

L'uso dei dispositivi di sicurezza in Italia: i dati dell'Osservatorio Nazionale (sistema Ulisse)*

Marco Giustini¹, Massimiliano Bugarini¹, Antonella Crenca¹, Orietta Granata¹, Giancarlo Dosi¹, Franco Taggi¹, Maristella Ciancio², Mario Cobre², Elisabetta Margherini²

¹ *Reparto di Metodologie e Modelli Biostatistici, Istituto Superiore di Sanità*

² *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Come è stato costantemente ribadito negli ultimi vent'anni dall'Istituto Superiore di Sanità, sulla base di un'ampia letteratura epidemiologica internazionale, le azioni di prevenzione più importanti e meno costose, da sviluppare nel breve termine, sono quelle relative all'incremento dell'uso dei dispositivi di sicurezza. In termini di costi-benefici, il ritorno socio-sanitario di scelte indirizzate in questo senso, e opportunamente controllate per una loro reale applicazione sul campo, appare grandissimo: è ormai assodato che l'adozione di dispositivi di sicurezza (casco, cinture, “air bags”, “child restrains”, poggiatesta) riduce il rischio di morte o di lesioni gravi intorno al 50%.

E' necessario, perciò, far sì che la prevalenza d'uso di tali dispositivi cresca consistentemente e rimanga nel tempo a livelli elevati.

Per far questo, sono state da più parti avanzate diverse proposte, quali l'intensificazione dei controlli o la riduzione dei premi assicurativi per coloro che indossano sempre i dispositivi.

Al di là di quali possano essere le strategie migliori per incrementare l'uso dei dispositivi di sicurezza, rimane il fatto che una conoscenza affidabile del loro utilizzo costituisce il punto di partenza di ogni politica indirizzata verso una cospicua riduzione della mortalità e della morbosità secondarie ad incidente stradale.

L'Osservatorio nazionale sull'uso dei dispositivi di sicurezza - conosciuto come Sistema Ulisse - è un sistema di sorveglianza in grado di rilevare mensilmente sull'intero territorio nazionale le proporzioni d'uso del casco e delle cinture di sicurezza da parte degli utenti della strada.

Nato nel dicembre 2000 dalla collaborazione tra il Ministero delle

* Il sistema Ulisse è stato realizzato in collaborazione tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Istituto Superiore di Sanità nell'ambito delle attività del Progetto Datis.

Franco Taggi (a cura di)
“Aspetti sanitari della sicurezza stradale” (Progetto Datis - II rapporto)
Istituto Superiore di Sanità, Roma 2003

Infrastrutture e dei Trasporti e l'Istituto Superiore di Sanità (ISS), l'Osservatorio ha allineato l'Italia ai principali paesi europei che già da tempo dispongono di un sistema nazionale di rilevazione sull'uso di questi dispositivi. L'Osservatorio risponde ad una precisa esigenza manifestata negli Indirizzi generali e linee guida di attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale (marzo 2000), documento alla cui stesura hanno congiuntamente partecipato i ministeri più direttamente interessati alla sicurezza stradale (Infrastrutture e Trasporti, Salute, Interno e Istruzione). Rimarcando, infatti, come l'Italia fosse uno dei pochi Paesi europei a non disporre di una raccolta sistematica di dati sull'uso dei dispositivi di sicurezza, detto documento raccomandava come apparisse dunque urgente avviare un ampio sistema di rilevazioni che, a titolo esemplificativo, riguardasse indagini sull'uso del casco e delle cinture di sicurezza, con caratteristiche adeguate a restituire risultati per ripartizione provinciale, per le principali tipologie territoriali (grandi città, strutture insediative diffuse, insediamenti turistici, ecc.) e per tipologia di mobilità (pp. 150-151).

La rete di monitoraggio di Ulisse può contare oggi su un complesso di osservazioni effettuate in oltre 170 punti del territorio nazionale. Queste rilevazioni vengono svolte dagli uffici territoriali del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Provveditorati alle Opere Pubbliche) e dal Servizio Sanitario Nazionale (in particolare i dipartimenti di prevenzione delle ASL).

Le rilevazioni - relative all'uso appropriato (cioè allacciato) del casco su moto o ciclomotore e delle cinture di sicurezza, vengono effettuate in genere per almeno tre volte nell'arco di ogni mese su differenti tipologie stradali.

I dati confluiscono mensilmente all'Istituto Superiore di Sanità che ne gestisce la fase di elaborazione (per province, regioni, aree geografiche) e di analisi statistica (medie, andamenti, previsioni, studi epidemiologici collegati, valutazioni d'impatto economico, ecc.). Le informazioni provenienti dall'intero sistema sono poste costantemente a disposizione di tutti i soggetti coinvolti e dei competenti Enti Territoriali per la valutazione delle azioni di prevenzione effettuate nell'ambito delle politiche di sicurezza stradale.

In base alle rilevazioni compiute nel corso di 18 mesi dall'Osservatorio (da dicembre 2000 a giugno 2002, per un totale di 2.253.386 osservazioni realizzate su 177 comuni in 68 province distribuite su tutto il territorio nazionale), in Italia durante la guida soltanto il 32,1% dei conducenti allaccia le cinture di sicurezza, con valori medi più elevati nelle regioni settentrionali (40,8%), più ridotti nell'Italia centrale e nel Mezzogiorno (rispettivamente 21,6% e 19,6%).

Le regioni che presentano i valori d'uso più bassi sono la Calabria, la Sicilia, la Campania e il Molise, tutte molto al di sotto del 15%, mentre le percentuali più elevate si osservano in Friuli-Venezia Giulia, con una percentuale d'uso del 58%, e in Sardegna, unica eccezione nel panorama delle regioni meridionali, che presenta un dato decisamente significativo (53%).

