamento rappresenti una *libertà* (e coerentemente sono quelli che percepiscono meno lo spostamento quanto *necessità*) in percentuali maggiori rispetto agli intervistati che hanno conseguito un titolo fino a quello di scuola media superiore. Parimenti sono gli intervistati che hanno solo la licenza elementari il gruppo che sente in misura più rilevante la *preoccupazione* per lo spostamento da effettuare (tabb. 2b-2c).

In termini geografici i dati offrono elementi di differenziazione territoriale tra le nove province della regione. I cittadini intervistati nella provincia di Modena sentono lo spostamento quale *libertà*, nonché diritto da garantire, in misura ampiamente maggiore rispetto al resto del territorio, mentre questo sentimento/percezione è meno diffuso nella provincia di Ferrara (tab. 2d).

Tab. 2 Auto definizione di spostamento (valore percentuale)

	Uomini	Donne	Tot.
Una libertà	28,0	26,1	27,0
Una preoccupazione	2,9	3,3	3,1
Un diritto	6,3	5,2	5,8
Una necessità	62,8	65,4	64,1
Totale	100,0	100,0	100,0
N	998	996	1.994

Testo della domanda: «Come definiresti il tuo spostamento quotidiano?»

Tab. 2a Auto definizione di spostamento (valore percentuale)

	14-18	19-35	36-55	56+	Tot.
Una libertà	29,0	29,4	24,2	28,4	27,0
Una preoccupazione	4,0	2,2	2,6	4,3	3,1
Un diritto	7,0	5,6	6,5	4,7	5,8
Una necessità	60,0	62,8	66,6	62,5	64,1
Non risponde	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Totale	100	500	796	598	1.994
N	29,0	29,4	24,2	28,4	27,0

Testo della domanda: «Come definiresti il tuo spostamento quotidiano?»

Tab. 2b Auto definizione di spostamento (valore percentuale)

	Occupato dipendente	Occupato autonomo	Disoccupato/ inoccupato	Pensionato	Casalinga	Studente	Tot.
Una libertà	20,7	27,8	29,8	28,9	35,2	28,9	27,0
Una preoccupazione	3,3	2,8	0,0	4,8	2,2	2,1	3,1
Un diritto	5,1	7,5	4,8	5,0	5,0	7,2	5,8
Una necessità	71,0	61,9	65,3	61,4	57,5	61,7	64,1
Non risponde	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Totale	552	399	124	505	179	235	1.994
N	20,7	27,8	29,8	28,9	35,2	28,9	27,0

Testo della domanda: «Come definiresti il tuo spostamento quotidiano?»

Tab. 2c Auto definizione di spostamento (valore percentuale)

	Elementare	Media	Superiore	Laurea	Tot.
Una libertà	25,3	25,3	27,0	32,0	27,0
Una preoccupazione	7,2	3,3	2,2	2,6	3,1
Un diritto	5,7	6,7	5,1	5,9	5,8
Una necessità	61,9	64,7	65,8	59,4	64,1
Non risponde	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Totale	194	629	868	303	1.994
N	25,3	25,3	27,0	32,0	27,0

Testo della domanda: «Come definiresti il tuo spostamento quotidiano?»

Tab. 2d Auto definizione di spostamento (valore percentuale)

	BO	FC	FE	MO	PC	PR	RA	RE	RN	Tot.
Una libertà	27,0	26,7	19,1	32,4	29,9	29,0	27,4	25,0	23,0	27,0
Una preoccupazione	2,2	2,8	6,2	2,9	5,2	2,0	2,2	3,2	3,7	3,1
Un diritto	5,2	2,8	4,5	7,8	6,0	6,0	7,3	6,4	5,2	5,8
Una necessità	65,6	67,8	70,2	57,0	59,0	63,0	63,1	65,5	68,1	64,1
Non risponde	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Totale	459	180	178	309	134	200	179	220	135	1.994
N	27,0	26,7	19,1	32,4	29,9	29,0	27,4	25,0	23,0	27,0

Testo della domanda: «Come definiresti il tuo spostamento quotidiano?»

Se si passa dal livello *qualitativo* al livello *quantitativo* degli spostamenti effettuati, emergono dati rilevanti e interessanti quanto a differenziazione socio-demografica nonché geografica. Le tabelle che seguono (tabb. 3-3a-3b-3c-3d) riportano i dati relativi al numero di chilometri percorsi in media da ciascun cittadino intervistato all'interno del campione, considerando *tutti* i mezzi di trasporto privato utilizzati in un anno. Il primo elemento di differenziazione quantitativa rimanda al *genere*: le donne percorrono mediamente *meno* chilometri dei cittadini *uomini*, i quali nella misura del 42% si

spostano utilizzando mezzi privati per più di 10.000 km annui, a fronte del 70% circa di donne che arriva al massimo a 10.000 km.

Per quanto riguarda il fattore età, in linea con quanto rilevato in termini di utilizzo dell'auto quale mezzo di trasporto principale, sono le coorti più giovani e più anziane che per ragioni "strutturali" (reddito, condizione occupazionale) percorrono *meno* chilometri annui su vettori di trasporto privato (automobile, ciclomotore, motocicletta, ecc.). Similmente, e coerentemente con quanto appena esposto, sono i lavoratori (dipendenti e autonomi in forma sostanzialmente indifferenziata) a percorrere nella misura di quasi la metà dei rispettivi gruppi, una quantità di km/annui superiore a 10.000.

Viceversa, gli altri gruppi dichiarano di percorrere utilizzando mezzi privati fino a 5.000 km/annui nella misura di circa un terzo dei rispettivi campioni. Anche nel caso della variabile legata ai chilometri percorsi annualmente con mezzo privato, la variabile *istruzione* (laure e scuola media superiore) è associata, benché non si possa chiaramente definire un rapporto causale, ma semmai a fattori quali la condizione occupazionale, a una percorrenza *maggiore* di chilometri), mentre chi possiede un titolo di studio fino alle elementari mediamente si attesta su una distanza annua massima di 5.000 km.

Tab. 3 Quantità di chilometri percorsi in media all'anno (valore percentuale per fasce di km)

	Uomini	Donne	Tot.
Almeno 5.000 km	20,7	30,1	25,0
Tra 5.000 e 10.000 km	37,2	39,2	38,1
Più di 10.000 km	42,1	30,7	36,9
Totale	100,0	100,0	100,0
Media Km (solo rispondenti)	12.479	10.567	11.606
N	846	710	1.556

Testo della domanda: «*Quanti chilometri percorri all'anno, sommando tutti i mezzi di trasporto privato che utilizzi?*»

Tab. 3a Quantità di chilometri percorsi in media all'anno (valore percentuale per fasce di km)

	14-18	19-35	36-55	56+	Tot.
Almeno 5.000 km	41,4	24,4	20,0	30,4	25,0
Tra 5.000 e 10.000 km	43,1	37,0	37,7	38,9	38,1
Più di 10.000 km	15,5	38,6	42,3	30,7	36,9
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Media Km (solo rispondenti)	8.383	12.220	12.789	9.877	11.606
N	58	365	660	473	1556

Testo della domanda: «*Quanti chilometri percorri all'anno, sommando tutti i mezzi di trasporto privato che utilizzi?*»

Tab. 3b Quantità di chilometri percorsi in media all'anno (valore percentuale per fasce di km)

	Occupato dipendente	Occupato autonomo	Disoccupato/ inoccupato	Pensionato	Casalunga	Studente	Tot.
Almeno 5.000 km	15,6	20,2	33,3	32,3	30,3	35,9	25,0
Tra 5.000 e 10.000 km	38,4	37,6	32,1	38,4	39,5	39,7	38,1
Più di 10.000 km	46,1	42,2	34,6	29,3	30,3	24,4	36,9
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Media Km (solo rispondenti)	13.388	13.049	11.728	9.433	9.884	10.219	11.606
N	469	322	81	409	119	156	1.556

Testo della domanda: «*Quanti chilometri percorri all'anno, sommando tutti i mezzi di trasporto privato che utilizzi?*»

Tab. 3c Quantità di chilometri percorsi in media all'anno (valore percentuale per fasce di km)

	Elementare	Media	Superiore	Laurea	Tot.
Almeno 5.000 km	46,5	25,0	22,9	18,5	25,0
Tra 5.000 e 10.000 km	36,8	39,8	36,7	39,4	38,1
Più di 10.000 km	16,7	35,2	40,4	42,1	36,9
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Media Km (solo rispondenti)	7.453	11.304	12.195	12.930	11.606
N	144	472	686	254	1.556

Testo della domanda: «*Quanti chilometri percorri all'anno, sommando tutti i mezzi di trasporto privato che utilizzi?*»

Tab. 3d Quantità di chilometri percorsi in media all'anno (valore percentuale per fasce di km)

	BO	FC	FE	MO	PC	PR	RA	RE	RN	Tot.
Almeno 5.000	22,3	25,0	26,5	29,3	29,4	23,6	17,5	27,7	26,0	25,0
Tra 5.000 e 10.000	40,5	43,0	39,0	34,6	41,2	35,8	37,8	31,2	44,0	38,1
Più di 10.000	37,2	32,0	34,6	36,2	29,4	40,6	44,8	41,0	30,0	36,9
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Media (solo rispondenti)	11.633	10.850	11.606	11.354	10.779	12.369	12.618	12.302	10.026	11.606
N	363	128	136	246	102	165	143	173	100	1.556

Testo della domanda: «*Quanti chilometri percorri all'anno, sommando tutti i mezzi di trasporto privato che utilizzi?*»

### 3. La sicurezza stradale: tra credenze, falsi miti e conoscenza delle regole

L'analisi del comportamento degli «utenti della strada» in relazione alla sicurezza dei guidatori, ma anche dei pedoni, fornisce una ricca mole di dati utili a comprendere il comportamento «in strada» e le conoscenze del codice in Emilia-Romagna.

Nel complesso l'85% del campione intervistato risponde correttamente circa l'adeguato utilizzo delle «cinture di sicurezza»<sup>4</sup>. Sebbene non emergano apprezzabili differenziazioni di comportamento connesse al genere (le donne che rispondono erroneamente sono 1,5 punti percentuali in più rispetto agli uomini). Le differenze maggiori, e probabilmente con più conseguenze sul piano sociale, emergono in relazione alla coorte generazionale dei rispondenti. L'unico gruppo che presenta valori significativamente distanti dalla media del campione, è quello degli intervistati *giovani*, i quali nella misura di circa un quinto fornisce risposte non corrette rispetto all'utilizzo delle cinture di sicurezza (tabb. 4-4a).

Il titolo di studio conseguito dagli intervistati risulta nuovamente discriminante nella differenziazione tra percentuali di rispondenti in termini di conoscenza del «comportamento corretto» relativo all'uso delle cinture di sicurezza. I *laureati* hanno dimostrato maggiore consapevolezza (88%) superiore di circa 4-5 punti percentuali rispetto a chi ha conseguito un titolo di studio inferiore. Dal punto di vista professionale, viceversa, emergono conoscenze non adeguate quanto al corretto uso dei dispositivi di sicurezza da applicare allorché si usufruisca dell'automobile, con una chiara distinzione tra *non occupati*, ossia studenti, pensionati e casalinghe. Queste ultime categorie dimostrano di essere *meno* a conoscenza del corretto uso delle cinture di sicurezza, ossia che «Le cinture devono essere allacciate da tutti gli occupanti del veicolo» (tabb. 4b-4c).

La distribuzione geografica tra quanti rispondono in forma non corretta rispetto all'utilizzo delle cinture di sicurezza, si concentra tra le province di Ferrara e Bologna (18% circa), mentre nel caso di Ravenna la percentuale di coloro che conoscono il corretto comportamento da assumere sfiora il 90%. In dettaglio risulta problematico per gli osservatori il dato di quanti (il 9% del campione) ritiene che le cinture debbano essere allacciate «solo fuori dai centri urbani» e di coloro che similmente pensano che tale comportamento debba essere tenuto esclusivamente «sui sedili anteriori». Una sacca di resistenza culturale veicolata probabilmente da «credenze» radicate (fatalismo), cattiva informazione e «falsi miti» che certamente incide negativamente anche sul tasso di «mortalità» e di incidentalità (tab. 4d).

Tab. 4 Corretto utilizzo della cintura di sicurezza (valore percentuale)

	Uomini	Donne	Tot.
La cintura deve essere allacciata solo dal conducente	2,0	1,4	1,7
Le cinture devono essere allacciate solo sui sedili anteriori	7,9	9,4	8,6
Le cinture devono essere allacciate da tutti gli occupanti del veicolo	85,0	84,7	84,9
Le cinture posteriori devono essere allacciate solo fuori dai centri urbani	5,0	4,5	4,8
Totale	100,0	100,0	100,0
N	996	994	1.990

Testo della domanda: «Secondo lei quale è il corretto utilizzo delle cinture di sicurezza (con esclusione delle categorie speciali)?»

<sup>4</sup> Si veda «Il Sistema Ulisse» (2007), curato dall'Istituto superiore della sanità e dal Ministero dei Trasporti. Delos Ricerche srl Bologna, Via Emilia Ponente, 34

Tab. 4a Corretto utilizzo della cintura di sicurezza (valore percentuale)

	14-18	19-35	36-55	56+	Tot.
La cintura deve essere allacciata solo dal conducente	1,0	2,2	1,3	2,0	1,7
Le cinture devono essere allacciate solo sui sedili anteriori	11,1	8,8	7,8	9,2	8,6
Le cinture devono essere allacciata da tutti gli occupanti del veicolo	81,8	84,6	85,4	84,9	84,9
Le cinture posteriori devono essere allacciate solo fuori dai centri urbani	6,1	4,4	5,5	3,9	4,8
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	99	499	796	596	1.990

Testo della domanda: «Secondo lei quale è il corretto utilizzo delle cinture di sicurezza (con esclusione delle categorie speciali)?»

Tab. 4b Corretto utilizzo della cintura di sicurezza (valore percentuale)

	Occupato dipendente	Occupato autonomo	Disoccupato/ inoccupato	Pensionato	Casalinga	Studente	Tot.
La cintura deve essere allacciata solo dal conducente	1,3	2,3	3,3	1,8	1,1	1,3	1,7
Le cinture devono essere allacciate solo sui sedili anteriori	8,1	6,5	7,3	9,5	12,9	9,0	8,6
Le cinture devono essere allacciata da tutti gli occupanti del veicolo	85,5	85,9	86,2	84,7	81,5	83,8	84,9
Le cinture posteriori devono essere allacciate solo fuori dai centri urbani	5,1	5,3	3,3	4,0	4,5	6,0	4,8
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	553	398	123	504	178	234	1.990

Testo della domanda: «Secondo lei quale è il corretto utilizzo delle cinture di sicurezza (con esclusione delle categorie speciali)?»

Tab. 4c Corretto utilizzo della cintura di sicurezza (valore percentuale)

	Elementare	Media	Superiore	Laurea	Tot.
La cintura deve essere allacciata solo dal conducente	2,1	1,8	1,7	1,3	1,7
Le cinture devono essere allacciate solo sui sedili anteriori	9,9	11,0	7,1	7,5	8,6
Le cinture devono essere allacciata da tutti gli occupanti del veicolo	84,4	82,2	85,9	87,9	84,9
Le cinture posteriori devono essere allacciate solo fuori dai centri urbani	3,6	5,1	5,3	3,3	4,8
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	192	628	865	305	1.990

Testo della domanda: «Secondo lei quale è il corretto utilizzo delle cinture di sicurezza (con esclusione delle



categorie speciali)?»

Tab. 4d Corretto utilizzo della cintura di sicurezza (valore percentuale)

	BO	FC	FE	MO	PC	PR	RA	RE	RN	Tot.
La cintura deve essere allacciata solo dal conducente	1,7	3,3	2,8	1,9	2,3	1,5	0,6	0,5	0,7	1,7
Le cinture devono essere allacciate solo sui sedili anteriori	9,8	6,1	12,2	8,1	6,8	7,0	7,8	8,2	10,4	8,6
Le cinture devono essere allacciate da tutti gli occupanti del veicolo	82,8	84,4	82,2	85,1	86,4	85,4	88,3	86,8	85,8	84,9
Le cinture posteriori devono essere allacciate solo fuori dai centri urbani	5,7	6,1	2,8	4,9	4,5	6,0	3,4	4,5	3,0	4,8
Totale	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N	458	180	180	308	132	199	179	220	134	1.990

Testo della domanda: «Secondo lei quale è il corretto utilizzo delle cinture di sicurezza (con esclusione delle categorie speciali)?»

Il dato relativo alla corretta conoscenza del comportamento da tenere quanto all'utilizzo delle cinture di sicurezza, mostra un andamento ancora più negativo se si passa a indagare il livello di conoscenza della responsabilità di detto «corretto comportamento». Soltanto il 51% degli intervistati è consapevole del fatto che sia il conducente ad essere responsabile del corretto utilizzo della cintura per se e per gli altri passeggeri. Se pure si sommasse tale gruppo a quanti ritengono che ogni passeggero sia «responsabile per se» (19%), rimarremmo comunque in presenza di circa il 30% che ha una cattiva conoscenza e il 2% che dichiara di non sapere che comportamento assumere. Se sul versante *genere* non emergono differenze di rilievo, l'età e la condizione professionale fanno rilevare differenziazioni importanti. Il gruppo dei cinquanta/sessantenni è di gran lunga meglio informato (61%), seguito dalla coorte 35-55 anni, mentre i giovani e i giovani adulti dimostrano significativamente meno conoscenza circa il corretto utilizzo delle cinture (tabb. 5-5a-5b-5c-5d). Una dinamica analoga si registra in relazione alla condizione professionale: sono le casalinghe e i pensionati i gruppi più consapevoli della responsabilità del conducente circa la corretta applicazione dell'obbligo di allacciare le cinture di sicurezza per tutti i passeggeri presenti nell'automobile. Il titolo di studio, nuovamente, discrimina quanto a conoscenza delle regole, ma in questo caso sono i gruppi degli intervistati che hanno raggiunto un titolo di studio fino alla licenza media inferiore a dimostrare maggiore conoscenza, e ciò si esplica plausibilmente in relazione alla condizione professionale (pensionati, casalinghe) e alla coorte generazione (vedi supra). Viceversa, i lavoratori (autonomi e dipendenti), nonché i disoccupati, mostrano percentuali di rispondenti *consapevoli* marcatamente meno importanti. Dal punto di vista geografico, a fronte di un andamento pressoché omogeneo, vanno rilevate le risposte corrette inferiori al 50% nelle province di Rimini e in particolare di Ravenna (47%).

Tab. 5 Responsabilità del corretto utilizzo della cintura di sicurezza (valore percentuale)

	Uomini	Donne	Tot.
Ogni passeggero è responsabile per se	18,3	19,3	18,8
Il responsabile è il conducente	51,6	51	51,3
Il conducente è responsabile per se e per i passeggeri minori	28,5	26,8	27,65
Non sa	1,6	2,9	2,25
Totale	100	100	100
N	1.000	1.000	2.000

Testo della domanda: «Di chi ritiene che sia la responsabilità del corretto utilizzo delle cinture di sicurezza?»

Tab. 5a Responsabilità del corretto utilizzo della cintura di sicurezza (valore percentuale)

	14-18	19-35	36-55	56+	Tot.
Ogni passeggero è responsabile per se	29,0	22,8	17,9	15,0	18,8
Il responsabile è il conducente	42,0	45,0	48,8	61,5	51,3
Il conducente è responsabile per se e per i passeggeri minori	25,0	31,2	31,4	20,2	27,7
Non sa	4,0	1,0	2,0	3,3	2,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	100	500	800	600	2.000

Testo della domanda: «Di chi ritiene che sia la responsabilità del corretto utilizzo delle cinture di sicurezza?»

Tab. 5b Responsabilità del corretto utilizzo della cintura di sicurezza (valore percentuale)

	Occupato dipendente	Occupato autonomo	Disoccupato/ inoccupato	Pensionato	Casalinga	Studente	Tot.
Ogni passeggero è responsabile per se	19,0	18,2	29,8	14,2	15,6	26,0	18,8
Il responsabile è il conducente	46,8	45,6	41,9	64,9	58,3	41,7	51,3
Il conducente è responsabile per se e per i passeggeri minori	32,9	35,4	25,0	17,9	19,4	30,6	27,7
Non sa	1,3	0,7	3,2	3,0	6,7	1,7	2,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	553	401	124	507	180	235	2.000

Testo della domanda: «Di chi ritiene che sia la responsabilità del corretto utilizzo delle cinture di sicurezza?»

Tab. 5c Responsabilità del corretto utilizzo della cintura di sicurezza (valore percentuale)

	Elementare	Media	Superiore	Laurea	Tot.
Ogni passeggero è responsabile per se	15,5	18,9	19,5	18,6	18,8
Il responsabile è il conducente	62,9	52,6	49,4	46,6	51,3
Il conducente è responsabile per se e per i passeggeri minori	18,6	25,3	29,8	32,2	27,7
Non sa	3,1	3,2	1,3	2,6	2,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	194	629	870	307	2.000

Testo della domanda: «Di chi ritiene che sia la responsabilità del corretto utilizzo delle cinture di sicurezza?»

Tab. 5d Responsabilità del corretto utilizzo della cintura di sicurezza (valore percentuale)

	BO	FC	FE	MO	PC	PR	RA	RE	RN	Tot.
Ogni passeggero è responsabile per se	18,3	18,3	18,3	19,0	17,8	19,0	23,3	16,8	19,3	18,8
Il responsabile è il conducente	52,0	50,6	51,7	50,6	50,4	54,5	46,7	53,6	49,6	51,3
Il conducente è responsabile per se e per i passeggeri minori	28,3	29,4	28,3	28,7	27,4	24,5	27,2	25,5	28,9	27,7
Non sa	1,5	1,7	1,7	1,6	4,4	2,0	2,8	4,1	2,2	2,3
Totale	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N	460	180	180	310	135	200	180	220	135	2.000

Testo della domanda: «Di chi ritiene che sia la responsabilità del corretto utilizzo delle cinture di sicurezza?»

Questa difformità di dati circa la conoscenza del corretto comportamento da assumere relativamente alla cintura di sicurezza, si riflette inevitabilmente anche sul dato relativo alla percezione del rispetto dell'obbligo di utilizzo del dispositivo. Meno della metà del campione (49%) rileva, come percezione-impressione, che oltre i tre quarti degli automobilisti/passeggeri rispetti l'obbligo delle cinture di sicurezza, con un quinto degli intervistati che addirittura tale percentuale si aggiri al massimo attorno al 50%. Tralasciando le variabili socio-demografiche, posto che non è rilevante considerare la significatività statistica di associazioni tra variabili allorché si rilevano delle «percezioni», dal punto di vista territoriale emerge una differenza importante tra le province di Ferrara e Bologna, dove meno della metà degli intervistati ritiene che la stragrande maggioranza (oltre i  $\frac{3}{4}$ ) dei passeggeri/conducenti utilizzi le cinture (tabb. 6-6a-6b-6c-6d).

**Tab. 6 Percezione sul numero di utenti che fa corretto utilizzo della cintura di sicurezza (valore percentuale)**

	Uomini	Donne	Tot.
Non più del 50%	20,3	20,6	20,4
Tra il 50% e il 75%	31,3	27,0	29,2
Più del 75%	48,4	52,4	50,4
Totale	100,0	100,0	100,0
N	979	958	1.937
Media % (solo rispondenti)	71	72	71

Testo della domanda: «*Secondo la sua percezione, in percentuale, quanti rispettano l'obbligo dell'utilizzo delle cinture di sicurezza?*» Nota: la categoria "non sa" è stata esclusa dall'analisi

**Tab. 6a Percezione sul numero di utenti che fa corretto utilizzo della cintura di sicurezza (valore percentuale)**

	14-18	19-35	36-55	56+	Tot.
Non più del 50%	24,0	20,2	20,5	20,0	20,4
Tra il 50% e il 75%	27,0	30,2	30,9	26,3	29,2
Più del 75%	49,0	49,6	48,7	53,8	50,4
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	100	496	781	560	1.937
Media % (solo rispondenti)	71	71	71	72	71

Testo della domanda: «*Secondo la sua percezione, in percentuale, quanti rispettano l'obbligo dell'utilizzo delle cinture di sicurezza?*»

**Tab. 6b Percezione sul numero di utenti che fa corretto utilizzo della cintura di sicurezza (valore percentuale)**

	Occupato dipendente	Occupato autonomo	Disoccupato/ inoccupato	Pensionato	Casalinga	Studente	Tot.
Non più del 50%	18,9	22,6	22,5	20,1	19,3	20,9	20,4
Tra il 50% e il 75%	34,9	29,1	35,8	26,3	19,3	25,5	29,2
Più del 75%	46,2	48,2	41,7	53,6	61,4	53,6	50,4
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	541	398	120	472	171	235	1.937
Media % (solo rispondenti)	71	71	70	72	74	72	71

Testo della domanda: «*Secondo la sua percezione, in percentuale, quanti rispettano l'obbligo dell'utilizzo delle cinture di sicurezza?*»

Tab. 6c Percezione sul numero di utenti che fa corretto utilizzo della cintura di sicurezza (valore percentuale)

	Elementare	Media	Superiore	Laurea	Tot.
Non più del 50%	16,2	25,1	19,0	17,6	20,4
Tra il 50% e il 75%	28,5	25,8	30,3	33,2	29,2
Più del 75%	55,3	49,1	50,7	49,2	50,4
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	179	605	852	301	1.937
Media % (solo rispondenti)	73	70	72	72	71

Testo della domanda: «Secondo la sua percezione, in percentuale, quanti rispettano l'obbligo dell'utilizzo delle cinture di sicurezza?»

Tab. 6d Percezione sul numero di utenti che fa corretto utilizzo della cintura di sicurezza (valore percentuale)

	BO	FC	FE	MO	PC	PR	RA	RE	RN	Tot.
Non più del 50%	24,7	15,4	19,7	19,5	17,7	24,0	17,2	16,4	24,4	20,4
Tra il 50% e il 75%	27,6	37,7	24,9	25,7	30,8	28,6	33,3	29,6	29,8	29,2
Più del 75%	47,8	46,9	55,5	54,8	51,5	47,4	49,4	54,0	45,8	50,4
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	446	175	173	303	130	192	174	213	131	1.937
Media % (solo rispondenti)	70	70	74	73	73	71	71	73	69	71

Testo della domanda: «Secondo la sua percezione, in percentuale, quanti rispettano l'obbligo dell'utilizzo delle cinture di sicurezza?»

Continuando sul livello di sicurezza del conducente e dei passeggeri, i dati rilevati dall'indagine demoscopica forniscono elementi assai interessanti, e probabilmente utili per future azioni «positive» quanto a implementazione di politiche per «la sicurezza stradale».

Il questionario conteneva infatti una specifica domanda sui sistemi di protezione per bambini e bambine in auto. Il sondaggio ha evidenziato che meno del 40% è a conoscenza del corretto comportamento da tenere in presenza di un *minore* quale passeggero, ossia che i sistemi di protezione per i bambini in auto variano «in base al peso e all'altezza del bambino». Inoltre un quarto degli intervistati semplicemente *non sa* quale sia il comportamento corretto e un quinto considera tali accorgimenti legati a parametri di età del bambino. La disinformazione a riguardo è più marcata presso *gli uomini*, con una differenza di quasi 5 punti percentuali rispetto alle donne. Il fattore generazionale è altrettanto, e più decisamente, associato alla conoscenza dei sistemi di protezione/ritenuta per bambini. La coorte meno informata è quella degli anziani, cui evidentemente è ascrivibile la distanza *temporale* con la potenziale esperienza della paternità/maternità. In ogni caso nessuna coorte supera il 45% di consapevolezza, con punte di *non so* anche tra i giovani e i giovani-adulti che oscillano tra il 27% e il 22% rispettivamente. Similmente, dal punto di vista professionale sono i pensionati (meno del 30%) e le casalinghe (39%) hanno minore conoscenza delle regole da applicare in caso di trasporto di bambini. La variabile istruzione è nettamente associata a una crescita inversamente proporzionale tra la corretta informazione e il livello di studio acquisito. Le realtà più problematiche da questo punto di vista risultano essere le province di Parma, con poco più di un terzo dei rispondenti che conosce le regole da applicare per i sistemi di ritenuta per i bambini (34%),

Piacenza, Reggio-Emilia, Modena e Ravenna (in media circa un punto e mezzo sotto la media regionale) (tabb. 7-7a-7b-7c-7d).

Dal punto di vista della percezione circa il corretto utilizzo del «seggolino» si rileva che circa un terzo del campione pensa che ad usarlo correttamente sia una quota di concittadini oscillante tra il 50% e il 100%, mentre un quinto pensa che sia solo meno della metà a comportarsi correttamente

Tab. 7 Fattori che incidono sul corretto uso dei sistemi di ritenuta per bambini (valore percentuale)

	Uomini	Donne	Tot.
In base al solo peso del bambino	8,0	7,0	7,5
In base solo all'età del bambino	20,2	19,7	20,0
In base solo all'altezza del bambino	9,6	7,6	8,5
In base al peso e all'altezza del bambino	36,7	41,2	39,0
Non so	25,5	24,5	25,0
Totale	100,0	100,0	100,0
N	1000	1000	2.000

Testo della domanda: «I sistemi di ritenuta/protezione per i bambini in auto variano in quale modo?»

Tab. 7a Fattori che incidono sul corretto uso dei sistemi di ritenuta per bambini (valore percentuale)

	14-18	19-35	36-55	56+	Tot.
In base al solo peso del bambino	7,0	9,6	8,0	5,2	7,5
In base solo all'età del bambino	16,0	20,0	18,8	22,2	20,0
In base solo all'altezza del bambino	10,0	9,0	11,0	4,8	8,5
In base al peso e all'altezza del bambino	40,0	39,2	44,5	31,2	39,0
Non so	27,0	22,2	17,8	36,7	25,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	100	500	800	600	2.000

Testo della domanda: «I sistemi di ritenuta/protezione per i bambini in auto variano in quale modo?»

Tab. 7b Fattori che incidono sul corretto uso dei sistemi di ritenuta per bambini (valore percentuale)

	Occupato dipendente	Occupato autonomo	Disoccupato/ inoccupato	Pensionato	Casalinga	Studente	Tot.
In base al solo peso del bambino	10,3	6,7	5,6	5,3	6,1	8,9	7,5
In base solo all'età del bambino	17,2	21,4	16,1	22,5	20,6	20,0	20,0
In base solo all'altezza del bambino	10,5	10,5	8,1	4,3	10,0	9,4	8,5
In base al peso e all'altezza del bambino	45,6	41,4	43,5	29,4	39,4	37,0	39,0
Non so	16,5	20,0	26,6	38,5	23,9	24,7	25,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	553	401	124	507	180	235	2.000

Testo della domanda: «I sistemi di ritenuta/protezione per i bambini in auto variano in quale modo?»

Tab. 7c Fattori che incidono sul corretto uso dei sistemi di ritenuta per bambini (valore percentuale)

	Elementare	Media	Superiore	Laurea	Tot.
In base al solo peso del bambino	3,6	8,3	7,7	7,8	7,5
In base solo all'età del bambino	20,1	19,9	19,7	20,8	20,0
In base solo all'altezza del bambino	2,6	8,7	10,8	5,9	8,5
In base al peso e all'altezza del bambino	27,8	34,8	42,0	45,9	39,0
Non so	45,9	28,3	19,9	19,5	25,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	194	629	870	307	2.000

Testo della domanda: «I sistemi di ritenuta/protezione per i bambini in auto variano in quale modo?»

Tab. 7d Fattori che incidono sul corretto uso dei sistemi di ritenuta per bambini (valore percentuale)

	BO	FC	FE	MO	PC	PR	RA	RE	RN	Tot.
In base al solo peso del bambino	9,3	8,9	8,3	6,8	7,4	4,0	8,9	7,7	3,0	7,5
In base solo all'età del bambino	20,7	17,2	19,4	20,0	19,3	23,0	17,8	18,2	23,7	20,0
In base solo all'altezza del bambino	7,0	9,4	8,3	9,4	8,9	10,0	8,9	9,1	8,1	8,5
In base al peso e all'altezza del bambino	40,4	42,8	40,6	38,7	37,0	34,5	38,3	37,3	39,3	39,0
Non so	22,6	21,7	23,3	25,2	27,4	28,5	26,1	27,7	25,9	25,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	460	180	180	310	135	200	180	220	135	2.000

Testo della domanda: «I sistemi di ritenuta/protezione per i bambini in auto variano in quale modo?»

Al fine di essere esaustivo e considerare le varie problematiche connesse alla «sicurezza stradale», il questionario contiene anche informazioni relative al corretto uso del casco<sup>5</sup>, quindi al comportamento

<sup>5</sup> «Il Sistema Ulisse» (2007), *op. cit.*, pp. 75-76., curato dall'Istituto superiore della sanità e dal Ministero dei Trasporti. Delos Ricerche srl Bologna, Via Emilia Ponente, 34

dei motociclisti. Sebbene quasi il 90% dei rispondenti dichiara, scegliendo l'opzione giusta, che il casco debba essere portato sempre, debba essere a norma e debba altresì essere ben allacciato, rimane il 5% del campione che ritiene, erroneamente, che il casco vada adeguato a modello e tipo del mezzo. Inoltre il 2% pensa che il casco vari a seconda dell'età del conducente o alla cilindrata del motociclo o ciclomotore<sup>6</sup>. Se il fattore «sesso» non è associato a variazioni rilevanti in termini di conoscenza della corretta utilizzazione del casco, sono viceversa i *giovani* ad essere maggiormente informati adeguatamente, posto che il 93% di questi risponde correttamente. Coerentemente è la condizione di *studente*, nonché dei disoccupati, ad essere associata a percentuali analoghe di risposte esatte, mentre le casalinghe e i pensionati mostrano una conoscenza comparativamente minore, benché elevata, del fenomeno. Il quale è maggiormente ben acquisito in tutta la regione, ma con alcuni picchi negativi nelle province di Forlì-Cesena e Modena, che mostrano valori di circa 2,5 punti percentuali inferiori alla media (tabb. 8-8a-8b-8c-8d).

Tab. 8 Conoscenza delle variabili che determinano il corretto uso del casco (valore percentuale)

	Uomini	Donne	Tot.
Varia in base alla cilindrata	1,3	1	1,2
Varia in base all'età del conducente o del passeggero	1,1	0,5	0,8
E' obbligatorio e il modello varia in base alla tipologia del mezzo	5,9	4,8	5,4
Deve essere portato sempre, deve essere a norma e ben allacciato	89,3	90,1	89,6
Altro/non so	2,4	3,6	3,0
Tot.	100	100	100
N	1000	1000	2.000

Testo della domanda: «Secondo la sua opinione, qual è il corretto utilizzo del casco per motocicli e ciclomotori?»

Tab. 8a Conoscenza delle variabili che determinano il corretto uso del casco (valore percentuale)

	14-18	19-35	36-55	56+	Tot.
Varia in base alla cilindrata	0,0	0,6	1,4	1,5	1,2
Varia in base all'età del conducente o del passeggero	2,0	0,0	1,3	0,7	0,8
E' obbligatorio e il modello varia in base alla tipologia del mezzo	3,0	5,4	5,8	5,2	5,4
Deve essere portato sempre, deve essere a norma e ben allacciato	93,0	92,0	89,0	88,2	89,6
Altro/non so	2,0	2,0	2,6	4,5	3,0
Tot.	100	100	100	100	100
N	100	500	800	600	2.000

Testo della domanda: «Secondo la sua opinione, qual è il corretto utilizzo del casco per motocicli e ciclomotori?»

<sup>6</sup> Il numero di motocicli a Bologna è passato da 41.062 del 2002 a 53.603 del 2011 (Rapporto sulla mobilità, p. 105, *op. cit.*).



Tab. 8b Conoscenza delle variabili che determinano il corretto uso del casco (valore percentuale)

	Occupato dipendente	Occupato autonomo	Disoccupato/ inoccupato	Pensionato	Casalinga	Studente	Tot.
Varia in base alla cilindrata	1,4	1,0	0,8	1,2	2,2	0,0	1,2
Varia in base all'età del conducente o del passeggero	0,5	1,0	1,6	0,6	1,7	0,4	0,8
E' obbligatorio e il modello varia in base alla tipologia del mezzo	5,4	5,7	2,4	4,9	8,3	4,7	5,4
Deve essere portato sempre, deve essere a norma e ben allacciato	90,8	89,8	92,7	88,8	82,8	92,8	89,6
Altro/non so	1,8	2,5	2,4	4,5	5,0	2,1	3,0
Tot.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	553	401	124	507	180	235	2.000

Testo della domanda: «Secondo la sua opinione, qual è il corretto utilizzo del casco per motocicli e ciclomotori?»