Benché l'andamento registrato nel corso del periodo di osservazione indichi qualche debole segnale di progresso, si tratta in ogni caso di livelli assai distanti da una soglia appena accettabile e comunque molto al di sotto di quella mediamente già raggiunta da altri paesi europei (75%).

Franco Taggi (a cura di)
“Aspetti sanitari della sicurezza stradale” (Progetto Datis - II rapporto)
Istituto Superiore di Sanità, Roma 2003

Secondo le rilevazioni dell'Osservatorio, l'utilizzo delle cinture di sicurezza risulta sistematicamente più basso in città rispetto alle aree extraurbane (circa il 28% in media rispetto al 42% delle strade extraurbane), fatto che riflette la percezione del rischio degli utenti e che, nel contempo, limita l'impatto sanitario dei dispositivi, notoriamente maggiore in zona urbana. Per quanto riguarda le persone che utilizzano questi dispositivi, in base ai risultati di uno studio mirato svolto dall'Istituto Superiore di Sanità a Roma, sono i giovani tra i 18 e i 29 anni a presentare, per certi versi sorprendentemente, valori d'uso più elevati, in particolare le ragazze che, ad esempio, distanziano in questa classe di età i maschi anche di dieci punti percentuali (37% rispetto al 27% della popolazione giovanile maschile).

Diverso il quadro che emerge dalle rilevazioni sull'uso del casco che ha registrato un andamento nel complesso più soddisfacente. I dati dell'Osservatorio - basati su oltre 360.000 osservazioni effettuate in 174 comuni distribuiti su 68 province in tutta Italia - mostrano che l'uso del casco riguarda in media l'81,2% degli utenti, con valori, anche in questo caso, più elevati nelle regioni dell'Italia settentrionale e centrale (mediamente superiori al 90%) e più bassi in quelle meridionali dove l'uso del casco sui veicoli a due ruote non ha mai superato la soglia del 70%. La variabilità nell'uso del casco è più elevata di quella che si osserva per le cinture di sicurezza, andando in pratica da 0% a 100%: questo fatto segnala l'importanza che può avere nell'elevare l'uso del dispositivo una specifica attenzione delle istituzioni locali.

Al contrario di quanto osservato per le cinture di sicurezza, l'uso del casco risulta essere più alto nei centri urbani rispetto a quanto è dato osservare nella zona extraurbana (in media 82% in città contro il 69% registrato fuori dei centri abitati)

Nonostante che le osservazioni abbiano rilevato soprattutto nel Mezzogiorno una pericolosa tendenza alla diminuzione (mediamente nel 2002 siamo sotto la soglia del 50% d'uso), l'effetto della legge 472/99 - che dal marzo 2000 ha esteso l'uso del casco a tutti gli utenti dei veicoli a due ruote motorizzate - si è fatto positivamente sentire, riflettendosi, anche a seguito dell'ampio dibattito che ha accompagnato l'iter di completamento dell'obbligo, su comportamenti di guida maggiormente adeguati.

Peraltro, le province che presentano alti valori nell'uso del casco sono le stesse in cui l'uso delle cinture risulta più elevato. Ciò significa che gli effetti positivi dell'uso di un dispositivo possono riflettersi positivamente anche sull'uso dell'altro e che le campagne di sensibilizzazione e di prevenzione possono esplicare in quest'ambito una notevole efficacia.

In questa direzione, in base ai dati rilevati dall'Osservatorio, si ritiene verosimile che, mediante specifiche azioni di controllo ed informazione del pubblico, possa essere perseguito nel breve termine (un anno) l'obiettivo del 95% nell'uso del casco e del 75% (media europea) nell'adozione delle cinture di sicurezza. Ad oggi soltanto 5 regioni sono relativamente vicine a questi valori (il Friuli Venezia Giulia, il Veneto, la Sardegna, il Trentino-Alto Adige e l'Emilia Romagna), ma i traguardi indicati possono diventare un obiettivo di tutte le

Franco Taggi (a cura di)
“Aspetti sanitari della sicurezza stradale” (Progetto Datis - II rapporto)
Istituto Superiore di Sanità, Roma 2003

regioni italiane, entrando a pieno titolo anche nel quadro delle azioni di politica sanitaria perseguite a livello territoriale.

Come è noto infatti, l'uso del casco e delle cinture di sicurezza, soprattutto nelle aree urbane, dove - date le velocità relativamente contenute alle quali si verificano la maggior parte degli incidenti - esplicano al massimo la loro efficacia, consente di ridurre notevolmente l'incidenza e la gravità dei traumi che ne possono derivare, come ad esempio il trauma cranico, che costituisce la prima causa di invalidità e di morte tra gli utenti dei veicoli, o il trauma del maxillo facciale, cui sono particolarmente esposti gli automobilisti che viaggiano nella parte anteriore dell'auto. Lo dimostrano, senza possibilità di dubbio, tutti gli studi epidemiologici compiuti, anche in Italia, sulle conseguenze dell'incidentalità stradale, ed anche - per citare il caso più vicino nel tempo - la netta riduzione dell'incidenza e della gravità dei traumi registrata tra i ciclomotoristi all'indomani della legge che ha generalizzato l'uso del casco per tutti gli utenti dei veicoli a due ruote.