Tab. 8c Conoscenza delle variabili che determinano il corretto uso del casco (valore percentuale)

	Elementare	Media	Superiore	Laurea	Tot.
Varia in base alla cilindrata	1,0	1,4	0,8	1,6	1,2
Varia in base all'età de conducente o del passeggero	2,1	1,0	0,6	0,3	0,8
E' obbligatorio e il modello varia in base alla tipologia del mezzo	8,8	4,5	4,8	6,5	5,4
Deve essere portato sempre, deve essere a norma e ben allacciato	82,5	90,0	91,0	89,9	89,6
Altro/non so	5,7	3,2	2,8	1,6	3,0
Tot.	100	100	100	100	100
N	194	629	870	307	2.000

Testo della domanda: «Secondo la sua opinione, qual è il corretto utilizzo del casco per motocicli e ciclomotori?»

Tab. 8d Conoscenza delle variabili che determinano il corretto uso del casco (valore percentuale)

	BO	FC	FE	MO	PC	PR	RA	RE	RN	Tot.
Varia in base alla cilindrata	0,9	1,1	1,1	1,0	1,5	1,5	1,1	1,8	0,7	1,2
Varia in base all'età del conducente o del passeggero	1,1	0,0	1,1	0,6	0,7	0,0	2,2	0,5	0,7	0,8
E' obbligatorio e il modello varia in base alla tipologia del mezzo	5,0	8,9	1,7	7,7	3,7	4,0	4,4	5,9	5,2	5,4
Deve essere portato sempre, deve essere a norma e ben allacciato	90,2	86,7	92,8	87,4	91,1	91,5	88,9	90,0	89,6	89,6
Altro/non so	2,8	3,3	3,3	3,2	3,0	3,0	3,3	1,8	3,7	3,0
Tot.	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N	460	180	180	310	135	200	180	220	135	2.000

Testo della domanda: «Secondo la sua opinione, qual è il corretto utilizzo del casco per motocicli e ciclomotori?»

Infine, se consideriamo la sicurezza *pedonale*, i dati che emergono dalla rilevazione segnalano potenziali e importanti linee di intervento circa l'informazione e la prevenzione per la sicurezza stradale complessiva, ma anche degli utenti generalmente meno tutelati.

Il 78% del campione sa che quando un pedone attraversa le strisce pedonali è il comportamento corretto di un conducente di veicolo (automobile o ciclomotore) è quello di «fermare» il veicolo affinché il pedone possa avere la precedenza. Sebbene questa sia una cifra ragguardevole (quasi i quattro quinti del totale), rimane un quinto che ritiene altro falso mito e consolidata erronea conoscenza – che basti rallentare per consentire al pedone di attraversare. Si rinnova perciò una problematica generalmente connessa all'incidentalità e alla mortalità, specialmente nelle aree urbane e metropolitane. I valori analizzati in relazione alle variabili socio-demografiche delineano un quadro per molti aspetti più preoccupante, ma anche più chiaro circa le possibili linee positive di intervento per migliorare il livello di conoscenza, e quindi di comportamento, alla guida di un veicolo. Gli *uomini* rispondono in misura errata in misura maggiore rispetto alle donne (+6 punti percentuali), delineando un tratto di «cultura» delle guida ascrivibile a comportamenti e prassi consolidate, ma non corroborate da evidenze empiriche (posto che rallentare non basta a evitare l'incidentalità). La coorte generazionale è il secondo fattore cruciale nella conoscenza del comportamento corretto da tenere quando il guidatore si trova in prossimità delle strisce pedonali e/o comunque in presenza di un pedone. Sono i giovani e gli anziani a sapere in misura maggiore (83% e 81%) come comportarsi correttamente, a fronte del 77% delle coorti centrali. Se sul piano dell'istruzione non emergono differenziazioni significative, possiamo viceversa segnalare quanto sia la condizione professionale di *occupato autonomo* a palesare il minor grado (74%) di corretta informazione. Infine, sono le province di Forlì-Cesena, Piacenza, e in misura minore anche Modena e Ravenna, ad avere percentuali di rispondenti *consapevoli* inferiori alla media regionale (tabb. 9-9a-9b-9c-9d).

Tab. 9 Corretto comportamento rispetto agli attraversamenti pedonali (valore percentuale)

	Uomini	Donne	Tot.
Si rallenta e si permette al pedone di attraversare dandogli così la precedenza	22,7	17,3	20,0
Si dà la precedenza al pedone passandogli dietro rispetto alla direzione di attraversamento	1,2	0,7	1,0
Si ferma il veicolo in modo da dare la precedenza al pedone	76,1	82,0	79,0
Totale	100,0	100,0	100,0
N	998	997	1.995

Testo della domanda: «*Quando un pedone attraversa le strisce pedonali qual è il comportamento corretto di un conducente di veicolo?*»

Tab. 9a Corretto comportamento rispetto agli attraversamenti pedonali (valore percentuale)

	14-18	19-35	36-55	56+	Tot.
Si rallenta e si permette al pedone di attraversare dandogli così la precedenza	15,0	21,9	21,5	17,3	20,0
Si dà la precedenza al pedone passandogli dietro rispetto alla direzione di attraversamento	2,0	0,4	1,0	1,2	1,0
Si ferma il veicolo in modo da dare la precedenza al pedone	83,0	77,7	77,5	81,6	79,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	100	498	800	597	1.995

Testo della domanda: «*Quando un pedone attraversa le strisce pedonali qual è il comportamento corretto di un conducente di veicolo?*»

Tab. 9b Corretto comportamento rispetto agli attraversamenti pedonali (valore percentuale)

	Occupato dipendente	Occupato autonomo	Disoccupato/ inoccupato	Pensionato	Casalinga	Studente	Tot.
Si rallenta e si permette al pedone di attraversare dandogli così la precedenza	19,6	24,9	23,4	16,3	18,3	20,1	20,0
Si dà la precedenza al pedone passandogli dietro rispetto alla direzione di attraversamento	1,1	1,0	0,8	0,8	1,1	0,9	1,0
Si ferma il veicolo in modo da dare la precedenza al pedone	79,3	74,1	75,8	82,9	80,6	79,1	79,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	552	401	124	504	180	234	1.995

Testo della domanda: «*Quando un pedone attraversa le strisce pedonali qual è il comportamento corretto di un conducente di veicolo?*»

Tab. 9c Corretto comportamento rispetto agli attraversamenti pedonali (valore percentuale)

	Elementare	Media	Superiore	Laurea	Tot.
Si rallenta e si permette al pedone di attraversare dandogli così la precedenza	17,3	21,0	20,0	19,5	20,0
Si dà la precedenza al pedone passandogli dietro rispetto alla direzione di attraversamento	1,6	1,3	0,7	0,7	1,0
Si ferma il veicolo in modo da dare la precedenza al pedone	81,2	77,7	79,3	79,8	79,0
Non so	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Totale	191	629	868	307	1.995

Testo della domanda: «Quando un pedone attraversa le strisce pedonali qual è il comportamento corretto di un conducente di veicolo?»

Tab. 9d Corretto comportamento rispetto agli attraversamenti pedonali (valore percentuale)

	BO	FC	FE	MO	PC	PR	RA	RE	RN	Tot.
Si rallenta e si permette al pedone di attraversare dandogli così la precedenza	18,0	16,2	25,0	21,2	23,9	18,0	21,7	20,9	17,8	20,0
Si dà la precedenza al pedone passandogli dietro rispetto alla direzione di attraversamento	1,1	2,2	0,6	1,6	0,7	0,0	1,1	0,5	0,0	1,0
Si ferma il veicolo in modo da dare la precedenza al pedone	80,9	81,6	74,4	77,2	75,4	82,0	77,2	78,6	82,2	79,0
Totale	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N	460	179	180	307	134	200	180	220	135	1.995

Testo della domanda: «Quando un pedone attraversa le strisce pedonali qual è il comportamento corretto di un conducente di veicolo?»

#### 4. La sicurezza stradale: comportamenti virtuosi e violazioni del codice della strada

Una parte rilevante del questionario è stata deliberatamente costruita e dedicata alla rilevazione dei comportamenti degli utenti della strada. Questo focus consente di porre in evidenza gli aspetti più problematici della sicurezza stradale connessi alle abitudini «al volante», dettate, come in parte visto e come approfondiremo successivamente, dai processi di formazione in generale e di formazione puntuale.

La prima domanda rilevante è relativa all'utilizzo del telefono «cellulare» durante la guida. A fronte di oltre metà del campione che dichiara di non utilizzare il telefono cellulare durante la guida, si registrano comportamenti «virtuosi, per circa il 30% dei casi: mentre il 13% ammette di utilizzare sempre l'auricolare, il 15% ammette di fare ricorso all'auricolare. Inoltre, il 10% dovendo rispondere a una telefonata, dichiara di «fermarsi» e poi procedere alla conversazione. Tuttavia, il dato (forse più) negativo fa riferimento a quasi un decimo del campione, che in linea con l'atteggiamento fatalista e «maschilista» (vedi *infra*), dichiara di «rispondere al telefono cellulare normalmente, tenendo la conversazione più breve possibile». Le differenze tra generi sono abbastanza significativa, posto che gli uomini mettono in atto comportamenti altamente pericolosi nel 10% dei casi rispetto alle donne che invece agiscono in maniera scorretta nel 7,4% dei casi. Dal punto di vista professionale sono in primis i *disoccupati* che assumono comportamenti non in linea con il codice della strada nella misura del 19% dei rispondenti, seguiti dai lavoratori *autonomi* e dagli *studenti* (10%). L'istruzione, nel caso del cattivo utilizzo del telefono cellulare durante la guida, è associata a comportamenti non virtuosi specialmente per gli intervistati con titolo di studio medio o alto. Laureati e diplomati tendono a rispondere normalmente al telefono ovvero tentando di effettuare conversazioni brevi in misura maggiore (10%) rispetto a coloro che hanno basso titolo di studio. Dal punto di vista territoriale, le province di Ferrara, Modena, e Ravenna, sono quelle in cui una percentuale maggiore di intervistati rispetto alla media, indica di comportarsi in maniera difforme rispetto alle norme previste dal codice della strada nel caso di conversazioni telefoniche durante la guida (tabb. 10-10a-10b-10c-10d).

Tab. 10 Corretto comportamento alla guida e uso dei telefono cellulari (valore percentuale)

	Uomini	Donne	Tot.
Utilizzo sempre l'auricolare	13,8	12,4	13,1
Utilizzo sempre il vivavoce	18,3	12,3	15,2
Rispondo al telefono normalmente, tenendo la conversazione più breve possibile	8,0	5,9	6,9
Rispondo al telefono normalmente	2,2	1,5	1,9
Non utilizzo il telefono cellulare durante la guida	49,7	55,9	52,9
Mi fermo e rispondo	7,9	12,0	10,0
Totale	100,0	100,0	100,0
N	946	969	1.915

Testo della domanda: «Se deve utilizzare il telefono cellulare durante la guida lei, solitamente, come si comporta?»

Tab. 10a Corretto comportamento alla guida e uso dei telefono cellulari (valore percentuale)

	14-18	19-35	36-55	56+	Tot.
Utilizzo sempre l'auricolare	18,4	16,3	17,4	4,2	13,1
Utilizzo sempre il vivavoce	12,6	21,5	18,5	6,4	15,2
Rispondo al telefono normalmente, tenendo la conversazione più breve possibile	8,0	8,8	8,3	3,6	6,9
Rispondo al telefono normalmente	0,0	2,6	1,8	1,7	1,9
Non utilizzo il telefono cellulare durante la guida	60,9	47,4	44,7	66,5	52,9
Mi fermo e rispondo	0,0	3,4	9,2	17,6	10,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	87	466	771	591	1.915

Testo della domanda: «*Se deve utilizzare il telefono cellulare durante la guida lei, solitamente, come si comporta?*»

Tab. 10b Corretto comportamento alla guida e uso dei telefono cellulari (valore percentuale)

	Occupato dipendente	Occupato autonomo	Disoccupato/ inoccupato	Pensionato	Casalanga	Studente	Tot.
Utilizzo sempre l'auricolare	18,5	18,6	16,5	3,0	8,1	15,7	13,1
Utilizzo sempre il vivavoce	19,4	22,1	18,2	4,8	8,7	21,0	15,2
Rispondo al telefono normalmente, tenendo la conversazione più breve possibile	7,6	9,4	15,7	2,4	5,2	8,1	6,9
Rispondo al telefono normalmente	1,7	1,9	3,3	1,6	1,7	2,4	1,9
Non utilizzo il telefono cellulare durante la guida	44,0	45,8	38,0	69,0	59,9	52,4	52,9
Mi fermo e rispondo	8,9	2,2	8,3	19,2	16,3	0,5	10,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	541	371	121	500	172	210	1.915

Testo della domanda: «*Se deve utilizzare il telefono cellulare durante la guida lei, solitamente, come si comporta?*»

Tab. 10c Corretto comportamento alla guida e uso dei telefono cellulari (valore percentuale)

	Elementare	Media	Superiore	Laurea	Tot.
Utilizzo sempre l'auricolare	2,6	9,4	15,3	20,9	13,1
Utilizzo sempre il vivavoce	3,7	10,3	18,3	24,0	15,2
Rispondo al telefono normalmente, tenendo la conversazione più breve possibile	2,6	5,7	8,3	8,4	6,9
Rispondo al telefono normalmente	2,6	1,2	2,4	1,4	1,9
Non utilizzo il telefono cellulare durante la guida	72,1	61,0	47,1	40,2	52,9
Mi fermo e rispondo	16,3	12,4	8,5	5,1	10,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	190	595	834	296	1.915

Testo della domanda: «Se deve utilizzare il telefono cellulare durante la guida lei, come si comporta?»

Tab. 10d Corretto comportamento alla guida e uso dei telefono cellulari (valore percentuale)

	BO	FC	FE	MO	PC	PR	RA	RE	RN	Tot.
Utilizzo sempre l'auricolare	14,9	13,2	14,4	11,4	13,5	11,8	7,5	16,6	12,4	13,1
Utilizzo sempre il vivavoce	16,7	16,1	11,4	14,8	11,9	20,0	17,2	13,3	11,6	15,2
Rispondo al telefono normalmente, tenendo la conversazione più breve possibile	4,7	5,7	10,2	9,0	5,6	7,2	8,6	7,1	6,2	6,9
Rispondo al telefono normalmente	1,8	2,9	0,6	1,7	3,2	2,6	2,9	1,4	0,0	1,9
Non utilizzo il telefono cellulare durante la guida	50,6	52,9	53,9	54,1	60,3	49,7	53,4	51,7	55,0	52,8
Mi fermo e rispondo	11,4	9,2	9,6	9,0	5,6	8,7	10,3	10,0	14,7	10,0
Totale	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N	449	174	167	290	126	195	174	211	129	1.915

Testo della domanda: «Se deve utilizzare il telefono cellulare durante la guida lei, solitamente, come si comporta?»

Per quanto riguarda il tema del «rispetto dei limiti di velocità», cruciale per la sicurezza stradale, i risultati emersi dalla somministrazione del questionario paesano alcune significative differenze. La variabile che è associata al cambiamento di comportamento (virtuoso o irregolare) è il tipo di strada, ossia l'ambito del percorso che il guidatore effettua: urbano, extra-urbano, autostradale. Se quasi l'80% degli intervistati dichiara di attenersi «sempre» ai limiti posti dal codice della strada allorché percorra un tratto autostradale, tale percentuale scende al 63% nel caso di ambiti urbani e addirittura al 58% nei tratti extra-urbani della regione. In tutti i casi sono le *donne* a dichiarare un maggiore rispetto per i vincoli posti dal codice della strada in termini di velocità, con una distanza dal valore registrato per gli uomini di circa 8-10 punti percentuali (in media). Il comportamento meno corretto degli uomini rispetto alle donne emerge anche se consideriamo quanti hanno risposto che «raramente» violano i limiti di velocità: le percentuali maschili sono regolarmente quasi doppie delle analoghe femminili. Il dato più eclatante, e preoccupante, è quello che mette in relazione il rispetto dei limiti di velocità e la coorte generazionale. I giovani fino ai 18 anni dichiarano nella misura di circa il 3% di non rispettare *mai* i limiti di velocità quando sono alla guida in un tratto extra-urbano. Inoltre sono i pensionati e le casalinghe a dichiarare un (nettamente) maggior rispetto dei limiti di

velocità in tutti gli ambiti stradali, mentre i lavoratori (autonomi e dipendenti) e i disoccupati sono meno ligi nel rispetto della fondamentale regola del codice della strada. Il numero di «studenti» che dichiara inoltre di non rispettare *mai* il limite di velocità è in linea con il dato relativo ai giovani, e si attesta su un valore di circa il 2% che sebbene in assoluto sia un numero esiguo ha un valore simbolico molto rilevante considerando anche la ritrosia degli intervistati – stante la riprovazione sociale – nel dichiarare tale comportamento (le altre categorie socio-professionali dichiarano di non rispettare mai i limiti di velocità si attestano spesso su un sospetto valore “zero”). Infine, sul piano territoriale, i rispondenti delle province di Ferrara e Ravenna inclusi nel campione, dichiarano in misura minore di rispettare «sempre» il limite di velocità (al netto dell’ambito stradale di riferimento) (tabb.11-11a-11b-11c-11d; tabb. 12-12a-12b-12c-12d; tabb. 13-13a-13b-13c-13d).

Tab. 11 Guida in ambiti urbani e rispetto dei limiti di velocità (valore percentuale)

	Uomini	Donne	Tot.
Sempre	57,9	67,9	62,9
Quasi sempre	39,7	30,9	35,3
Raramente	2,4	1,2	1,8
Mai	0,0	0,0	0,0
Totale	100,0	100,0	100,0
N	999	996	1.995

Testo della domanda: «*Lei rispetta i limiti di velocità in ambito urbano?*»

Tab. 11a Guida in ambiti urbani e rispetto dei limiti di velocità (valore percentuale)

	14-18	19-35	36-55	56+	Tot.
Sempre	55,0	57,9	62,0	69,4	62,9
Quasi sempre	43,0	39,7	36,0	29,6	35,3
Raramente	2,0	2,4	2,0	1,0	1,8
Mai	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	100	499	798	598	1.995

Testo della domanda: «*Lei rispetta i limiti di velocità in ambito urbano?*»

Tab. 11b Guida in ambiti urbani e rispetto dei limiti di velocità (valore percentuale)

	Occupato dipendente	Occupato autonomo	Disoccupato/ inoccupato	Pensionato	Casalinga	Studente	Tot.
Sempre	57,7	62,5	58,2	70,1	75,6	52,8	62,9
Quasi sempre	39,1	35,3	41,0	29,3	24,4	45,1	35,3
Raramente	3,3	2,3	0,8	0,6	0,0	2,1	1,8
Mai	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	553	400	122	505	180	235	1.995

Testo della domanda: «*Lei rispetta i limiti di velocità in ambito urbano?*»



Tab. 11c Guida in ambiti urbani e rispetto dei limiti di velocità (valore percentuale)

	Elementare	Media	Superiore	Laurea	Tot.
Sempre	75,6	63,4	60,6	60,0	62,9
Quasi sempre	24,4	35,5	36,8	37,7	35,3
Raramente	0,0	1,1	2,5	2,3	1,8
Mai	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	193	628	869	305	1.995

Testo della domanda: «Lei rispetta i limiti di velocità in ambito urbano?»

Tab. 11d Guida in ambiti urbani e rispetto dei limiti di velocità (valore percentuale)

	BO	FC	FE	MO	PC	PR	RA	RE	RN	Tot.
Sempre	61,7	63,3	60,6	61,2	68,1	66,5	59,6	65,1	63,0	62,9
Quasi sempre	36,3	36,7	38,3	36,2	28,1	32,0	39,3	33,5	34,1	35,3
Raramente	2,0	0,0	1,1	2,6	3,7	1,5	1,1	1,4	3,0	1,8
Mai	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	460	180	180	309	135	200	178	218	135	1.995

Testo della domanda: «Lei rispetta i limiti di velocità in ambito urbano?»

Tab. 12 Guida in ambiti extra-urbani e rispetto dei limiti di velocità (valore percentuale)

	Uomini	Donne	Tot.
Sempre	55,6	61,2	58,4
Quasi sempre	40,5	35,9	38,2
Raramente	3,5	2,2	2,9
Mai	0,4	0,6	0,5
Totale	100,0	100,0	100,0
N	997	985	1.982

Testo della domanda: «Lei rispetta i limiti di velocità in ambito extra-urbano?»

Tab. 12a Guida in ambiti extra-urbani e rispetto dei limiti di velocità (valore percentuale)

	14-18	19-35	36-55	56+	Tot.
Sempre	56,0	52,9	57,2	65,0	58,4
Quasi sempre	37,0	41,9	39,8	33,3	38,2
Raramente	4,0	4,4	2,7	1,7	2,9
Mai	3,0	0,8	0,4	0,0	0,5
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	100	499	792	591	1.982

Testo della domanda: «Lei rispetta i limiti di velocità in ambito extra-urbano?»

Tab. 12b Guida in ambiti extra-urbani e rispetto dei limiti di velocità (valore percentuale)

	Occupato dipendente	Occupato autonomo	Disoccupato/ inoccupato	Pensionato	Casalinga	Studente	Tot.
Sempre	52,2	54,4	58,2	66,9	72,6	51,1	58,4
Quasi sempre	44,5	40,6	36,9	31,5	26,3	43,4	38,2
Raramente	2,9	4,3	4,1	1,6	1,1	3,8	2,9
Mai	0,4	0,8	0,8	0,0	0,0	1,7	0,5
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	550	399	122	501	175	235	1.982

Testo della domanda: «Lei rispetta i limiti di velocità in ambito extra-urbano?»

Tab. 12c Guida in ambiti extra-urbani e rispetto dei limiti di velocità (valore percentuale)

	Elementare	Media	Superiore	Laurea	Tot.
Sempre	70,6	61,1	55,8	52,6	58,4
Quasi sempre	29,4	35,7	40,4	42,8	38,2
Raramente	0,0	2,7	3,1	4,3	2,9
Mai	0,0	0,5	0,7	0,3	0,5
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	187	624	867	304	1.982

Testo della domanda: «Lei rispetta i limiti di velocità in ambito extra-urbano?»

Tab. 12d Guida in ambiti extra-urbani e rispetto dei limiti di velocità (valore percentuale)

	BO	FC	FE	MO	PC	PR	RA	RE	RN	Tot.
Sempre	57,4	60,9	57,3	63,1	57,8	63,3	52,6	52,8	59,0	58,4
Quasi sempre	38,9	37,4	37,6	33,7	38,5	34,2	44,6	42,7	38,8	38,2
Raramente	3,7	1,7	3,9	2,9	1,5	2,5	2,3	3,7	1,5	2,9
Mai	0,0	0,0	1,1	0,3	2,2	0,0	0,6	0,9	0,7	0,5
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	458	179	178	306	135	199	175	218	134	1.982

Testo della domanda: «Lei rispetta i limiti di velocità in ambito extra-urbano?»

Tab. 13 Guida in autostrada e rispetto dei limiti di velocità (valore percentuale)

	Uomini	Donne	Tot.
Sempre	75,4	83,4	79,4
Quasi sempre	22,2	15,3	18,8
Raramente	2,0	1,0	1,5
Mai	0,3	0,3	0,3
Totale	100,0	100,0	100,0
N	949	918	1.867

Testo della domanda: «Lei rispetta i limiti di velocità in ambito autostradale?»

Tab. 13a Guida in autostrada e rispetto dei limiti di velocità (valore percentuale)

	14-18	19-35	36-55	56+	Tot.
Sempre	78,7	74,3	78,3	85,5	79,4
Quasi sempre	19,1	23,4	19,2	14,1	18,8
Raramente	0,0	1,9	2,2	0,4	1,5
Mai	2,2	0,4	0,3	0,0	0,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	89	474	759	545	1.867

Testo della domanda: «Lei rispetta i limiti di velocità in ambito autostradale?»

Tab. 13b Guida in autostrada e rispetto dei limiti di velocità (valore percentuale)

	Occupato dipendente	Occupato autonomo	Disoccupato/ inoccupato	Pensionato	Casalinga	Studente	Tot.
Sempre	75,8	72,8	76,3	87,5	91,9	74,8	79,4
Quasi sempre	21,6	23,3	23,7	12,1	8,1	23,9	18,8
Raramente	2,3	3,4	0,0	0,4	0,0	0,5	1,5
Mai	0,4	0,5	0,0	0,0	0,0	0,9	0,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	524	382	118	464	161	218	1.867

Testo della domanda: «Lei rispetta i limiti di velocità in ambito autostradale?»

Tab. 13c Guida in autostrada e rispetto dei limiti di velocità (valore percentuale)

	Elementare	Media	Superiore	Laurea	Tot.
Sempre	92,0	79,4	77,8	76,6	79,4
Quasi sempre	8,0	19,0	20,2	20,3	18,8
Raramente	0,0	1,0	1,7	2,7	1,5
Mai	0,0	0,5	0,2	0,3	0,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	163	574	835	295	1.867

Testo della domanda: «Lei rispetta i limiti di velocità in ambito autostradale?»

Tab. 13d Guida in autostrada e rispetto dei limiti di velocità (valore percentuale)

	BO	FC	FE	MO	PC	PR	RA	RE	RN	Tot.
Sempre	78,5	78,9	87,2	76,5	82,9	81,5	72,4	79,2	78,5	78,9
Quasi sempre	19,4	20,5	11,6	21,8	15,4	16,9	25,8	16,8	19,4	18,5
Raramente	2,1	0,0	1,2	1,7	1,6	1,1	1,8	2,0	2,1	1,5
Mai	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	2,0	0,0	0,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	432	166	172	294	123	189	163	202	432	166

Testo della domanda: «Lei rispetta i limiti di velocità in ambito autostradale?»

I dati sull'utilizzo delle cosiddette «rotatorie», ossia gli strumenti urbanistico/tecnici che consentono di affrontare gli incroci tra varie strade senza far ricorso a interruzioni semaforiche e/o a intersezioni a «T», e recentemente ampiamente diffuse in Italia e in particolare in Emilia-Romagna, gettano un cono di luce sulla conoscenza di questa (relativamente) nuova modalità di guida e delle conseguenze in termini di sicurezza.

Otto intervistati su dieci del campione per l'indagine realizzata in Emilia-Romagna dimostrano di essere a conoscenza del corretto comportamento da tenere allorché alla guida di un veicolo ci si imbatte in una rotatoria che è preposta alla regolazione del traffico. Tuttavia, circa l'11% ammette, infrangendo perciò il codice della strada, di ritenere valida l'opzione per cui è giusto dare comunque la precedenza ai veicoli che provengono da destra, e circa il 4% pensa che sia una questione connessa a chi «deve uscire prima dalla rotatoria», ovvero alla natura della strada (4%). Nel caso delle rotatorie le donne dimostrano di conoscere meno quale sia il corretto comportamento di guida da tenere (78,5%), al pari di quanto avviene per gli anziani, dei pensionati e delle casalinghe. Il valore su cui concentrare l'attenzione è anche quello relativo ai comportamenti difformi dal codice della strada, particolarmente elevati (comparativamente agli altri due opzionabili tra le risposte) per il caso del «dare precedenza comunque a destra». Dimostrazione questa che probabilmente non è ancora stata introiettata da una quota significativa di cittadini-utenti della strada in Emilia-Romagna che la (nuova) regolazione del traffico veicolare attraverso le rotatorie rimanda in parte a dinamiche diverse rispetto a quelle previste per i «tradizionali» incroci. Sul piano dell'istruzione emergono differenze rilevanti tra chi possiede un titolo di studio medio o elevato (84% e 87% di risposte esatte) e chi invece ha al massimo la licenza media (74%); questa dinamica si conferma tra quanti ritengono, erroneamente, di non infrangere il codice della strada ritenendo che nella rotatoria bisogna dare la precedenza «a destra». Inoltre, dal punto di vista geografico emergono solo lievi differenziazioni, concentrate in particolare tra i rispondenti della provincia di Modena (77% vs 80% medio) (tabb. 14-14a-14b-14c-14d).

Tab. 14 Conoscenza del corretto comportamento di guida in presenza di una rotatoria (valore percentuale)

	Uomini	Donne	Tot.
Si deve dare comunque la precedenza ai veicoli che provengono da destra	8,1	13,5	10,8
Ha la precedenza chi deve uscire per primo dalla rotatoria	5,1	3,9	4,5
Ha la precedenza chi circola all'interno della rotatoria	82,7	78,5	80,6
La precedenza dipende dal diritto di precedenza della strada	4,1	4,2	4,1
Totale	100,0	100,0	100,0
N	982	984	166

Testo della domanda: «Tra i seguenti comportamenti quale ritiene corretto nell'affrontare una rotatoria?»

**Tab. 14a Conoscenza del corretto comportamento di guida in presenza di una rotatoria (valore percentuale)**

	14-18	19-35	36-55	56+	Tot.
Si deve dare comunque la precedenza ai veicoli che provengono da destra	9,1	10,7	10,8	11,3	10,8
Ha la precedenza chi deve uscire per primo dalla rotatoria	4,0	3,0	4,6	5,6	4,5
Ha la precedenza chi circola all'interno della rotatoria	83,8	83,2	79,9	78,6	80,6
La precedenza dipende dal diritto di precedenza della strada	3,0	3,0	4,7	4,4	4,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	99	494	788	585	166

Testo della domanda: «Tra i seguenti comportamenti quale ritiene corretto nell'affrontare una rotatoria?»

**Tab. 14b Conoscenza del corretto comportamento di guida in presenza di una rotatoria (valore percentuale)**

	Occupato dipendente	Occupato autonomo	Disoccupato/ inoccupato	Pensionato	Casalinga	Studente	Tot.
Si deve dare comunque la precedenza ai veicoli che provengono da destra	9,7	10,7	7,4	11,3	18,2	9,1	10,8
Ha la precedenza chi deve uscire per primo dalla rotatoria	3,1	4,6	4,1	5,5	5,1	5,2	4,5
Ha la precedenza chi circola all'interno della rotatoria	82,8	81,5	84,4	79,1	70,5	82,3	80,6
La precedenza dipende dal diritto di precedenza della strada	4,4	3,3	4,1	4,0	6,3	3,4	4,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	548	394	122	494	176	232	1.966

Testo della domanda: «Tra i seguenti comportamenti quale ritiene corretto nell'affrontare una rotatoria?»

**Tab. 14c Conoscenza del corretto comportamento di guida in presenza di una rotatoria (valore percentuale)**

	Elementare	Media	Superiore	Laurea	Tot.
Si deve dare comunque la precedenza ai veicoli che provengono da destra	10,8	14,3	9,7	6,9	10,8
Ha la precedenza chi deve uscire per primo dalla rotatoria	8,6	5,5	3,7	2,0	4,5
Ha la precedenza chi circola all'interno della rotatoria	74,2	74,6	83,6	87,8	80,6
La precedenza dipende dal diritto di precedenza della strada	6,5	5,5	2,9	3,3	4,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	186	614	862	304	1.966

Testo della domanda: «Tra i seguenti comportamenti quale ritiene corretto nell'affrontare una rotatoria?»

Tab. 14d Conoscenza del corretto comportamento di guida in presenza di una rotonda (valore percentuale)

	BO	FC	FE	MO	PC	PR	RA	RE	RN	Tot.
Si deve dare comunque la precedenza ai veicoli che provengono da destra	12,4	11,4	11,8	9,1	12,0	7,1	10,4	9,7	14,3	10,8
Ha la precedenza chi deve uscire per primo dalla rotonda	4,7	3,4	2,2	8,8	4,5	4,0	2,9	3,2	3,0	4,5
Ha la precedenza chi circola all'interno della rotonda	78,7	83,0	82,0	76,9	81,2	84,3	81,5	82,9	78,9	80,6
La precedenza dipende dal diritto di precedenza della strada	4,2	2,3	3,9	5,2	2,3	4,5	5,2	4,1	3,8	4,1
Totale	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N	451	176	178	307	133	198	173	217	133	1.966

Testo della domanda: «Tra i seguenti comportamenti quale ritiene corretto nell'affrontare una rotonda?»

Dopo l'analisi dei comportamenti degli utenti della strada connessi con la sicurezza, è opportuno rivolgere l'attenzione alla percezione che gli stessi utenti-cittadini hanno in merito alle cause, i rischi, le problematiche connesse con la sicurezza appunto.

La rilevazione ha quindi posto delle domande al campione di intervistati per sondare quali siano le percezioni degli utenti in merito alla sicurezza stradale, evidentemente facenti riferimento sia ad aspetti «generale», ma anche plausibilmente, veicolata da/e connessa all'ambito regionale di riferimento.

In merito alla causa principale di incidentalità, gli intervistati optano per una serie di *risposte*, derivanti dalle esperienze personali, dalla soggettività e dalle «impressioni». Si tratta di informazioni su cui riflettere e potenzialmente da approfondire con rilevazioni ad hoc. Emergono chiaramente due gruppi che rappresentano cospicue minoranze attorno a cui si concentrano quasi i tre quarti delle risposte fornite. Il 37% del campione considera lo «scarso rispetto delle regole» quale fattore principale di incidentalità, al pari del gruppo che con la stessa percentuale ritiene che la fonte cui maggiormente ascrivere sia da ricercare nella «distrazione alla guida». Due dati importanti posto che rinviano a fattori endogeni, individuali e soggettivi non già a causalità «esterne», quindi sono cruciali informazioni da approfondire per promuovere eventualmente azioni positive di salvaguardia e tutela della sicurezza stradale. Inoltre, la «tendenza» è confermata dalla presenza di un terzo significativo gruppo (13%) di intervistati che ritiene l'«assunzione di alcool e/o sostanze stupefacenti» quale elemento primario nella dinamica degli incidenti stradali. Ne consegue che solo una esigua minoranza, circa il 10% del campione considera che la causa degli incidenti stradali debba essere ricercata primariamente nella conformazione e nella condizione delle strade (7%), nella scarsa affidabilità del veicolo guidato, ovvero nella fatalità (1,8%).

Dal punto di vista delle caratteristiche socio-demografiche degli intervistati, emerge una netta contrapposizione tra uomini e donne. I primi, gli *uomini*, pongono una enfasi maggiore su ragioni «altre» rispetto a quelle che investono la responsabilità del guidatore, e perciò mostrano valori percentualmente superiori a quelli delle donne per quanto attiene la conformazione delle strade o «altre» cause. Dal punto di vista generazione viceversa sono i giovani fino a 18 anni di età che sembrano abbiano maggiore consapevolezza dei rischi connessi all'assunzione di sostanze stupefacenti e/o alcool, e dello scarso rispetto delle regole con il tasso di incidentalità. Sono invece gli intervistati delle coorti generazionali centrali (fino a 55 anni) a mettere maggiore enfasi sul fattore conformazione delle strade. Se dal punto di vista professionale non emergono differenze particolarmente significative tra gruppi di intervistati per condizione professionale, l'istruzione mostra viceversa segni di associazione a diversi fattori di incidentalità associati a livelli di istruzione

differenziati. Gli intervistati con titolo di studio basso e medio ritengono maggiormente responsabile della causa di incidenti l'assunzione di sostanze pericolose e il (connesso) scarso rispetto delle regole, mentre chi detiene un titolo di studio medio o alto fa riferimento a una generale e generica condizione di distrazione alla guida quale fattore determinante per l'incidentalità. Per quanto riguarda la ripartizione sub regionale della percezione di cause connesse all'incidentalità stradale, va rilevata la percentuale di rispondenti – comparativamente molto più elevata che nel resto della regione - che ritiene la conformazione delle strade fattore principale di insicurezza stradale nelle province di Modena e Ferrara. Dati questi che oltre agli elementi soggettivi/qualitativi andrebbero verificati e comparati con dati strutturali e quantitativi (tabb. 15-15a-15b-15c-15d).