Indagine-pilota per lo studio delle conoscenze, delle opinioni e dei comportamenti dei giovani sulle cinture di sicurezza e sul casco

Franco Taggi, Orietta Granata, Alessio Pitidis,
Massimiliano Bugarini, Marco Giustini

Reparto di Metodologie e Modelli Biostatistici, Istituto Superiore di Sanità

Nota Editoriale

Il lavoro che qui riportiamo è stato svolto nell'ambito del progetto PREVIS (Prevenzione Incidenti Stradali), finanziato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il testo è inedito e riteniamo interessante presentarlo in questa sede in quanto i problemi che emergono da questa ricerca di natura metodologica non appaiono affatto superati, nonostante sia passato del tempo e ci sia oggi maggiore attenzione ai problemi della sicurezza stradale. Infatti, molti luoghi comuni riferiti dai rispondenti fanno ancora parte dello scenario che si trova a registrare chi attualmente svolge ricerche in questo campo; molte domande fatte dai giovani, tipo quella sull'alcol (“Quanto si può bere se si deve guidare?”), attendono ancora una risposta chiara, costante ed inequivoca, risposta che a nostro giudizio non può che essere “Chi deve guidare non deve assumere alcol”.

Le “testimonianze” di questi studenti mostrano come ci sia ancora molto da fare e come questo da fare non possa concretizzarsi esclusivamente in termini di repressione, ma anche di informazione mirata. In questo, noi riteniamo che i media possano fare molto. La chiave di volta è rendere “normale” quello che ancora oggi sembra strano: deve essere “normale” indossare il casco o la cintura; deve essere “normale” non bere alcol se si deve guidare. In questo senso, noi pensiamo che l'esempio sia determinante, in particolare quello degli adulti. Non si può chiedere ai giovani di indossare i dispositivi di sicurezza o di non bere se si deve guidare e poi disattendere sistematicamente le proprie indicazioni. Questo aspetto del problema è squisitamente culturale e bene fa il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale a parlare di “necessità di una nuova cultura della sicurezza stradale”. La cultura, d'altra parte, si costruisce tutti insieme, sia in termini concettuali sia fattuali. Le parole, le intenzioni che tali restano, e che sembra debbano valere solo per gli “altri”, non sono cultura, ma solo vieti ritualismi pregni di pigrizia e disattenzione.

Anche se può sembrare un bisticcio di parole, è nostra opinione - e quello che cerchiamo di fare per contrastare il fenomeno degli incidenti stradali lo testimonia - che una nuova cultura si affermi favorendo il realizzarsi di condizioni al contorno che faci-

Franco Taggi (a cura di)
“Aspetti sanitari della sicurezza stradale” (Progetto Datis - II rapporto)
Istituto Superiore di Sanità, Roma 2003

litino una sua affermazione.

E' auspicabile, perciò, che tutti, operatori sanitari e non, riflettendo su quanto ci dicono questi ragazzi trovino ulteriore spunto – nel proprio lavoro e nella propria vita - per contribuire al realizzarsi di comportamenti più sicuri e, in fondo, più civili (F.Taggi).

Introduzione

Per raccogliere informazioni preliminari sulle conoscenze, le opinioni e i comportamenti dei giovani in relazione all'uso delle cinture di sicurezza e del casco, atte a permetterci la messa a punto di una nuova scheda di rilevazione, tra il 24 marzo e il 24 aprile 1998 sono stati intervistati 601 studenti dell'Università “La Sapienza” di Roma.

Questa indagine è stata svolta nell'ambito delle attività previste dal progetto PREVIS (Accordo Quadro tra ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. e Istituto Superiore di Sanità per la prevenzione degli incidenti stradali).

Si tratta, come detto, di dati utili per l'avvio di ulteriori ricerche, più complete e approfondite; tuttavia, nonostante questo e nonostante il fatto che il campione non sia ovviamente strettamente rappresentativo della realtà universitaria italiana, le risposte fornite ci sembrano di grande interesse, non soltanto per l'aspetto tecnico di messa a punto di un questionario, quanto per i contenuti che sono emersi, che confermano conoscenze, opinioni e comportamenti che si ha buona ragione di ritenere essere di carattere generale.

Appare, perciò, di interesse riportare in questa sede i principali risultati ottenuti.

Materiali e Metodi

La scheda utilizzata, riportata nel seguito, è stata messa a punto nell'ambito delle attività previste dal progetto PREVIS. Tre intervistatori, opportunamente addestrati, hanno somministrato il questionario a 601 studenti all'interno di alcune facoltà dell'università di Roma “La Sapienza” (Lettere, Giurisprudenza, Statistica, Psicologia, Geologia, Economia e Commercio). I dati raccolti sono stati poi elaborati statisticamente con il programma di analisi EPI INFO6. Le statistiche descrittive e i test utilizzati sono quelli standard.

Risultati

Dei 601 soggetti intervistati, il 57.6% era di sesso maschile, il 42.5% di sesso femminile.

L'età mediana era per entrambi i sessi di 23 anni (primo quartile Q1=21 anni, terzo quartile Q3= 25 anni). I soggetti intervistati erano nella quasi totalità dei “single” (94.1%), studenti a tempo pieno (87.3%). Il 12.1% dei rispondenti ha dichiarato di avere un'occupazione.

Franco Taggi (a cura di)
“Aspetti sanitari della sicurezza stradale” (Progetto Datis - II rapporto)
Istituto Superiore di Sanità, Roma 2003

L'89.6% degli intervistati ha anche dichiarato di guidare un veicolo.

Tra questi, il 98.1% guida l'automobile, mediamente da 5.8 anni; il 31.3% guida la motocicletta (mediamente da 5.8 anni) e il 65.5% di questi dichiara di indossare sempre il casco; un consistente 73.9% guida il ciclomotore (in media, da 7.4 anni): in questo caso, la proporzione di coloro che dichiarano di usare il casco crolla al 12.8%.