Tab. 15 Percezioni relativa alle cause di maggiore incidentalità (valore percentuale)

	Uomini	Donne	Tot.
Assunzione alcool e/o sostanze stupefacenti	14,2	12,9	13,5
Scarso rispetto delle regole	35,8	37,4	36,6
Conformazione e condizioni delle strade	9,2	4,7	7,0
Distrazione alla guida	34,6	40,0	37,3
Altre ragioni	6,1	4,9	5,5
Totale	100,0	100,0	100,0
N	996	992	1.988

Testo della domanda: «*Quale ritiene che sia la principale causa di incidentalità?*»

Tab. 15a Percezioni relativa alle cause di maggiore incidentalità (valore percentuale)

	14-18	19-35	36-55	56+	Tot.
Assunzione alcool e/o sostanze stupefacenti	17,2	13,4	14,1	12,3	13,5
Scarso rispetto delle regole	30,3	33,5	34,0	43,9	36,6
Conformazione e condizioni delle strade	6,1	8,8	8,1	4,2	7,0
Distrazione alla guida	37,4	39,3	36,9	36,3	37,3
Altre ragioni	9,1	5,0	7,0	3,4	5,5
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	99	499	795	595	1.988

Testo della domanda: «*Quale ritiene che sia la principale causa di incidentalità?*»

Tab. 15b Percezioni relativa alle cause di maggiore incidentalità (valore percentuale)

	Occupato dipendente	Occupato autonomo	Disoccupato/ inoccupato	Pensionato	Casalinga	Studiante	Tot.
Assunzione alcool e/o sostanze stupefacenti	12,9	13,8	14,5	12,3	15,2	15,4	13,5
Scarso rispetto delle regole	32,2	36,3	30,6	45,5	38,8	29,9	36,6
Conformazione e condizioni delle strade	7,3	9,8	14,5	2,8	6,2	7,3	7,0
Distrazione alla guida	40,8	34,0	35,5	36,6	34,3	39,7	37,3
Altre ragioni	6,7	6,3	4,8	2,8	5,6	7,7	5,5
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	549	400	124	503	178	234	1.988

Testo della domanda: «*Quale ritiene che sia la principale causa di incidentalità?*»





Tab. 15c Percezioni relativa alle cause di maggiore incidentalità (valore percentuale)

	Elementare	Media	Superiore	Laurea	Tot.
Assunzione alcool e/o sostanze stupefacenti	17,0	14,7	12,6	11,5	13,5
Scarso rispetto delle regole	44,3	37,5	33,5	38,8	36,6
Conformazione e condizioni delle strade	6,2	5,1	8,4	7,2	7,0
Distrazione alla guida	27,8	37,3	39,7	36,5	37,3
Altre ragioni	4,6	5,3	5,8	5,9	5,5
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	194	624	866	304	1.988

Testo della domanda: «*Quale ritiene che sia la principale causa di incidentalità?*»

Tab. 15d Percezioni relativa alle cause di maggiore incidentalità (valore percentuale)

	BO	FC	FE	MO	PC	PR	RA	RE	RN	Tot.
Assunzione alcool e/o sostanze stupefacenti	11,5	14,1	10,6	16,3	14,8	15,6	11,7	13,3	15,6	13,5
Scarso rispetto delle regole	40,7	35,0	38,5	34,2	33,3	33,2	40,2	33,0	37,0	36,6
Conformazione e condizioni delle strade	6,1	4,5	12,8	8,8	8,1	8,0	6,7	4,1	3,7	7,0
Distrazione alla guida	36,6	39,0	32,4	34,2	36,3	39,2	35,2	45,9	38,5	37,3
Altre ragioni	5,0	7,3	5,6	6,5	7,4	4,0	6,1	3,7	5,2	5,5
Totale	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N	459	177	179	307	135	199	179	218	135	1.988

Testo della domanda: «*Quale ritiene che sia la principale causa di incidentalità?*»

Quanto alla percezione della pericolosità stradale dettata da fattori connessi all'ambito stradale di riferimento, il campione di utenti-guidatori dell'Emilia-Romagna manifesta delle diversità di opinione a seconda che si faccia riferimento ad ambiti urbani<sup>7</sup>, extra-urbani o autostradali. La percentuale maggiore si registra tra quanti ritengono che la pericolosità delle condizioni stradali sia «alta» (punteggi da 7 a 10 su una scala da 0 a 10) in ambito urbano o extra urbano (54% e 51% rispettivamente), mentre l'ambito autostradale è ritenuto altamente pericoloso «solo» dal 43% del campione. Il quale presenta differenziazioni dettate del genere dell'intervistato con una dinamica che vede le donne maggiormente preoccupate rispetto agli uomini dal contesto autostradale ed extra urbano, e viceversa con gli uomini che ritengono l'ambito urbano più rischioso. Una dinamica analoga è rilevabile nel caso delle classi di età comprese tra 19 e 55 anni, i cui intervistati sentono come maggiormente connesse a fattori di pericolosità stradale gli ambiti autostradali ed extra-urbani, al contrario dei giovani che percepiscono i contesti stradali *urbani* quali più potenzialmente associati a elementi di pericolo. I fattori geografici non sembra incidano sulla diversa percezione della pericolosità stradale derivante dai diversi ambiti di guida (tranne per la provincia di Ravenna e l'ambito autostradale, e la provincia di Forlì-Cesena e il contesto extra urbano), mentre la variabile

<sup>7</sup> Il numero di incidenti in Emilia-Romagna è cresciuto tra il 2010 e il 2011 (da 14.840 a 15.099), mentre la mortalità è leggermente diminuita (da 180 del 2010 a 168 del 2011). In particolare a Bologna c'è stato un calo del 21% di incidenti tra il 2002 e il 2011 allorché si attestavano sulle 2.262 unità (Rapporto sulla mobilità, pp. 109-110, *op. cit.*).

istruzione discrimina, o meglio è associata a una percezione di maggiore pericolosità per gli ambiti extra-urbani e autostradali soprattutto con percentuali crescenti per gli intervistati con titolo di studio superiore a quello elementare (tabb. 16-16a-16b-16c-16d; tabb. 17-17a-17b-17c-17d; tabb. 18-18a-18b-18c-18d).

Tab. 16 Percezione della pericolosità in base all'ambito extra-urbano stradale di guida (valore percentuale)

	Uomini	Donne	Tot.
Scarsa pericolosità (punteggi 0-3)	5,3	5,3	5,3
Media pericolosità (punteggi 4-6)	44,4	42,7	43,6
Alta pericolosità (punteggi 7-10)	50,3	52,0	51,2
Totale	100,0	100,0	100,0
N	1.000	1.000	2.000
Pericolosità media percepita	6,4	6,6	6,5

Testo della domanda: «Potrebbe dare un voto da 0 a 10 alla pericolosità delle condizioni stradali in ambito extra-urbano, dove 0 = per nulla pericolosa e 10 = assolutamente pericolosa?»

Tab. 16a Percezione della pericolosità in base all'ambito extra-urbano stradale di guida (valore percentuale)

	14-18	19-35	36-55	56+	Tot.
Scarsa pericolosità (punteggi 0-3)	8,0	6,0	3,4	6,8	5,3
Media pericolosità (punteggi 4-6)	52,0	38,2	42,0	48,7	43,6
Alta pericolosità (punteggi 7-10)	40,0	55,8	54,6	44,5	51,2
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	100	500	800	600	2.000
Pericolosità media percepita	6,2	6,6	6,6	6,2	6,5

Testo della domanda: «Potrebbe dare un voto da 0 a 10 alla pericolosità delle condizioni stradali in ambito extra-urbano, dove 0 = per nulla pericolosa e 10 = assolutamente pericolosa?»

Tab. 16b Percezione della pericolosità in base all'ambito extra-urbano stradale di guida (valore percentuale)

	Occupato dipendente	Occupato autonomo	Disoccupato/ inoccupato	Pensionato	Casalinga	Studiante	Tot.
Scarsa pericolosità (punteggi 0-3)	2,9	4,5	3,2	7,5	7,2	7,2	5,3
Media pericolosità (punteggi 4-6)	42,9	39,9	31,5	49,9	45,0	43,0	43,6
Alta pericolosità (punteggi 7-10)	54,2	55,6	65,3	42,6	47,8	49,8	51,2
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	553	401	124	507	180	235	2.000
Pericolosità media percepita	6,6	6,6	7,0	6,1	6,4	6,5	6,5

Testo della domanda: «Potrebbe dare un voto da 0 a 10 alla pericolosità delle condizioni stradali in ambito extra-urbano, dove 0 = per nulla pericolosa e 10 = assolutamente pericolosa?»

Tab. 16c Percezione della pericolosità in base all'ambito extra-urbano stradale di guida (valore percentuale)

	Elementare	Media	Superiore	Laurea	Tot.
Scarsa pericolosità (punteggi 0-3)	5,2	5,7	5,2	4,9	5,3
Media pericolosità (punteggi 4-6)	47,9	43,7	43,2	41,4	43,6
Alta pericolosità (punteggi 7-10)	46,9	50,6	51,6	53,7	51,2
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	194	629	870	307	2.000
Pericolosità media percepita	6,3	6,5	6,5	6,5	6,5

Testo della domanda: «Potrebbe dare un voto da 0 a 10 alla pericolosità delle condizioni stradali in ambito extra-urbano, dove 0 = per nulla pericolosa e 10 = assolutamente pericolosa?»

Tab. 16d Percezione della pericolosità in base al l'ambito extra-urbano stradale di guida (valore percentuale)

	BO	FC	FE	MO	PC	PR	RA	RE	RN	Tot.
Scarsa pericolosità (punteggi 0-3)	3,7	4,4	6,1	4,8	6,7	8,5	4,4	6,4	5,2	5,3
Media pericolosità (punteggi 4-6)	47,8	39,4	36,1	44,5	42,2	43,5	40,6	45,0	45,2	43,6
Alta pericolosità (punteggi 7-10)	48,5	56,1	57,8	50,6	51,1	48,0	55,0	48,6	49,6	51,2
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	460	180	180	310	135	200	180	220	135	2.000
Pericolosità media percepita	6,4	6,6	6,6	6,4	6,6	6,3	6,7	6,4	6,5	6,5

Testo della domanda: «Potrebbe dare un voto da 0 a 10 alla pericolosità delle condizioni stradali in ambito extra-urbano, dove 0 = per nulla pericolosa e 10 = assolutamente pericolosa?»

Tab. 17 Percezione della pericolosità in base all'ambito urbano stradale di guida (valore percentuale)

	Uomini	Donne	Tot.
Scarsa pericolosità (punteggi 0-3)	8,2	8,0	8,1
Media pericolosità (punteggi 4-6)	37,2	39,3	38,3
Alta pericolosità (punteggi 7-10)	54,6	52,7	53,6
Totale	100,0	100,0	100,0
N	1.000	1.000	2.000
Pericolosità media percepita	6,5	6,5	6,5

Testo della domanda: «Potrebbe dare un voto da 0 a 10 alla pericolosità delle condizioni stradali in ambito urbano, dove 0 = per nulla pericolosa e 10 = assolutamente pericolosa?»

Tab. 17a Percezione della pericolosità in base all'ambito urbano stradale di guida (valore percentuale)

	14-18	19-35	36-55	56+	Tot.
Scarsa pericolosità (punteggi 0-3)	7,0	7,8	7,3	9,7	8,1
Media pericolosità (punteggi 4-6)	32,0	38,2	37,0	41,0	38,3
Alta pericolosità (punteggi 7-10)	61,0	54,0	55,8	49,3	53,6
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	100	500	800	600	2.000
Pericolosità media percepita	6,7	6,5	6,6	6,4	6,5

Testo della domanda: «Potrebbe dare un voto da 0 a 10 alla pericolosità delle condizioni stradali in ambito extra-urbano, dove 0 = per nulla pericolosa e 10 = assolutamente pericolosa?»

Tab. 17b Percezione della pericolosità in base all'ambito urbano stradale di guida (valore percentuale)

	Occupato dipendente	Occupato autonomo	Disoccupato/ inoccupato	Pensionato	Casalinga	Studente	Tot.
Scarsa pericolosità (punteggi 0-3)	6,7	9,2	6,5	9,5	7,2	8,1	8,1
Media pericolosità (punteggi 4-6)	35,8	35,4	33,9	43,4	42,8	36,6	38,3
Alta pericolosità (punteggi 7-10)	57,5	55,4	59,7	47,1	50,0	55,3	53,6
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	553	401	124	507	180	235	2.000
Pericolosità media percepita	6,7	6,6	6,7	6,3	6,5	6,5	6,5

Testo della domanda: «Potrebbe dare un voto da 0 a 10 alla pericolosità delle condizioni stradali in ambito extra-urbano, dove 0 = per nulla pericolosa e 10 = assolutamente pericolosa?»

Tab. 17c Percezione della pericolosità in base all'ambito urbano stradale di guida (valore percentuale)

	Elementare	Media	Superiore	Laurea	Tot.
Scarsa pericolosità (punteggi 0-3)	5,2	9,2	8,0	7,8	8,1
Media pericolosità (punteggi 4-6)	42,3	36,9	38,6	37,5	38,3
Alta pericolosità (punteggi 7-10)	52,6	53,9	53,3	54,7	53,6
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	194	629	870	307	2.000
Pericolosità media percepita	6,5	6,5	6,6	6,5	6,5

Testo della domanda: «Potrebbe dare un voto da 0 a 10 alla pericolosità delle condizioni stradali in ambito extra-urbano, dove 0 = per nulla pericolosa e 10 = assolutamente pericolosa?»

Tab. 17d Percezione della pericolosità in base all'ambito urbano stradale di guida (valore percentuale)

	BO	FC	FE	MO	PC	PR	RA	RE	RN	Tot.
Scarsa pericolosità (punteggi 0-3)	8,3	9,4	8,3	7,7	10,4	6,5	9,4	8,2	4,4	8,1
Media pericolosità (punteggi 4-6)	35,7	40,0	42,8	39,0	30,4	39,0	36,1	39,1	45,2	38,3
Alta pericolosità (punteggi 7-10)	56,1	50,6	48,9	53,2	59,3	54,5	54,4	52,7	50,4	53,6
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	460	180	180	310	135	200	180	220	135	2.000
Pericolosità media percepita	6,6	6,4	6,4	6,5	6,7	6,7	6,6	6,5	6,5	6,5

Testo della domanda: «Potrebbe dare un voto da 0 a 10 alla pericolosità delle condizioni stradali in ambito extra-urbano, dove 0 = per nulla pericolosa e 10 = assolutamente pericolosa?»

Tab. 18 Percezione della pericolosità in base all'ambito autostradale di guida (valore percentuale)

	Uomini	Donne	Tot.
Scarsa pericolosità (punteggi 0-3)	19,1	16,7	17,9
Media pericolosità (punteggi 4-6)	38,7	38,9	38,8
Alta pericolosità (punteggi 7-10)	42,2	44,4	43,3
Totale	100,0	100,0	100,0
N	1.000	1.000	2.000
Pericolosità media percepita	5,8	6,0	5,9

Testo della domanda: «Potrebbe dare un voto da 0 a 10 alla pericolosità delle condizioni stradali in autostrada, dove 0 = per nulla pericolosa e 10 = assolutamente pericolosa?»

Tab. 18a Percezione della pericolosità in base all'ambito autostradale di guida (valore percentuale)

	14-18	19-35	36-55	56+	Tot.
Scarsa pericolosità (punteggi 0-3)	24,0	15,2	15,4	22,5	17,9
Media pericolosità (punteggi 4-6)	41,0	38,6	36,0	42,3	38,8
Alta pericolosità (punteggi 7-10)	35,0	46,2	48,6	35,2	43,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	100	500	800	600	2.000
Pericolosità media percepita	5,5	6,1	6,1	5,5	5,9

Testo della domanda: «Potrebbe dare un voto da 0 a 10 alla pericolosità delle condizioni stradali in autostrada, dove 0 = per nulla pericolosa e 10 = assolutamente pericolosa?»

Tab. 18b Percezione della pericolosità in base all'ambito autostradale di guida (valore percentuale)

	Occupato dipendente	Occupato autonomo	Disoccupato/ inoccupato	Pensionato	Casalinga	Studiante	Tot.
Scarsa pericolosità (punteggi 0-3)	13,9	16,7	9,7	24,1	20,0	18,7	17,9
Media pericolosità (punteggi 4-6)	37,1	35,4	39,5	42,4	41,1	38,7	38,8
Alta pericolosità (punteggi 7-10)	49,0	47,9	50,8	33,5	38,9	42,6	43,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	553	401	124	507	180	235	2.000
Pericolosità media percepita	6,1	6,1	6,6	5,4	5,7	5,9	5,9

Testo della domanda: «Potrebbe dare un voto da 0 a 10 alla pericolosità delle condizioni stradali in autostrada, dove 0 = per nulla pericolosa e 10 = assolutamente pericolosa?»

Tab. 18c Percezione della pericolosità in base all'ambito autostradale di guida (valore percentuale)

	Elementare	Media	Superiore	Laurea	Tot.
Scarsa pericolosità (punteggi 0-3)	17,5	20,0	17,4	15,3	17,9
Media pericolosità (punteggi 4-6)	47,4	36,2	39,2	37,5	38,8
Alta pericolosità (punteggi 7-10)	35,1	43,7	43,4	47,2	43,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	194	629	870	307	2.000
Pericolosità media percepita	5,6	5,9	5,9	6,0	5,9

Testo della domanda: «Potrebbe dare un voto da 0 a 10 alla pericolosità delle condizioni stradali in autostrada, dove 0 = per nulla pericolosa e 10 = assolutamente pericolosa?»

Tab. 18d Percezione della pericolosità in base all'ambito autostradale di guida (valore percentuale)

	BO	FC	FE	MO	PC	PR	RA	RE	RN	Tot.
Scarsa pericolosità (punteggi 0-3)	19,6	13,9	19,4	20,3	12,6	20,5	15,6	16,4	17,0	17,9
Media pericolosità (punteggi 4-6)	36,3	41,1	43,3	36,5	45,2	40,5	36,7	39,1	37,0	38,8
Alta pericolosità (punteggi 7-10)	44,1	45,0	37,2	43,2	42,2	39,0	47,8	44,5	45,9	43,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	460	180	180	310	135	200	180	220	135	2.000
Pericolosità media percepita	5,9	6,0	5,6	5,8	6,1	5,7	6,3	5,9	6,1	5,9

Testo della domanda: «Potrebbe dare un voto da 0 a 10 alla pericolosità delle condizioni stradali in autostrada, dove 0 = per nulla pericolosa e 10 = assolutamente pericolosa?»

## 5. La formazione, l'informazione e le sanzioni per garantire la sicurezza stradale

Una volta esaminati gli aspetti quantitativi e qualitativi degli spostamenti stradali, riportati i principali comportamenti e conoscenze degli utenti-cittadini ed esaminate le principali percezioni connesse alla (in)sicurezza stradale, in questa sezione concentriamo l'attenzione sulle modalità di formazione del guidatore, di informazioni ricevute, di giudizio sulla propria esperienza in rapporto alla preparazione fornita dalla autoscuole, nonché alle valutazioni delle principali sanzioni previste dal codice della strada, ecc.

La prima domanda posta agli intervistati del campione in esame riguarda la l'utilità della formazione da «educazione stradale». La quasi totalità del campione ritiene utile l'insegnamento dell'educazione stradale nelle scuole (98%), ma sono le donne che la ritengono «molto utile» in misura maggiore rispetto agli uomini (76% vs 67%). Similmente sono gli intervistati appartenenti alla coorte generazionale con età superiore a 56 anni che considera molto utile l'insegnamento dell'educazione stradale nelle scuole in misura maggiore rispetto ai giovani, agli occupati e ai disoccupati, mentre sono i pensionati e le casalinghe e coloro dotati di titolo di studio elementare a ritenere tale pratica da tenere in considerazione. Dal punto di vista territoriale è la provincia di Modena ad avere, a fronte di un valore pari a 98% di chi considera «positiva» l'educazione stradale nelle scuole, una percentuale di rispondenti di solo 67% tra quanti la ritengono «molto utile» (tabb. 19-19a-19b-19c-19d).

Tab. 19 Valutazione dell'utilità dell'educazione stradale nelle scuole (valore percentuale)

	Uomini	Donne	Tot.
Molto utile	67,5	75,5	71,4
Abbastanza utile	30,2	22,7	26,5
Poco utile	2,0	1,3	1,7
Per niente utile	0,3	0,5	0,4
Totale	100,0	100,0	100,0
N	997	999	1.996

Testo della domanda: «Ritiene utile l'insegnamento dell'educazione stradale nelle scuole?»

Tab. 19a Valutazione dell'utilità dell'educazione stradale nelle scuole (valore percentuale)

	14-18	19-35	36-55	56+	Tot.
Molto utile	68,0	67,6	68,5	79,4	71,4
Abbastanza utile	29,0	29,8	29,0	19,8	26,5
Poco utile	2,0	2,0	2,0	0,8	1,7
Per niente utile	1,0	0,6	0,5	0,0	0,4
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	100	500	800	596	1.996

Testo della domanda: «Ritiene utile l'insegnamento dell'educazione stradale nelle scuole?»

Tab. 19b Valutazione dell'utilità dell'educazione stradale nelle scuole (valore percentuale)

	Occupato dipendente	Occupato autonomo	Disoccupato/ inoccupato	Pensionato	Casalinga	Studiante	Tot.
Molto utile	69,3	64,8	68,5	80,9	75,6	66,4	71,4
Abbastanza utile	28,6	33,2	28,2	18,3	21,7	30,2	26,5
Poco utile	1,4	1,7	2,4	0,8	2,8	2,6	1,7
Per niente utile	0,7	0,2	0,8	0,0	0,0	0,9	0,4
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	553	401	124	503	180	235	1.996

Testo della domanda: «Ritiene utile l'insegnamento dell'educazione stradale nelle scuole?»

Tab. 19c Valutazione dell'utilità dell'educazione stradale nelle scuole (valore percentuale)

	Elementare	Media	Superiore	Laurea	Tot.
Molto utile	82,8	70,2	70,0	71,2	71,4
Abbastanza utile	17,2	27,4	27,9	26,1	26,5
Poco utile	0,0	2,2	1,6	1,6	1,7
Per niente utile	0,0	0,2	0,5	1,0	0,4
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	192	628	870	306	1.996

Testo della domanda: «Ritiene utile l'insegnamento dell'educazione stradale nelle scuole?»

Tab. 19d Valutazione dell'utilità dell'educazione stradale nelle scuole (valore percentuale)

	BO	FC	FE	MO	PC	PR	RA	RE	RN	Tot.
Molto utile	73,4	72,6	71,7	67,4	70,1	73,0	71,7	70,9	72,4	71,4
Abbastanza utile	23,3	25,7	27,8	30,6	26,9	26,5	27,8	26,4	24,6	26,5
Poco utile	2,4	1,7	0,6	1,3	2,2	0,5	0,6	2,3	3,0	1,7
Per niente utile	0,9	0,0	0,0	0,6	0,7	0,0	0,0	0,5	0,0	0,4
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	459	179	180	310	134	200	180	220	134	1.996

Testo della domanda: «Ritiene utile l'insegnamento dell'educazione stradale nelle scuole?»

In linea con la domanda posta in precedenza, il questionario ha rilevato anche la valutazione degli intervistati circa la preparazione ricevuta o fornita dalle autoscuole della propria provincia. Poco più di un quinto del campione (22%) ritiene tale preparazione «molto efficace», mentre il 60% la valuta «abbastanza» efficace. Sei i giudizi «complessivamente» positivi sono superiori dunque all'80%, emergono valori distanziati tra il gruppo di rispondenti *donne*, più indulgenti verso le autoscuole, e gli intervistati *uomini*, che viceversa esprime un giudizio molto meno lusinghiero, sebbene complessivamente positivo. Se non sono rilevabili differenze statisticamente significative quanto alla



valutazione espressa in termini di appartenenza a gruppi generazionali, emergono punti di distanza tra il gruppo degli occupati autonomi che sono maggiormente critici verso la formazione fornita dalle autoscuole (4% di «per niente efficace»), al pari degli utenti con titolo di studio elevato (laurea) che sono meno propensi a esprimere un giudizio «molto positivo» (16% vs 22% medio regionale). La provincia di Bologna è quella che palesa il minor numero di molto soddisfatti dei servizi forniti dalle autoscuole (19%), mentre quelle di Ferrara risulta quella più problematica posto che i giudizi complessivamente positivi sono di circa 5 punti percentuali inferiori a quelli regionali, dato confermato dalla percentuale di quanti ritengono la formazione delle autoscuole «per niente efficace» (5% vs 3% in media) (tabb. 20-20a-20b-20c-20d).

Tab. 20 Valutazione dell'utilità dell'educazione stradale fornita dalle autoscuole (valore percentuale)

	Uomini	Donne	Tot.
Molto efficace	18,3	25,8	22,0
Abbastanza efficace	58,6	60,5	59,5
Poco efficace	19,8	11,2	15,6
Per niente efficace	3,2	2,5	2,9
Totale	100,0	100,0	100,0
N	834	805	1.639

Testo della domanda: «Ritiene efficace la preparazione fornita dalle Autoscuole?»

Tab. 20a Valutazione dell'utilità dell'educazione stradale fornita dalle autoscuole (valore percentuale)

	14-18	19-35	36-55	56+	Tot.
Molto efficace	25,6	21,5	22,4	21,3	22,0
Abbastanza efficace	61,5	61,2	56,9	61,9	59,5
Poco efficace	11,5	15,3	17,9	12,7	15,6
Per niente efficace	1,3	2,0	2,9	4,1	2,9
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	78	451	693	417	1.639

Testo della domanda: «Ritiene efficace la preparazione fornita dalle Autoscuole?»

Tab. 20b Valutazione dell'utilità dell'educazione stradale fornita dalle autoscuole (valore percentuale)

	Occupato dipendente	Occupato autonomo	Disoccupato/ inoccupato	Pensionato	Casalinga	Studente	Tot.
Molto efficace	20,9	21,0	19,3	22,3	28,2	22,9	22,0
Abbastanza efficace	59,8	56,5	57,0	61,4	60,4	61,7	59,5
Poco efficace	16,9	18,3	21,9	12,2	9,4	14,4	15,6
Per niente efficace	2,4	4,1	1,8	4,1	2,0	1,0	2,9
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	492	338	114	345	149	201	1.639

Testo della domanda: «Ritiene efficace la preparazione fornita dalle Autoscuole?»

Tab. 20c Valutazione dell'utilità dell'educazione stradale fornita dalle autoscuole (valore percentuale)

	Elementare	Media	Superiore	Laurea	Tot.
Molto efficace	27,0	23,7	22,2	15,6	22,0
Abbastanza efficace	62,0	59,7	57,3	64,1	59,5
Poco efficace	8,0	14,0	17,6	16,8	15,6
Per niente efficace	2,9	2,5	2,9	3,4	2,9
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	137	514	726	262	1.639

Testo della domanda: «Ritiene efficace la preparazione fornita dalle Autoscuole?»

Tab. 20d Valutazione dell'utilità dell'educazione stradale fornita dalle autoscuole (valore percentuale)

	BO	FC	FE	MO	PC	PR	RA	RE	RN	Tot.
Molto efficace	19,5	26,1	24,0	17,4	21,1	26,1	20,0	23,0	29,2	22,0
Abbastanza efficace	62,8	60,8	51,3	62,8	60,6	59,0	60,0	59,2	50,0	59,5
Poco efficace	14,0	11,8	19,5	18,6	14,7	12,4	16,7	14,9	18,9	15,6
Per niente efficace	3,7	1,3	5,2	1,2	3,7	2,5	3,3	2,9	1,9	2,9
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	379	153	154	253	109	161	150	174	106	1.639

Testo della domanda: «Ritiene efficace la preparazione fornita dalle Autoscuole?»

L'introduzione del cosiddetto «patentino» per l'abilitazione alla guida del ciclomotore è considerata dalla quasi totalità degli intervistati (97%) un aspetto positivo. L'obbligatorietà del conseguimento della patente è però vista molto più positivamente dalle donne rispetto agli uomini (63% vs 55% di quanti esprimono una valutazione in termini di «molto utile»), al pari dei giovani (67% vs 59% in media), degli studenti, le casalinghe, e da chi ha conseguito solo il titolo di studio elementare nonché dai pensionati (tabb. 21-21a-21b-21c-21d).

Tab. 21 Opinione circa l'utilità del cosiddetto «patentino» per ciclomotore (valore percentuale)

	Uomini	Donne	Tot.
Molto utile	54,7	62,9	58,8
Abbastanza utile	41,6	34,2	37,9
Poco utile	2,5	2,2	2,4
Per niente utile	1,2	0,6	0,9
Totale	100,0	100,0	100,0
N	954	938	1.892

Testo della domanda: «Ritiene utile l'obbligo di prove pratiche per l'acquisizione del patentino per Ciclomotore?»

Tab. 21a Opinione circa l'utilità del cosiddetto "patentino" per ciclomotore (valore percentuale)

	14-18	19-35	36-55	56+	Tot.
Molto utile	67,0	55,5	55,9	64,2	58,8
Abbastanza utile	27,8	39,3	41,7	33,2	37,9
Poco utile	4,1	3,7	2,0	1,5	2,4
Per niente utile	1,0	1,4	0,4	1,1	0,9
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	97	483	767	545	1.892

Testo della domanda: «Ritiene utile l'obbligo di prove pratiche per l'acquisizione del patentino per Ciclomotore?»

Tab. 21b Opinione circa l'utilità del cosiddetto "patentino" per ciclomotore (valore percentuale)

	Occupato dipendente	Occupato autonomo	Disoccupato/ inoccupato	Pensionato	Casalanga	Studente	Tot.
Molto utile	55,7	53,8	52,5	66,2	62,0	60,4	58,8
Abbastanza utile	41,6	43,3	44,1	30,8	36,3	33,0	37,9
Poco utile	2,0	2,1	2,5	1,7	1,8	5,3	2,4
Per niente utile	0,7	0,8	0,8	1,3	0,0	1,3	0,9
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	539	379	118	458	171	227	1.892

Testo della domanda: «Ritiene utile l'obbligo di prove pratiche per l'acquisizione del patentino per Ciclomotore?»

Tab. 21c Opinione circa l'utilità del cosiddetto "patentino" per ciclomotore (valore percentuale)

	Elementare	Media	Superiore	Laurea	Tot.
Molto utile	64,6	58,2	58,3	57,7	58,8
Abbastanza utile	32,0	38,6	38,6	38,3	37,9
Poco utile	1,7	2,4	2,4	2,7	2,4
Per niente utile	1,7	0,9	0,6	1,3	0,9
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	178	588	828	298	1.892

Testo della domanda: «Ritiene utile l'obbligo di prove pratiche per l'acquisizione del patentino per Ciclomotore?»

Tab. 21d Opinione circa l'utilità del cosiddetto "patentino" per ciclomotore (valore percentuale)

	BO	FC	FE	MO	PC	PR	RA	RE	RN	Tot.
Molto utile	59,7	58,1	62,0	54,0	59,8	60,5	56,7	59,0	61,6	58,8
Abbastanza utile	37,4	39,5	35,1	41,8	37,8	35,8	39,2	36,2	37,6	37,9
Poco utile	2,9	0,6	1,8	3,5	1,6	2,1	2,9	2,9	0,8	2,4
Per niente utile	0,0	1,8	1,2	0,7	0,8	1,6	1,2	1,9	0,0	0,9
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	444	167	171	287	127	190	171	210	125	1.892

Testo della domanda: «Ritiene utile l'obbligo di prove pratiche per l'acquisizione del patentino per Ciclomotore?»

Passando alla valutazione degli strumenti che possono, secondo gli intervistati, contribuire a migliorare la sicurezza stradale, il questionario ha rilevato le opinioni degli utenti inclusi nel campione su alcune tematiche rilevanti. In primis è stato chiesto ai cittadini-utenti delle regione Emilia-Romagna di esprimersi sul livello di efficacia prodotto dall'introduzione della cosiddetta «patente a punti» in termini di incremento della sicurezza stradale. Nel complesso quasi l'80% del campione (79%) ritiene che l'introduzione della patente a punti sia stata efficace nell'incrementare il rispetto del codice della strada (31% la ritiene «molto efficace» e 48% la considera «abbastanza efficace»). Tra i più «favorevoli» troviamo i giovani (84%), gli studenti (83%) e gli inoccupati (82%). Una differenza si ha inoltre tra chi ha conseguito un titolo di studio fino alla «licenza media» e chi ha invece raggiunto una formazione superiore (valori superiori a 84% per i primi due gruppi e attorno al 78% per i secondi). Infine, le province di Bologna, e Ravenna sono i due casi in cui la percentuale di quanti ritengono efficace l'introduzione della patente a punti è inferiore alla media regionale (tabb. 22-22a-22b-22c-22d).

Tab. 22 Opinione circa l'utilità dell'introduzione della "patente a punti" (valore percentuale)

	Uomini	Donne	Tot.
Molto efficace	33,0	29,7	31,3
Abbastanza efficace	47,4	48,2	47,8
Poco efficace	15,0	16,6	15,8
Per niente efficace	4,6	5,6	5,1
Totale	100,0	100,0	100,0
N	968	954	1.922

Testo della domanda: «Ritiene efficace la patente a punti nell'aumentare il rispetto del codice della strada?»

Tab. 22a Opinione circa l'utilità dell'introduzione della "patente a punti" (valore percentuale)

	14-18	19-35	36-55	56+	Tot.
Molto efficace	30,9	35,3	29,4	30,6	31,3
Abbastanza efficace	53,2	45,7	49,6	46,4	47,8
Poco efficace	13,8	14,3	16,3	16,6	15,8
Per niente efficace	2,1	4,8	4,7	6,4	5,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	94	484	779	565	1.922

Testo della domanda: «Ritiene efficace la patente a punti nell'aumentare il rispetto del codice della strada?»

Tab. 22b Opinione circa l'utilità dell'introduzione della "patente a punti" (valore percentuale)

	Occupato dipendente	Occupato autonomo	Disoccupato/ inoccupato	Pensionato	Casalinga	Studente	Tot.
Molto efficace	28,9	35,1	35,5	32,4	24,0	31,9	31,3
Abbastanza efficace	49,5	42,3	46,3	46,1	55,6	51,8	47,8
Poco efficace	15,5	17,0	16,5	15,4	15,8	14,6	15,8
Per niente efficace	6,1	5,7	1,7	6,1	4,7	1,8	5,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	537	388	121	479	171	226	1.922

Testo della domanda: «Ritiene efficace la patente a punti nell'aumentare il rispetto del codice della strada?»

Tab. 22c Opinione circa l'utilità dell'introduzione della "patente a punti" (valore percentuale)

	Elementare	Media	Superiore	Laurea	Tot.
Molto efficace	31,1	29,8	32,6	31,0	31,3
Abbastanza efficace	53,3	49,8	45,5	47,3	47,8
Poco efficace	11,1	16,0	17,0	14,6	15,8
Per niente efficace	4,4	4,5	5,0	7,1	5,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	180	601	847	294	1.922

Testo della domanda: «Ritiene efficace la patente a punti nell'aumentare il rispetto del codice della strada?»

Tab. 22d Opinione circa l'utilità dell'introduzione della "patente a punti" (valore percentuale)

	BO	FC	FE	MO	PC	PR	RA	RE	RN	Tot.
Molto efficace	34,0	29,2	32,4	30,7	29,4	32,1	30,6	29,0	30,2	31,3
Abbastanza efficace	42,8	49,1	47,7	51,2	51,6	49,5	45,1	46,9	54,8	47,8
Poco efficace	16,9	18,1	14,2	15,2	13,5	13,3	18,5	17,9	11,1	15,8
Per niente efficace	6,3	3,5	5,7	3,0	5,6	5,1	5,8	6,3	4,0	5,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	444	171	176	303	126	196	173	207	126	1.922

Testo della domanda: «Ritiene efficace la patente a punti nell'aumentare il rispetto del codice della strada?»

In termini di sanzioni previste dal codice della strada o auspiccate degli intervistati, il questionario ha rilevato l'opinione degli utenti-cittadini dell'Emilia-Romagna su alcuni aspetti molto rilevanti. Il 77% del campione considera «molto» o «abbastanza» positivamente il fatto che la presenza degli autovelox sia indicata da segnaletica verticale e/o dai navigatori satellitari. Se la variabile *istruzione* non è associata a diversità di giudizi rispetto all'autovelox, l'età gioca un ruolo importante posto che c'è una netta differenziazione tra la coorte più giovane e quella più vecchia, con la prima (87%) molto più favorevole rispetto alla seconda (73%) a che la presenza dello strumento atto a rilevare la velocità sia preventivamente segnalato. Una dinamica che si conferma nel caso della condizione professionale, per cui gli occupati (lavoratori dipendenti) sono meno critici di pensionati e lavoratori autonomi (tabb. 23-23a-23b-23c-23d).

Tab. 23 Opinione circa l'utilità della segnalazione della presenza di autovelox (valore percentuale)

	Uomini	Donne	Tot.
Molto positivamente	36,4	26,3	31,4
Abbastanza positivamente	43,1	49,0	46,0
Abbastanza negativamente	13,4	16,9	15,2
Molto negativamente	7,0	7,8	7,4
Tot.	100,0	100,0	100,0
N	974	958	1.932

Testo della domanda: «Come giudica il fatto che la presenza degli autovelox venga segnalata da cartelli o navigatori?»

Tab. 23a Opinione circa l'utilità della segnalazione della presenza di autovelox (valore percentuale)

	14-18	19-35	36-55	56+	Tot.
Molto positivamente	30,6	36,4	33,6	24,4	31,4
Abbastanza positivamente	56,1	42,1	45,3	48,5	46,0
Abbastanza negativamente	12,2	14,5	13,6	18,3	15,2
Molto negativamente	1,0	7,0	7,5	8,7	7,4
Tot.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	98	484	777	573	1.932

Testo della domanda: «Come giudica il fatto che la presenza degli autovelox venga segnalata da cartelli o navigatori?»