In media, i soggetti intervistati dichiarano di percorrere ogni anno circa 12.000 chilometri.

Alla domanda “*Allaccia la cintura in città?*”, dei 601 soggetti intervistati il 18.1% ha risposto di farlo sempre, contro un 61.8% che ha dichiarato di non farlo mai (il 20.1% dichiara di usarla occasionalmente). Le prevalenze d'uso sono praticamente coincidenti nei due sessi (maschi: 16.7%; femmine: 20.1%, $p > 0.20$).

Le motivazioni dell'uso e del non uso sono le più diverse: possiamo vederne le principali nella tabella sottostante:

SOGGETTI CHE USANO SEMPRE LA CINTURA IN CITTA'

Sono utili, servono, proteggono, ecc.	60.4%
Mi dà sicurezza, senza mi sento in pericolo	11.9%
E' obbligatoria, temo i controlli	10.9%
Ho preso l'abitudine ad usarla	7.9%
Altro	8.9%

SOGGETTI CHE NON USANO MAI LA CINTURA IN CITTA'

E' scomoda, non pratica	36.7%
Mi dimentico, non ho l'abitudine	24.9%
La velocità in città è bassa, c'è poco rischio	15.3%
E' inutile portarla su brevi tragitti	6.6%
Sono assolutamente inutili	7.2%
Altro	9.3%

SOGGETTI CHE USANO TALVOLTA LA CINTURA IN CITTA'

Sono utili, servono, proteggono, ecc.	13.6%
Mi dimentico, non ho l'abitudine	30.0%
E' scomoda, non pratica	16.4%
La velocità in città è bassa, c'è poco rischio	12.7%
E' inutile portarla su brevi tragitti	8.2%
La indosso solo in condizioni di rischio (quando ho bevuto, quando corro, ecc.)	5.5%
Altro	13.6%

Franco Taggi (a cura di)
“Aspetti sanitari della sicurezza stradale” (Progetto Datis - II rapporto)
Istituto Superiore di Sanità, Roma 2003

Alla domanda “Allaccia la cintura fuori città?”, le cose cambiano notevolmente: il 66.6% ha risposto di farlo sempre, contro un 12.9% che ha dichiarato di non farlo mai (il 20.5% dichiara di indossarla solo occasionalmente). Le proporzioni d'uso sono leggermente diverse nei due sessi (la porta sempre il 64.1% dei maschi, contro il 69.8% delle femmine:

$$\chi^2_{oss} = 2.47, p > 0.20, \quad \text{non significativo}.$$

Le motivazioni dell'uso e del non uso sono anche in questo caso le più diverse, come mostrato nella tabella sottostante:

SOGGETTI CHE LA USANO SEMPRE FUORI CITTA'

Velocità più elevate, tragitto più lungo	36.9%
Sono utili, servono, proteggono, ecc.	36.1%
Mi dà sicurezza, senza mi sento in pericolo	11.1%
E' obbligatoria, temo i controlli	7.0%
Altro	8.9%

SOGGETTI CHE NON LA USANO MAI FUORI CITTA'

E' scomoda, non pratica	45.7%
Mi dimentico, non ho l'abitudine	22.9%
Sono assolutamente inutili	12.9%
Altro	18.5%

SOGGETTI CHE LA USANO TALVOLTA FUORI CITTA'

Velocità più elevate, tragitto più lungo	41.0%
Mi dà sicurezza	7.6%
La indosso solo in condizioni di rischio (quando ho bevuto, quando corro, ecc.)	5.7%
E' obbligatoria, temo i controlli	7.6%
Mi dimentico, non ho l'abitudine	17.1%
E' scomoda, non pratica	8.6%
Altro	12.4%

Alla domanda “Cosa pensa delle cinture?”, la quasi totalità dei soggetti ha risposto di ritenerle utili (92.8%). Solo un 2.2% le considera non utili, talora pericolose, mentre il 5.0% non ha opinione in merito. La prevalenza di soggetti convinti dell'utilità delle cinture è del 94.4% nei maschi e di 90.6% nelle femmine

$\chi^2_{OSS} = 5.10$, $p < 0.078$, al limite della significatività di errore alfa pari al 5%. Si osservi come questo risultato contrasta con quanto dichiarato per l'uso delle cinture di sicurezza fuori città: i maschi le ritengono più utili, ma le indossano meno).

Le motivazioni sono ancora le più diverse, come riportato nella tabella sottostante:

SOGGETTI CHE RITENGONO UTILI LE CINTURE

Sono utili, servono, proteggono, ecc.	65.1%
Sono utili a volte (con gli airbag, per certi incidenti, se si va veloci, ecc.)	11.5%
Velocità più elevate, tragitto più lungo	7.2%
Sono utili, ma scomode	6.6%
Altro	9.6%

SOGGETTI CHE NON RITENGONO UTILI LE CINTURE

Hanno risposto in questo senso soltanto 12 soggetti: ... tanto vado più piano... sto più attento... sono assolutamente inutili... sono pericolose perché possono provocarmi lesioni...

SOGGETTI CHE NON HANNO UN'OPINIONE PRECISA

Alcuni rispondenti (n=19), pur avendo dichiarato di non aver un'opinione precisa sull'utilità delle cinture, hanno poi specificato alcune motivazioni:

Sono utili a volte (con gli airbag, per certi incidenti, se si va veloci, ecc.)	57.9%
Velocità più elevate, tragitto più lungo	10.5%
Sono pericolose	10.5%
Altro	21.1%

Ulteriori informazioni di interesse possono essere tratte dai dati rilevati incrociando alcune variabili:

<u>SONO UTILI?</u>	SI'	NO	NON SO
<u>USO IN CITTA'</u>			
SI'	97.2	0.0	2.8
NO	90.9	3.7	5.4
TALVOLTA	95.0	0.0	5.0

Franco Taggi (a cura di)
“Aspetti sanitari della sicurezza stradale” (Progetto Datis - II rapporto)
Istituto Superiore di Sanità, Roma 2003

<u>SONO UTILI?</u> <u>USO FUORI CITTA'</u>	SI'	NO	NON SO
SI'	97.4	0.3	2.3
NO	78.4	12.2	9.4
TALVOLTA	87.3	2.5	10.2

Decisamente, la gran parte del campione è favorevole alle cinture; tuttavia, la prevalenza d'uso è decisamente bassa e appare, quindi, opportuno studiare appropriate azioni per incrementarla.

I dati che seguono, relativi ad un'indagine osservazionale da noi svolta all'inizio e alla fine del periodo di somministrazione delle interviste, mostrano chiaramente il quadro della situazione:

USO DELLE CINTURE IN ROMA E PROVINCIA
 (osservazioni effettuate dal 24 marzo al 20 aprile 1998)

SITO	Utenti osservati	Utenti cinturati
A	825	2.7%
B	689	4.2%
C	226	2.2%
D	300	3.7%
E	530	5.8%
F	502	5.8%
G	767	3.5%
H	150	1.3%
I	1105	4.9%

- A: Inizio tratto Roma-L'Aquila (da Portonaccio al Raccordo)
- B: Piazzale delle Province (angolo Via Catania)
- C: Viale Ippocrate (adiacente v.le Regina Elena)
- D: Via Anagnina (direzione Roma)
- E: Via Anagnina (direzione Castelli)
- F: Largo Poggio Tulliano (Grottaferrata - direzione Roma)
- G: Largo Poggio Tulliano (Grottaferrata - direzione Marino)
- H: Via Roma (Rocca di Papa)
- I: v.le Regina Elena (adiacente l'università "La Sapienza")

ALTRI RISULTATI DELL'INDAGINE-PILOTA (CASCO & ALCOL)

Abbiamo approfittato di questa indagine-pilota per inserire domande relative alla recente proposta di estensione dell'obbligo del casco per i maggiorenti in ciclomotore e al limite legale dell'alcolemia dei conducenti. Riportiamo

anche questi risultati, che appaiono di grande interesse.

CASCO

Alla domanda “*Che ne pensa dell'estensione dell'obbligo del casco ai maggiorenti in ciclomotore?*”, il 70.1% dei soggetti ha dichiarato di trovarla utile (il 67.4% dei maschi e il 73.8% delle femmine:

$\chi^2_{oss} = 9.67, p < 0.0079$); contrario il 20.0%;
senza opinione il 9.9%.

Le motivazioni riportate sono le seguenti:

SOGGETTI CHE RITENGONO UTILE L'ESTENSIONE

Previene il trauma cranico, quale sia l'età	57.0%
L'incidente accade indipendentemente dall'età	25.7%
E' utile comunque, ma è scomodo	7.0%
Altro	10.3%

SOGGETTI CHE NON RITENGONO UTILE L'ESTENSIONE

E' inutile e talora pericoloso	33.6%
Ognuno deve essere libero di scegliere	27.1%
L'adulto è più maturo, prudente e consapevole	26.2%
Altro	13.1%

SOGGETTI CHE NON HANNO UN'OPINIONE PRECISA

Utile, ma con comportamento adeguato	34.4%
Ognuno deve essere libero di scegliere	18.8%
E' utile, ma scomodo	12.5%
L'adulto è più maturo, prudente e consapevole	9.4%
Previene il trauma cranico, quale sia l'età	6.3%
Altro	18.6%

Si osservi che l'opinione dei soggetti è sensibilmente condizionata dal fatto di guidare o meno un ciclomotore: tra i soggetti che non lo guidano, infatti, la proporzione dei favorevoli è 75.9%, contro un 61.7% osservato tra coloro che lo guidano:

$$\chi^2_{oss} = 9.38, p < 0.0092$$

L'esame delle risposte aperte del questionario fornisce elementi importanti di valutazione: molti ragazzi ritengono ancora che a “bassa” velocità il rischio

Franco Taggi (a cura di)
“Aspetti sanitari della sicurezza stradale” (Progetto Datis - II rapporto)
Istituto Superiore di Sanità, Roma 2003