Tab. 23b Opinione circa l'utilità della segnalazione della presenza di autovelox (valore percentuale)

	Occupato dipendente	Occupato autonomo	Disoccupato/ inoccupato	Pensionato	Casalinga	Studente	Tot.
Molto positivamente	34,4	36,6	36,1	24,1	22,6	34,9	31,4
Abbastanza positivamente	46,5	38,1	45,9	48,0	54,2	48,0	46,0
Abbastanza negativamente	12,6	16,2	12,3	19,2	13,7	13,5	15,2
Molto negativamente	6,5	9,0	5,7	8,7	9,5	3,5	7,4
Tot.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	540	388	122	485	168	229	1.932

Testo della domanda: «Come giudica il fatto che la presenza degli autovelox venga segnalata da cartelli o navigatori?»

Tab. 23c Opinione circa l'utilità della segnalazione della presenza di autovelox (valore percentuale)

	Elementare	Media	Superiore	Laurea	Tot.
Molto positivamente	28,1	28,9	33,7	32,1	31,4
Abbastanza positivamente	47,2	47,7	44,9	45,2	46,0
Abbastanza negativamente	18,0	16,4	13,6	15,4	15,2
Molto negativamente	6,7	7,0	7,8	7,4	7,4
Tot.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	178	610	845	299	1.932

Testo della domanda: «Come giudica il fatto che la presenza degli autovelox venga segnalata da cartelli o navigatori?»

Tab. 23d Opinione circa l'utilità della segnalazione della presenza di autovelox (valore percentuale)

	BO	FC	FE	MO	PC	PR	RA	RE	RN	Tot.
Molto positivamente	33,3	34,3	33,3	29,9	31,3	31,6	29,9	29,2	27,6	31,4
Abbastanza positivamente	43,6	46,7	43,1	45,8	48,1	49,2	48,9	44,4	49,6	46,0
Abbastanza negativamente	16,1	12,4	13,8	17,6	14,5	11,9	13,2	18,1	15,0	15,2
Molto negativamente	6,9	6,5	9,8	6,6	6,1	7,3	8,0	8,3	7,9	7,4
Tot.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	447	169	174	301	131	193	174	216	127	1.932

Testo della domanda: «Come giudica il fatto che la presenza degli autovelox venga segnalata da cartelli o navigatori?»

Quanto alle misure ritenute utili per incrementare la sicurezza stradale, il 31% degli intervistati ritiene che si debba procedere a maggiore vigilanza e repressione, con una differenziazione abbastanza rilevante tra quanto auspicato dalle donne (33%) e quanto dagli uomini (26,4%). I quali hanno maggiore propensione a ritenere che la sicurezza stradale sia migliorabile intervenendo sulla manutenzione stradale. Un dato quest'ultimo che richiama quelli precedentemente illustrati quanto a individuazione di cause «esogene», non individuali, alla base della insicurezza (con le donne viceversa maggiormente inclini a individuare cause soggettive fonti di insicurezza stradale). Se il 18% auspica l'installazione di inibitori della velocità veicolare, e circa il 10% pensa possa essere adeguato installare telecamere di vigilanza, quasi un ottavo degli utenti intervistati considera cruciale procedere a un incremento della *campagne di informazione dell'utenza*. Dato che trova conferma con alcuni significativi punti di disinformazione rilevati su aspetti rilevanti del comportamento alla guida e della percezione dell'insicurezza. Inoltre il 5% del campione ritiene utile intervenire creando adeguate aree pedonali e percorsi pedonali e ciclistici protetti e «dedicati»<sup>8</sup>, percentuale che cresce fino al 7% tra i laureati rispetto al 4% di quanti hanno solo l'istruzione elementare (tabb. 24-24a-24b-24c-24d).

<sup>8</sup> A Bologna la superficie (in Km<sup>2</sup>) comunale di Zona a traffico limitato (ZTL) è rimasta immutata tra il 2009 e il 2010 (2,28) (Rapporto sulla mobilità, p. 114, *op. cit.*). Nella provincia di Bologna e nel comune capoluogo il numero Mq di aree pedonali è cresciuto in misura non significativa (da 27 a 27,4 ogni 100 abitanti) tra il 2009 e il 2010. Viceversa, nello stesso contesto (inclusa la provincia) il numero di Km di piste ciclabili (ogni 100 km<sup>2</sup> di superficie comunale) è passato da 61 a 66 tra il 2009 e il 2010 (Rapporto sulla mobilità, pp. 115-116, *op. cit.*).

Tab. 24 Indicazione di misure ritenute utile per la sicurezza stradale (valore percentuale)

	Uomini	Donne	Tot.
Aumentare l'uso di strumenti automatici (telecamere, ecc.)	7,7	8,7	8,2
Installare inibitori di velocità	18,6	17,5	18,0
Aumentare le campagne di informazione all'utenza	13,3	12,3	12,8
Incrementare aree pedonali e ciclistiche	4,9	5,6	5,2
Aumentare vigilanza e repressione sulle strade	29,2	33,0	31,1
Aumentare la manutenzione delle strade	26,4	22,9	24,6
Totale	100,0	100,0	100,0
N	979	966	1.945

Testo della domanda: « Al fine di aumentare la sicurezza stradale quale delle seguenti azioni ritiene più efficace? »

Tab. 24a Indicazione di misure ritenute utile per la sicurezza stradale (valore percentuale)

	14-18	19-35	36-55	56+	Tot.
Aumentare l'uso di strumenti automatici (telecamere, ecc.)	8,3	7,1	8,5	8,6	8,2
Installare inibitori di velocità	17,7	21,0	17,5	16,3	18,0
Aumentare le campagne di informazione all'utenza	13,5	11,4	13,6	12,8	12,8
Incrementare aree pedonali e ciclistiche	2,1	5,3	6,0	4,7	5,2
Aumentare vigilanza e repressione sulle strade	27,1	28,0	30,7	35,0	31,1
Aumentare la manutenzione delle strade	31,3	27,1	23,6	22,7	24,6
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	96	490	787	572	1.945

Testo della domanda: « Al fine di aumentare la sicurezza stradale quale delle seguenti azioni ritiene più efficace? »



Tab. 24b Indicazione di misure ritenute utile per la sicurezza stradale (valore percentuale)

	Occupato dipendente	Occupato autonomo	Disoccupato/ inoccupato	Pensionato	Casalinga	Studente	Tot.
Aumentare l'uso di strumenti automatici (telecamere, ecc.)	8,3	6,4	8,9	8,5	11,5	7,5	8,2
Installare inibitori di velocità	19,9	17,9	17,1	15,5	15,5	22,0	18,0
Aumentare le campagne di informazione all'utenza	13,1	15,8	7,3	12,6	10,3	12,3	12,8
Incrementare aree pedonali e ciclistiche	5,5	5,1	4,9	4,7	7,5	4,4	5,2
Aumentare vigilanza e repressione sulle strade	29,0	28,1	30,9	37,1	33,3	26,9	31,1
Aumentare la manutenzione delle strade	24,3	26,8	30,9	21,6	21,8	26,9	24,6
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	544	392	123	485	174	227	1.945

Testo della domanda: « Al fine di aumentare la sicurezza stradale quale delle seguenti azioni ritiene più efficace? »

Tab. 24c Indicazione di misure ritenute utile per la sicurezza stradale (valore percentuale)

	Elementare	Media	Superiore	Laurea	Tot.
Aumentare l'uso di strumenti automatici (telecamere, ecc.)	6,5	9,8	7,5	7,9	8,2
Installare inibitori di velocità	17,2	16,6	19,0	18,8	18,0
Aumentare le campagne di informazione all'utenza	9,7	14,4	12,8	11,5	12,8
Incrementare aree pedonali e ciclistiche	3,8	6,1	4,2	7,2	5,2
Aumentare vigilanza e repressione sulle strade	37,1	31,5	30,8	27,6	31,1
Aumentare la manutenzione delle strade	25,8	21,6	25,7	27,0	24,6
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	186	603	852	304	1.945

Testo della domanda: « Al fine di aumentare la sicurezza stradale quale delle seguenti azioni ritiene più efficace? »

Tab. 24d Indicazione di misure ritenute utile per la sicurezza stradale (valore percentuale)

	BO	FC	FE	MO	PC	PR	RA	RE	RN	Tot.
Aumentare l'uso di strumenti automatici (telecamere, ecc.)	9,1	9,9	6,9	5,6	12,1	7,7	5,7	7,4	11,5	8,2
Installare inibitori di velocità	16,9	23,3	19,1	14,2	18,2	18,6	19,5	17,6	20,6	18,0
Aumentare le campagne di informazione all'utenza	12,2	18,0	10,4	14,9	11,4	10,3	8,0	13,9	16,0	12,8
Incrementare aree pedonali e ciclistiche	5,1	2,3	6,4	4,6	6,8	6,2	6,9	4,2	6,1	5,2
Aumentare vigilanza e repressione sulle strade	28,9	25,6	28,9	37,0	29,5	32,5	32,8	33,8	28,2	31,1
Aumentare la manutenzione delle strade	27,8	20,9	28,3	23,8	22,0	24,7	27,0	23,1	17,6	24,6
Totale	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
N	450	172	173	303	132	194	174	216	131	1.945

Testo della domanda: « Al fine di aumentare la sicurezza stradale quale delle seguenti azioni ritiene più efficace? »

In linea con quanto esposto in precedenza, è possibile segnalare la valutazione degli utenti-cittadini dell'Emilia-Romagna in termini di severità delle sanzioni. Nel complesso oltre i tre quarti del campione considera le sanzioni previste del codice della strada «molto» (26%) o «abbastanza» severe (51%), sebbene un sesto degli intervistati le ritenga non sufficientemente rigide. Ancora una volta sono gli uomini a «rifuggire» i controlli, ritenendo le norme (più) severe in misura maggiore di quanto non facciano le donne (84% vs 80%). Una dinamica analoga a quella registrata considerando le diverse fasce di età: gli anziani, e i pensionati, ritengono le norme «meno» severe di quanto non facciano comparativamente le altre coorti generazionali considerate. Mentre sono i laureati gli utenti a valutare come molto severe le norme del codice della strada (91% molto + abbastanza) (tabb. 25-25a-25b-25c-25d).

Tab. 25 Opinione su livello di severità delle pene del codice della strada (valore percentuale)

	Uomini	Donne	Tot.
Molto severe	30,7	24,8	27,8
Abbastanza severe	53,7	55,7	54,7
Poco severe	13,7	17,2	15,4
Per niente severe	1,9	2,3	2,1
Totale	100,0	100,0	100,0
N	946	919	1.865

Testo della domanda: «Quanto ritiene che siano severe le sanzioni sulle violazioni del codice della strada?»

Tab. 25a Opinione su livello di severità delle pene del codice della strada (valore percentuale)

	14-18	19-35	36-55	56+	Tot.
Molto severo	25,5	26,9	31,3	23,9	27,8
Abbastanza severo	59,6	58,1	53,8	52,1	54,7
Poco severo	14,9	13,1	12,8	21,2	15,4
Per niente severo	0,0	1,9	2,0	2,8	2,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	94	472	756	543	1.865

Testo della domanda: «*Quanto ritiene che siano severe le sanzioni sulle violazioni del codice della strada?*»

Tab. 25b Opinione su livello di severità delle pene del codice della strada (valore percentuale)

	Occupato dipendente	Occupato autonomo	Disoccupato/ inoccupato	Pensionato	Casalinga	Studente	Tot.
Molto severo	31,1	32,8	32,2	23,7	24,1	20,2	27,8
Abbastanza severo	55,3	50,9	55,1	52,3	57,2	62,3	54,7
Poco severo	12,1	14,1	11,9	21,1	15,7	15,7	15,4
Per niente severo	1,5	2,1	0,8	2,9	3,0	1,8	2,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	528	375	118	455	166	223	1.865

Testo della domanda: «*Quanto ritiene che siano severe le sanzioni sulle violazioni del codice della strada?*»

Tab. 25c Opinione su livello di severità delle pene del codice della strada (valore percentuale)

	Elementare	Media	Superiore	Laurea	Tot.
Molto severo	24,9	26,6	27,9	31,6	27,8
Abbastanza severo	52,0	54,4	53,8	59,5	54,7
Poco severo	19,1	17,0	16,1	8,2	15,4
Per niente severo	4,0	2,1	2,2	0,7	2,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	173	583	818	291	1.865

Testo della domanda: «*Quanto ritiene che siano severe le sanzioni sulle violazioni del codice della strada?*»

Tab. 25d Opinione su livello di severità delle pene del codice della strada (valore percentuale)

	BO	FC	FE	MO	PC	PR	RA	RE	RN	Tot.
Molto severo	28,6	26,9	36,9	27,6	23,4	31,3	21,6	23,4	28,9	27,8
Abbastanza severo	53,7	58,1	50,0	55,5	59,7	51,1	57,3	55,2	53,9	54,7
Poco severo	16,6	12,6	9,5	15,5	14,5	16,5	18,7	17,4	14,8	15,4
Per niente severo	1,2	2,4	3,6	1,4	2,4	1,1	2,3	4,0	2,3	2,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	434	167	168	290	124	182	171	201	128	1.865

Testo della domanda: «*Quanto ritiene che siano severe le sanzioni sulle violazioni del codice della strada?*»

Oltre alle sanzioni, la rilevazione ha sondato l'atteggiamento degli intervistati verso forme di miglioramento della sicurezza stradale quali l'educazione civica in senso lato. Il 39% ritiene che negli ultimi cinque anni (2008-2013) la sicurezza e l'educazione stradale siano migliorate, ma una percentuale analoga pensa che invece sia migliorata *poco*. Cui si aggiunge quasi un quinto che non percepisce *nessun* andamento positivo. Dal punto di vista geografico le problematiche maggiori sono segnalate dagli utenti della provincia di Reggio-Emilia (24% dichiara di non avere percepito nessun miglioramento della sicurezza e dell'educazione stradale nel quinquennio appena trascorso), seguita da Ferrara (22%) e Forlì-Cesena (21%) (tabb. 26-26a-26b-26c-26d).

Tab. 26 Percezione su entità del miglioramento della sicurezza stradale (valore percentuale)

	Uomini	Donne	Tot.
Molto migliorate	4,5	4,1	4,3
Abbastanza migliorate	39,1	38,4	38,8
Poco migliorate	37,2	40,0	38,6
Per niente migliorate	19,2	17,4	18,3
Totale	100,0	100,0	100,0
N	964	952	1.916

Testo della domanda: «*Ritiene che negli ultimi 5 anni la sicurezza e l'educazione stradale siano migliorate?*»

Tab. 26a Percezione su entità del miglioramento della sicurezza stradale (valore percentuale)

	14-18	19-35	36-55	56+	Tot.
Molto migliorate	2,2	5,6	4,0	3,9	4,3
Abbastanza migliorate	37,0	39,5	39,6	37,3	38,8
Poco migliorate	45,7	40,0	39,1	35,7	38,6
Per niente migliorate	15,2	14,9	17,3	23,1	18,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	92	483	775	566	1.916

Testo della domanda: «*Ritiene che negli ultimi 5 anni la sicurezza e l'educazione stradale siano migliorate?*»

Tab. 26b Percezione su entità del miglioramento della sicurezza stradale (valore percentuale)

	Occupato dipendente	Occupato autonomo	Disoccupato/ inoccupato	Pensionato	Casalinga	Studiante	Tot.
Molto migliorate	5,2	3,3	2,5	4,2	4,1	5,0	4,3
Abbastanza migliorate	41,3	37,7	32,2	36,0	40,9	42,3	38,8
Poco migliorate	37,6	39,0	50,8	36,4	38,6	38,7	38,6
Per niente migliorate	15,8	20,0	14,4	23,4	16,4	14,0	18,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	537	390	118	478	171	222	1.916

Testo della domanda: «Ritiene che negli ultimi 5 anni la sicurezza e l'educazione stradale siano migliorate?»

Tab. 26c Percezione su entità del miglioramento della sicurezza stradale (valore percentuale)

	Elementare	Media	Superiore	Laurea	Tot.
Molto migliorate	6,0	3,2	4,8	4,1	4,3
Abbastanza migliorate	38,5	39,2	37,9	40,7	38,8
Poco migliorate	36,8	39,7	38,9	36,6	38,6
Per niente migliorate	18,7	17,9	18,5	18,6	18,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	182	599	840	295	1.916

Testo della domanda: «Ritiene che negli ultimi 5 anni la sicurezza e l'educazione stradale siano migliorate?»

Tab. 26d Percezione su entità del miglioramento della sicurezza stradale (valore percentuale)

	BO	FC	FE	MO	PC	PR	RA	RE	RN	Tot.
Molto migliorate	4,0	5,8	3,4	5,7	3,1	2,1	2,3	5,3	6,3	4,3
Abbastanza migliorate	34,5	38,4	38,1	41,4	50,4	32,8	40,5	36,7	47,2	38,8
Poco migliorate	42,8	34,9	36,9	37,4	29,5	46,6	42,8	34,3	33,1	38,6
Per niente migliorate	18,6	20,9	21,6	15,5	17,1	18,5	14,5	23,7	13,4	18,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	446	172	176	297	129	189	173	207	127	1.916

Testo della domanda: «Ritiene che negli ultimi 5 anni la sicurezza e l'educazione stradale siano migliorate?»

Infine, si rileva una quasi tripartizione del campione tra quanti ritengono che si dovrebbe favorire l'uso dei mezzi pubblici (33%), quanti viceversa ritengono che vada incrementata la diffusione dei veicoli privati (29%) e infine coloro che non hanno una opinione prevalente (37%). L'auspicio di una maggiore diffusione dei mezzi pubblici è avanzata da chi ha un titolo di studio elevato (34%), dai pensionati e dagli anziani (+ 10 punti percentuali rispetto ai giovani) (tabb. 27-27a-27b-27c-27d).

Tab. 27 Propensione all'incremento dell'uso di mezzi pubblici vs. privati (valore percentuale)

	Uomini	Donne	Tot.
A favore mezzi pubblici (posizioni 0-3)	32,5	33,7	33,1
Indifferenti su pubblico o privato (posizioni 4-6)	35,3	38,4	36,8
A favore di mezzi privati (posizioni 7-10)	32,2	27,9	30,1
Totale	100,0	100,0	100,0
N	994	996	1.990
Posizione media su scala 0-10	4,8	4,7	4,7

Testo della domanda: «Ritiene che si dovrebbe favorire l'uso dei mezzi pubblici o di quelli privati?»