ICSS/ISS	Progetto PREVIS: Cinture di Sicurezza		
Cinture: Uso & Opinioni			
SESSO: M	<input type="checkbox"/> 1	F	<input type="checkbox"/> 2
ETA':	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
STATO CIVILE <input type="checkbox"/>		
TITOLO DI STUDIO: <input type="checkbox"/>		
OCCUPAZIONE <input type="checkbox"/>		
GUIDA	<input type="checkbox"/>	AUTO	<input type="checkbox"/> 1 DA QUANTI ANNI? <input type="checkbox"/>
NON GUIDA	<input type="checkbox"/>	MOTOCICLETTA	<input type="checkbox"/> 1 DA QUANTI ANNI? <input type="checkbox"/>
		CCL OMOTORE	<input type="checkbox"/> 1 DA QUANTI ANNI? <input type="checkbox"/>
		CASCO?	Sì <input type="checkbox"/> 1 No <input type="checkbox"/> 2 QV <input type="checkbox"/> 3
		CASCO?	Sì <input type="checkbox"/> 1 No <input type="checkbox"/> 2 QV <input type="checkbox"/> 3
DA QUANTI ANNI HA LA PATENTE AUTO?	<input type="checkbox"/>		
QUANTI KILOMETRI PERCORRE IN MEDIA OGNI ANNO?	<input type="checkbox"/>		
ALLACCIA LA CINTURA QUANDO CIRCOLA IN CITTÀ?	Sì <input type="checkbox"/> 1	No <input type="checkbox"/> 2	QV <input type="checkbox"/> 3
PERCHÉ?			
ALLACCIA LA CINTURA QUANDO CIRCOLA FUORI CITTÀ?	Sì <input type="checkbox"/> 1	No <input type="checkbox"/> 2	QV <input type="checkbox"/> 3
PERCHÉ?			
MA, SECONDO LEI, LE CINTURE SONO UTILI O NO?			
CHE NE PENSA DELL'ESTENSIONE DELL'OBBLIGO DEL CASCO AI MAGGIORENNI IN CICLOMOTORE?			
CONOSCE QUALE' IN ITALIA IL LIMITE LEGALE PER L'ALCOLEMIA, OLTRE IL QUALE UN CONDUCENTE VIENE CONSIDERATO IN STATO DI EBBREZZA?	Sì <input type="checkbox"/> 1	No <input type="checkbox"/> 2	EVENTUALE VALORE RIFERITO DAL SOGGETTO <input type="checkbox"/>

(guidando senza indossare il casco) sia più contenuto, altri che l'uso del casco favorisca i traumi del collo.

Sarebbe importante, sin d'ora, pensare ad una campagna mirata di informazione che sfati definitivamente questi errati luoghi comuni.

LIMITE ALCOLEMICO

Alla domanda “*Conosce qual è in Italia il limite legale per l'alcolemia oltre il quale il conducente viene considerato in stato di ebbrezza?*”, solo il 12,5% (72 soggetti) ha risposto affermativamente. Alla richiesta di indicare esplicitamente il limite, tuttavia, solo 29 soggetti hanno risposto correttamente (il 4,8% del totale dei soggetti intervistati).

Sembrirebbe di essere in presenza di un consolidato analfabetismo sull'argomento; ma, a pensarci bene, che il 4,8% di questi ragazzi sia in grado di ricordare che il limite legale per l'alcolemia dei conducenti è di “*80 milligrammi di alcol per 100 millilitri di sangue*”, è quasi miracoloso, tenendo anche conto che nel campione non abbiamo studenti di medicina, di biologia o di chimica.

D'altra parte, quasi tutti i soggetti consegnando il questionario hanno chiesto agli intervistatori “*Ma quanto si può bere?*”.

Anche tenendo conto che, a parità di assunzione di una certa quantità di etanolo, il livello di alcolemia raggiunto è un fatto assolutamente individuale, l'indicazione che deriva da questi risultati è che appare opportuno definire delle modalità meno tecniche di comunicazione del limite di legge, atte a fornire ai giovani (e ai meno giovani) una concreta percezione (qualitativa e quantitativa) del rischio di incidente stradale associato all'uso di bevande alcoliche.

A nostro parere, data la variabilità di risposta in termini di alcolemia massima raggiunta con l'assunzione di bevande alcoliche e data, soprattutto, la variabilità del tempo di permanenza a livelli di alcolemia a rischio una volta che questi sono stati raggiunti, il messaggio da dare non può che essere quello di non assumere alcol se si deve guidare. Discorsi relativi a “quanto si può bere” e simili, sono a nostro parere diseducativi e fuorvianti, poiché non riflettono il fatto comprovato che numerose variabili determinano, a parità di quantità di bevande alcoliche assunte, i livelli di alcolemia cui il soggetto perviene e il loro tempo di permanenza in una fascia di rischio (età, sesso, peso, alimentazione recente, tipologia della bevanda alcolica, modalità di assunzione, abitudine al bere, risposta enzimatica individuale, malattie, ecc.), e che talora in tempi diversi l'individuo può rispondere diversamente al carico di alcol ingerito.

Franco Taggi (a cura di)
“Aspetti sanitari della sicurezza stradale” (Progetto Datis - II rapporto)
Istituto Superiore di Sanità, Roma 2003

APPENDICE

Nel seguito sono riportate alcune specificazioni fornite a chiarimento di risposte a domande chiuse del questionario (ad esempio: "Porta la cintura in città?" prevede tre risposte: Sì, No, Qualche Volta; quale che sia la risposta fornita, viene richiesta all'intervistato una specificazione ulteriore ("Perché?"). Le risposte così raccolte sono state trascritte testualmente e rappresentano un quadro generale delle specificazioni fornite dai soggetti intervistati.

Alcune specificazioni, certamente, non sembrano essere molto congruenti con la risposta data in precedenza alla domanda chiusa: le riportiamo tal quali, comunque, perché a nostro parere esse forniscono un'informazione di base sulla percezione dei problemi e di aspetti ad essi collegati da parte del soggetto, percezione talora ricca di contraddizioni.

DOMANDA:
ALLACCIA LA CINTURA IN CITTA'?"

Alcune specificazioni di soggetti che hanno risposto "Sì"

- * E' pericoloso andare senza perché ci sono molti motorini a Roma
- * E' sicura
- * Mi ha sempre dato sicurezza
- * I 3/4 degli incidenti avvengono in città
- * Abitudine
- * Ho paura di morire
- * Ho un carattere prudente
- * Ci vorrebbero maggiore educazione e più controlli
- * Maggiore capacità di aderenza e revisione del manto stradale
- * Perché è obbligatoria (temo i controlli)
- * E' utilissima e salva la vita
- * Ma la uso solo su brevi tragitti
- * La uso solo in condizioni di rischio (dopo aver bevuto, se l'orario è a rischio)
- * Dipende da chi guida (velocità, tipo di guida)
- * Credo che in caso d'incidente salvi la vita
- * E' una cosa automatica
- * Così non mi fanno la multa
- * Per rispettare la legge
- * Sono convinto che è indispensabile per l'incolumità, anche quando si circola in città
- * Dà senso di sicurezza
- * Ho paura delle conseguenze derivanti dall'attivazione dell'air-bag
- * Ci si può fare molto male anche a veloci-

tà bassa, inchiodando, più ancora che fuori città

- * E' un dispositivo di sicurezza passiva fondamentale
- * E' ormai un riflesso condizionato
- * Vengo dalla Scozia dove è obbligatorio
- * Anche negli incidenti che avvengono nei centri urbani il rischio è molto elevato
- * Per evitare colpi
- * Non mi fido di chi guida
- * Perché dei miei amici sono morti
- * Assetto di guida migliore
- * Ho paura dell'auto
- * Che differenza c'è, i pericoli sono uguali sia in città che fuori
- * Seppure si è bravi alla guida, può sempre capitare l'imprevisto
- * Per civiltà
- * Per sicurezza personale
- * Un incidente si può avere anche in città, andando piano
- * Mi sento più sicuro

Alcune specificazioni di soggetti che hanno risposto "No"

- * Mai posto il quesito
- * Me ne infischio delle multe
- * Credo che non mi succederà nulla
- * Non credo sia utile
- * I vantaggi sono minori degli svantaggi
- * E' scomoda, limita i movimenti alla guida
- * Non ne sento il bisogno, impaccia
- * Perché non ne ho voglia
- * Problemi di respirazione
- * Minore probabilità di incidente mortale,

Franco Taggi (a cura di)
“Aspetti sanitari della sicurezza stradale” (Progetto Datis - II rapporto)
Istituto Superiore di Sanità, Roma 2003

- minore velocità, traffico
- * Sono alto 2 metri: se la usassi mi farei comunque male perché è all'altezza del collo
 - * Penso che non sia necessario usarla per brevi tragitti
 - * Per incoscienza
 - * E' inutile
 - * Non la ritengo utile in città, ma solo scomoda
 - *E' ingombrante
 - * Abitudine sbagliata
 - * Fa caldo
 - * Perché penso che le forze dell'ordine non mi fanno la multa
 - * Perché la polizia municipale non può farmi la multa
 - * Senza motivo
 - * Ho l'airbag
 - * In città non c'è alcun pericolo
 - * E' più comodo non usarla (anche se non è una giustificazione) e la velocità è minore che su autostrada
 - * E' piuttosto scomoda, inoltre ritengo che non sia necessariamente utile in tutte le circostanze
 - * Brevi tragitti, salgo e scendo continuamente
 - * Nei brevi percorsi mi crea disagi e trovo che in città non sia necessaria
 - * Scomoda, non pratica, opprime, claustrofobia
 - * Ho problemi respiratori, è ingombrante, non mi mette a mio agio durante la guida
 - * Fa caldo in estate, è fastidiosa col cappotto
 - * Bassa velocità e traffico intenso
 - * Lo dimentico, non ho l'abitudine
 - * Per pigrizia
 - * Tanto non ci sono controlli
 - * Lo considero facoltativo
 - * E' una legge rimasta a livello di consiglio
 - * Compenso il rischio (vado più piano, ecc.)
 - * Dovrebbe essere facoltativo
 - * Sono assolutamente inutili
 - * Sono pericolose (resto bloccato, lesioni, incendio della macchina, ecc.)
 - * Per imprudenza
 - * Per negligenza
- * Sono troppo basso, il che mi permette di non usarla
 - * Per il breve tragitto non mi viene in mente
 - * Mi sento legato nei movimenti, non riesco a guidare
 - * La ritengo inutile, anche se i rischi sono maggiori
 - * Sono contrario
 - * Non è costume abituale
 - * La mia auto è sprovvista di poggiatesta, quindi più a rischio
 - * Incidenti laterali
 - * Devo spesso fermarmi e scendere
 - * E' stressante
 - * Per me è inutile
 - * Soffro d'asma e ho un certificato medico che me lo permette
 - * Non ci penso
 - * In città i limiti di velocità riducono il rischio di incidenti
 - * Mi dà fastidio al seno, comprimendolo in modo doloroso
 - * Non le usa nessuno
 - * E' assurdo usarle a Roma
 - * Col traffico non ho paura
 - * Sono superstizioso
 - * Non è abitudine di nessuno
 - * Non posso girarmi per vedere le macchine di lato
 - * E' troppo alta la cintura
 - * Secondo me in città non ha reale utilità
 - * E' fuori moda e antipatica
 - * Non mi va
 - * Ho questa brutta abitudine
 - * Sono handicappato
 - * Di solito in città si circola lentamente
 - * Anche se ne riconosco l'eventuale utilità devo constatare la sua eccessiva scomodità
 - * Preferisco mantenere la distanza i sicurezza
 - * La cintura serve a preservare la mia vita e in quanto tale dovrebbe essere facoltativo
 - * Non c'è bisogno, si va piano
 - * Non ho l'abitudine di usarla, anche sapendo che è sbagliato, ma non mi sembra necessaria
 - * Poco pratica rispetto alla sicurezza che fornisce a bassa velocità
 - * Fattore di scomodità nelle manovre

Franco Taggi (a cura di)
“Aspetti sanitari della sicurezza stradale” (Progetto Datis - II rapporto)
Istituto Superiore di Sanità, Roma 2003