Tab. 27a Propensione all'incremento dell'uso di mezzi pubblici vs. privati (valore percentuale)

	14-18	19-35	36-55	56+	Tot.
A favore mezzi pubblici (posizioni 0-3)	27,3	30,9	31,2	38,6	33,1
Indifferenti su pubblico o privato (posizioni 4-6)	39,4	34,9	35,9	39,3	36,8
A favore di mezzi privati (posizioni 7-10)	33,3	34,3	32,9	22,1	30,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	99	499	796	596	1.990
Posizione media su scala 0-10	5,0	5,0	5,0	4,2	4,7

Testo della domanda: «Ritiene che si dovrebbe favorire l'uso dei mezzi pubblici o di quelli privati?»

Tab. 27b Propensione all'incremento dell'uso di mezzi pubblici vs. privati (valore percentuale)

	Occupato dipendente	Occupato autonomo	Disoccupato/ inoccupato	Pensionato	Casalinga	Studente	Tot.
A favore mezzi pubblici (posizioni 0-3)	31,2	30,2	25,2	38,7	38,5	30,8	33,1
Indifferenti su pubblico o privato (posizioni 4-6)	36,6	32,2	37,4	41,1	35,2	37,2	36,8
A favore di mezzi privati (posizioni 7-10)	32,2	37,7	37,4	20,2	26,3	32,1	30,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	552	398	123	504	179	234	1.990
Posizione media su scala 0-10	4,9	5,1	5,2	4,2	4,4	4,8	4,7

Testo della domanda: «Ritiene che si dovrebbe favorire l'uso dei mezzi pubblici o di quelli privati?»

Tab. 27c Propensione all'incremento dell'uso di mezzi pubblici vs. privati (valore percentuale)

	Elementare	Media	Superiore	Laurea	Tot.
A favore mezzi pubblici (posizioni 0-3)	30,1	34,2	32,7	34,0	33,1
Indifferenti su pubblico o privato (posizioni 4-6)	42,0	34,9	37,9	34,6	36,8
A favore di mezzi privati (posizioni 7-10)	28,0	30,9	29,5	31,4	30,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	193	622	869	306	1.990
Posizione media su scala 0-10	4,8	4,7	4,8	4,7	4,7

Testo della domanda: «Ritiene che si dovrebbe favorire l'uso dei mezzi pubblici o di quelli privati?»

Tab. 27d Propensione all'incremento dell'uso di mezzi pubblici vs. privati (valore percentuale)

	BO	FC	FE	MO	PC	PR	RA	RE	RN	Tot.
A favore mezzi pubblici (posizioni 0-3)	35,2	30,9	30,2	33,1	34,1	31,5	38,3	32,4	28,4	35,2
Indifferenti su pubblico o privato (posizioni 4-6)	35,9	41,0	39,7	33,1	36,4	37,0	32,8	39,7	40,3	35,9
A favore di mezzi privati (posizioni 7-10)	28,9	28,1	30,2	33,8	29,5	31,5	28,9	27,9	31,3	28,9
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	460	178	179	308	132	200	180	219	134	460
Posizione media su scala 0-10	4,7	4,7	4,9	4,8	4,7	4,9	4,5	4,7	5,1	4,7

Testo della domanda: «Ritiene che si dovrebbe favorire l'uso dei mezzi pubblici o di quelli privati?»

## 6. Sintesi

La rilevazione ha posto in permesso di rilevare molteplici informazioni relative alla conoscenza degli utenti della strada in Emilia-Romagna in relazione a tematiche cruciali per la sicurezza stradale. I dati permettono di rilevare problematicità ovvero punti di solida e consolidata prassi civica in taluni ambiti.

Se dal punto di vista territoriale non emergono differenze cruciali (se non limitate ad alcune tematiche per alcune province), un «bilancio» generale può essere brevemente riassunto quanto a criticità rilevate. Emergono comportamenti virtuosi abbastanza diffusi, buone conoscenze e informazioni, ma anche vere e proprie sacche di resistenza culturali. In questo senso, si evidenziano alcuni tratti tipici «disinformazione» veicolata probabilmente da «credenze» radicate (fatalismo), cattiva informazione e «falsi miti» che certamente incidono negativamente anche sul tasso di «mortalità» e di incidentalità. Un caso eclatante è ad esempio quello di chi ritiene che le cinture debbano essere allacciate «solo fuori dai centri urbani» e di coloro che similmente pensano che tale comportamento debba essere tenuto esclusivamente «sui sedili anteriori». Simili comportamenti e «conoscenze» sono distribuiti quanto a percezione dei fattori che incidono sulla sicurezza stradale o al corretto comportamento da tenere in prossimità delle «strisce pedonali» e comunque in presenza di pedoni. Un dato su tutti smentisce l'adagio popolare circa la scarsa competenza alla guida delle donne. Per quasi tutti i comportamenti (o le informazioni rilevanti) connessi alla sicurezza stradale sono infatti gli uomini tra le persone intervistate a dimostrare minore «saggezza». Ad esempio, nel caso delle «strisce pedonali», sono in misura maggiore gli *uomini* a fornire una risposta errata (e potenzialmente un comportamento) rispetto alle donne (+6 punti percentuali). Spunti e dati che segnalano la rilevanza della necessità di costanti e capillari attività di formazione e informazione sui corretti comportamenti da tenere per contribuire alla sicurezza stradale

Per gli aspetti quantitativi e qualitativi degli spostamenti è possibile segnalare che in Emilia-Romagna nel 2013 «i tre quarti (76,4%) del campione effettua spostamenti prevalentemente utilizzando l'auto privata, sia in qualità di guidatore od eventualmente quale passeggero». Quanto alla *percezione* dello spostamento effettuato, un terzo del campione intervistato ritiene lo spostamento una *necessità*, mentre le donne percorrono mediamente *meno* chilometri dei cittadini *uomini*, i quali nella misura del 42% si spostano utilizzando mezzi privati per più di 10.000 km annui, a fronte del 70% circa di donne che arriva al massimo a 10.000 km.

Sul piano dei comportamenti alla guida, emerge che l'85% del campione intervistato risponde correttamente circa l'adeguato utilizzo delle «cinture di sicurezza», mentre *solo* il 51% degli intervistati è consapevole del fatto che sia il conducente ad essere responsabile del corretto utilizzo della cintura per se e per gli altri passeggeri e addirittura meno del 40% è a conoscenza che i sistemi di protezione per i bambini in auto variano «in base al peso e all'altezza del bambino». Inoltre, sebbene quasi il 90% dei rispondenti dichiara che il casco debba essere portato sempre, debba essere a norma e debba altresì essere ben allacciato, rimane un decimo del campione che potenzialmente è esposto a un utilizzo scorretto dello stesso.

Sul versante *pedonale* i dati sono meno omogenei e presentano delle problematicità, derivanti probabilmente da consuetudine e cattiva informazione, nonché scarse sanzioni sistematiche. Infatti,



meno dell'80% del campione sa che quando un pedone attraversa le strisce pedonali il comportamento corretto di un conducente di veicolo (automobile o ciclomotore) è quello di «fermare» il veicolo affinché il pedone possa avere la precedenza.

In generale, in relazione a *nuovi* comportamenti, quali l'utilizzo del telefono cellulare durante la guida, dalla rilevazione emerge che a fronte di oltre metà del campione che dichiara di non utilizzare il telefono durante la guida, si registrano comportamenti «virtuosi, per circa il 30% dei casi: mentre il 13% ammette di utilizzare sempre l'auricolare, il 15% dichiara di fare ricorso all'auricolare. E infine, il 10% dovendo rispondere a una telefonata, dichiara di «fermarsi» e poi procedere alla conversazione. Inoltre, otto intervistati su dieci del campione per l'indagine realizzata in Emilia-Romagna dimostrano di essere a conoscenza del corretto comportamento da tenere allorché alla guida di un veicolo ci si imbatte in una rotatoria che è preposta alla regolazione del traffico. Tuttavia, circa l'11% ammette, infrangendo perciò il codice della strada, di ritenere valida l'opzione per cui è giusto dare comunque la precedenza ai veicoli che provengono da destra, e circa il 4% pensa che sia una questione connessa a chi «deve uscire prima dalla rotatoria», ovvero alla natura della strada (4%).

Viceversa, sul tema della *velocità*, cuore delle campagne di informazione e fonte spesso primaria di incidentalità, i dati che emergono dalla rilevazione sono abbastanza preoccupanti e differenziati a seconda dell'ambito di guida indicato. La variabile che è associata al cambiamento di comportamento (virtuoso o irregolare) è il tipo di strada, ossia l'ambito del percorso che il guidatore effettua: urbano, extra-urbano, autostradale. Se quasi l'80% degli intervistati dichiara di attenersi «sempre» ai limiti posti dal codice della strada allorché percorra un tratto autostradale, tale percentuale scende al 63% nel caso di ambiti urbani e addirittura al 58% nei tratti extra-urbani della regione.

Sulle cause viceversa dell'incidentalità, come percepite dal campione degli intervistati, emergono chiaramente due gruppi che rappresentano cospicue minoranze attorno a cui si concentrano quasi i tre quarti delle risposte fornite. Il 37% del campione considera lo «scarso rispetto delle regole» quale fattore principale di incidentalità, al pari del gruppo che con la stessa percentuale ritiene che la fonte cui maggiormente ascrivere sia da ricercare nella «distrazione alla guida». Inoltre, un terzo significativo gruppo (13%) di intervistati che ritiene l'«assunzione di alcool e/o sostanze stupefacenti» quale elemento primario nella dinamica degli incidenti stradali. Ne consegue che solo una esigua minoranza, circa il 10% del campione considera che la causa degli incidenti stradali debba essere ricercata primariamente nella conformazione e nella condizione delle strade (7%), nella scarsa affidabilità del veicolo guidato, ovvero nella fatalità (1,8%).

Sulla formazione «educazione stradale», quasi la totalità del campione ritiene utile l'insegnamento dell'educazione ad hoc nelle scuole, al pari della percentuale di intervistati che considera l'introduzione del cosiddetto «patentino» per l'abilitazione alla guida del ciclomotore un aspetto positivo; viceversa, sempre sul versante «istruzione» un quinto del campione ritiene la (in)formazione fornita dalle autoscuole tale preparazione «molto efficace», mentre il 60% la valuta «abbastanza» efficace.

In termini di strumenti da adottare in quanto percepiti utili a migliorare la sicurezza stradale il campione di intervistati segnala quasi per l'80% che l'introduzione della patente a punti sia stata efficace nell'incrementare il rispetto del codice della strada, mentre il 77% degli utenti interpellati considera «molto» o «abbastanza» positivamente il fatto che la presenza degli autovelox sia indicata da segnaletica verticale e/o dai navigatori satellitari. Tuttavia, oltre agli aspetti preventivi connessi alla formazione, un terzo del campione pensa che in termini di misure ritenute utili per incrementare

la sicurezza stradale, si debba procedere a maggiore vigilanza e repressione delle infrazioni al codice. Su questo ultimo aspetto oltre i tre quarti del campione considera le sanzioni previste del codice della strada «molto» o «abbastanza» severe, sebbene, in linea con quanto sopra esposto, un sesto degli intervistati le ritenga non sufficientemente rigide.

Infine, quanto all'auspicio relativo all'incremento dei mezzi di trasporto e alla diminuzione dell'uso di veicoli privati, si rileva una sostanziale tripartizione del campione tra quanti ritengono che si dovrebbe favorire l'uso dei mezzi pubblici, a quanti viceversa ritengono che vada incrementata la diffusione dei veicoli privati e infine i soggetti che non hanno una opinione prevalente. Questo ultimo dato, che meriterebbe un approfondimento ad hoc, pare tuttavia essere coerente con quanto rilevato in termini di contrazione dell'uso del mezzo privato registrato a livello nazionale e che rimanderebbe a variabili di tipo esogeno, in primis la crisi economica e finanziaria.

## 7. Appendice: questionario

### Questionario sicurezza stradale

Filtro – Con quale frequenza mensile guida l'auto o il ciclomotore/motociclo?  
(si intervistano soltanto coloro che guidano almeno una volta al mese)

#### Profilazione intervistato

**Genere**

**Età**

**Condizione professionale**

**Titolo di studio**

#### **D1 - Considerando una settimana normale, in che modo ti sposti prevalentemente?**

con auto privata (come conducente o passeggero)  
con mezzi di trasporto pubblico  
con ciclomotore o motocicletta  
con bicicletta  
a piedi  
altro

#### **D2 - Come definiresti il tuo spostamento quotidiano?**

una libertà  
una preoccupazione  
un diritto  
una necessità  
non rispondo

#### **D3 - Quanti chilometri percorri all'anno, all'incirca, sommando tutti i mezzi di trasporto privato che utilizzi?**

\_\_\_\_\_

#### Sistemi di sicurezza

#### **D4 - Secondo lei qual è il corretto utilizzo delle cinture di sicurezza (con esclusione delle categorie speciali)? Non leggere e ricondurre**

La cintura deve essere allacciata solo dal conducente  
Le cinture devono essere allacciate soltanto sui sedili anteriori  
Le cinture devono essere allacciate da tutti gli occupanti del veicolo, indipendentemente dalla loro sistemazione a bordo  
Si devono allacciare sempre solo le cinture anteriori e solo fuori dai centri urbani anche quelle posteriori  
Le cinture di sicurezza devono essere allacciate solo se la vettura è sprovvista di air bag.  
Altro (specificare) \_\_\_\_\_

**D5 – Di chi ritiene sia la responsabilità del corretto utilizzo delle cinture di sicurezza?**

Ogni passeggero è responsabile per sé  
Il responsabile è il conducente  
Il Conducente è responsabile per sé e per i passeggeri minori

**D6 – Secondo la sua percezione, in percentuale, quanti rispettano l’obbligo dell’utilizzo delle cinture di sicurezza?**

Inserire percentuale |\_\_|\_\_|%

**D7 – I sistemi di ritenuta/protezione per i bambini in auto variano in quale modo?**

In base al solo peso del bambino  
In base solo all’età del bambino  
In base solo all’altezza del bambino  
In base al peso o all’altezza del bambino

**D8 – Secondo la sua percezione quanti guidatori utilizzano in maniera corretta i sistemi di ritenuta/protezione per i bambini in auto?**

Inserire percentuale |\_\_|\_\_|%

**D9 – Secondo la sua opinione, qual è il corretto utilizzo del casco per motocicli e ciclomotori?**

L'utilizzo del casco varia in base alla cilindrata  
L'utilizzo del casco varia in base all'età del conducente o passeggero  
Il casco è obbligatorio e il modello varia in base alla tipologia del mezzo  
Il casco deve essere portato sempre, deve essere a norma e bene allacciato.  
Altro (specificare) \_\_\_\_\_

**Condotta di guida e percezione della sicurezza**

**D10 - Quando un pedone attraversa le strisce pedonali qual è il comportamento corretto di un conducente di veicolo?**

Si rallenta e si permette al pedone di attraversare dandogli così la precedenza  
Si dà la precedenza al pedone passandogli dietro rispetto alla direzione di attraversamento  
Si ferma il veicolo in modo da dare la precedenza al pedone

**D11 – Tra i seguenti comportamenti quale ritiene corretto nell’affrontare una rotatoria? (leggere)**

Si deve dare la precedenza, comunque, ai veicoli che provengono da destra.  
Ha la precedenza chi deve uscire per primo dalla rotatoria.  
Ha la precedenza chi circola all’interno della rotatoria.  
La precedenza dipende dal diritto di precedenza della strada che si sta percorrendo.

**D12 – Ritieni efficace la patente a punti nell’augmentare il rispetto del codice della strada?**

Molto  
Abbastanza  
Poco  
Per nulla

**D13 – Ritieni utile l’obbligo di prove pratiche per l’acquisizione del patentino per Ciclomotore?**

Molto  
Abbastanza  
Poco  
Per nulla

**D14 – Ritieni utile l’insegnamento dell’educazione stradale nelle scuole?**

Molto  
Abbastanza  
Poco  
Per nulla

**D15 – Ritieni efficace la preparazione fornita dalle Autoscuole?**

Molto  
Abbastanza  
Poco  
Per nulla

**D16 - Come giudichi il fatto che la presenza degli autovelox venga segnalata da cartelli o navigatori ?**

Molto positivamente  
Abbastanza positivamente  
Abbastanza negativamente  
Molto negativamente

**D17 - Alcuni ritengono che si dovrebbe favorire l'uso dei mezzi pubblici a scapito di quelli privati; altri ritengono invece che i cittadini dovrebbero avere la libertà di usare il proprio mezzo privato senza limitazioni. In una scala che va da 0 (max favorevole mezzi pubblici) a 10 (max favorevole mezzi privati) dove ti collochi:**

0 (Si dovrebbero favorire i mezzi pubblici) 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 (Si dovrebbero favorire i mezzi privati)

**D18 – Al fine di aumentare la sicurezza stradale, quale tra le seguenti azioni ritieni più efficace? (leggere)**

aumentare l'uso di strumenti automatici come telecamere, autovelox, etc.  
effettuare interventi come installazione di inibitori di moderazione della velocità, creazione di rotatorie,  
aumentare le campagne di informazione all'utenza  
incremento aree pedonali e ciclistiche  
aumentare la vigilanza e la repressione sulle strade  
aumento della manutenzione delle strade

**D19 – Quanto ritiene che siano severe le sanzioni sulle violazioni del codice della strada?**

- Molto
- Abbastanza
- Poco
- Per nulla

**D20 – Ritiene che negli ultimi 5 anni la sicurezza e l’educazione stradale siano migliorati**

- Molto
- Abbastanza
- Poco
- Per nulla

**D21 – Se deve utilizzare il telefono cellulare durante la guida lei, solitamente...**

- Utilizzo sempre l’auricolare
- Utilizzo sempre un dispositivo vivavoce
- Rispondo al telefono normalmente, tenendo la conversazione più breve possibile
- Rispondo al telefono normalmente.
- Non utilizzo il telefono cellulare alla guida
- Altro (specificare) \_\_\_\_\_

**D22 – Potrebbe dare un voto da 0 a 10 alla pericolosità delle seguenti condizioni stradali, dove 0 = per nulla pericolosa e 10 = assolutamente pericolosa?**

- ambito urbano □□
- ambito extraurbano □□
- autostrada □□

**Rispetti i limiti di velocità?**

	Sempre	Quasi sempre	Raramente	Mai
D23 - In città				
D24 - Percorsi extraurbani				
D25 - Autostrade				

**D26 – Quale ritiene sia la principale causa di incidentalità**

- carezza di controlli
- assunzione alcool e/o sostanze stupefacenti
- condizioni meteorologiche
- segnaletica confusa
- fatalità
- scarso rispetto delle regole
- veicoli poco affidabili
- conformazione e condizioni delle strade (strade strette, con curve, discese ripide, fondo dissestato, ecc)
- distrazione alla guida