- * Ritengo che nel traffico cittadino romano siano inutili
- * Non ritengo che un eventuale incidente possa provocarmi gravi lesioni
- * Non ci bado
- * Mi infastidisce, tanto ho una Fiat UNO

Alcune specificazioni di soggetti che hanno risposto "Qualche volta"

- * Utili ma scomode
- * Utili ma non ho voglia di metterle
- * Utili a volte, ma in alcune occasioni sono pericolose
- * Utili ma con air bag, non sufficienti per la sicurezza
- * Non proteggono dal colpo di frusta
- * Si potrebbero costruire auto più sicure
- * Uso una velocità medio bassa quindi non le ritengo indispensabili
- * Per sicurezza, anche se su piccoli tragitti me ne dimentico
- * Quando vedo la polizia
- * E' scomoda per piccoli spostamenti
- * Percorro poche volte strade a rapido scorrimento
- * Perché soffro di claustrofobia e preferisco nel caso limitare la velocità
- * Forza dell'abitudine
- * Me ne dimentico
- * Disabitudine
- * Ho paura quando c'è molto traffico dei tamponamenti
- * Spesso mi scordo, ma se mi ricordo le metto
- * Di solito si viaggia ad una velocità moderata per cui non si è soggetti a gravi pericoli
- * Di notte ho paura
- * Tendo a dimenticarla, non riesco a prenderla come abitudine
- * Bisognerebbe usarla sempre
- * Quando me lo ricordo
- * Per imprudenza
- * A velocità non elevate e per chi guida, non lo ritengo necessario
- * Dipende se me lo chiede il conducente
- * Non ho tempo
- * Seguo l'esempio dell'autista
- * Avevo preso l'abitudine con la scuola

- guida, ma ora lo dimentico
- * A seconda di chi guida
- * Dipende dall'ora in cui circolo e dalle persone
- * Penso che sia giusto però mi scordo
- * Avendo fatto un incidente in cui l'avevo allacciata, ho notato la reale utilità
- * Penso che sia giusto però mi scordo

DOMANDA:

ALLACCIA LA CINTURA FUORI CITTA'?"

Alcune specificazioni di soggetti che hanno risposto "Sì"

- * E' un'abitudine
- * E' più sicuro
- * Paura di multe
- * Abitudine salvavita
- * La ritengo più utile perché tengo una velocità più sostenuta
- * Per maggiore sicurezza
- * Per essere più protetto
- * Perché si corre di più e c'è il rischio di multe
- * Per una eventuale multa e per una velocità superiore, inoltre perché indicato in una macchina comprensiva di airbag come la mia
- * Me lo ricordo
- * Per lunghi viaggi ci metto un pò più di prudenza
- * Per sicurezza in caso di incidenti
- * Si va più veloce
- * Per l'alta velocità in autostrada
- * Le strade ad alta percorrenza mi impauriscono e quindi mi ricordo
- * Penso che solo l'alta velocità sia pericolosa
- * Può sempre accadere un incidente grave
- * Perché in caso di sinistro potrebbero ridurre l'entità dei danni
- * E' indispensabile
- * Poiché in un tragitto più lungo e a più alta velocità si hanno maggiori probabilità di incorrere in incidenti che metterebbero a rischio la vita
- * Sbirri (fanno il multone)
- * Perché c'è qualcuno che me lo ricorda

Franco Taggi (a cura di)
“Aspetti sanitari della sicurezza stradale” (Progetto Datis - II rapporto)
Istituto Superiore di Sanità, Roma 2003

- * Allontana la morte
- * Anche chi guida è soggetto ad accelerazioni negative in caso di incidente, superiori a quanto può sostenere reggendosi al volante
- * Limiti di velocità elevati
- * Prevenzione
- * Sono più protetta
- * Senso di maggiore protezione
- * Perché sicuramente in autostrada c'è più pericolo
- * Allontana la morte
- * Percorrendo tratti non eccessivamente lunghi la sopporto. Comunque la ritengo utile
- * Paura di conseguenze derivate dall'attivazione dell'airbag
- * Lo considero più prudente perché non conosco le zone
- * Seppure si è bravi alla guida può sempre capitare l'imprevisto
- * Solo su strade statali
- * E' più facile incontrare Polizia e Carabinieri
- * Perché estremamente utili
- * Ho visto la pubblicità sulle cinture
- * Convinto da statistiche

Alcune specificazioni di soggetti che hanno risposto "No"

- * Non so
- * Non c'è bisogno
- * Non ho l'abitudine di farlo, la metto solo in autostrada
- * Sono scomode e se deve succedere il peggio succede comunque
- * Non guido fuori città
- * Sudo
- * Non ci penso
- * Ingenuamente
- * Per gli stessi motivi per i quali non le uso in città
- * Per la velocità sostenuta propria e altrui
- * Non ho l'abitudine MAI di metterla
- * Non servono a salvare la vita, aiutano a morire
- * Mi da fastidio al seno
- * Per pigrizia
- * E' più facile che ci possa essere un inci-

- dente grave
- * Condiziona negativamente il modo di guidare
- * Non c'è bisogno, non ci penso proprio a metterla
- * Non ho voglia
- * Noncuranza

Alcune specificazioni di soggetti che hanno risposto "Qualche volta"

- * Vado più veloce e voglio essere più prudente
- * Delle volte mi ricordo altre no
- * Scarsa abitudine
- * Paura
- * Quando vedo i posti di blocco a volte sull'autostrada
- * L'alta velocità induce alla prudenza
- * Perché vado fuori per pochi chilometri
- * Per abitudine, non ci penso. Sempre però in autostrada
- * Penso che possa essere utile e che mi possa salvare la vita
- * In autostrada
- * Mi terrorizza l'idea in caso di incidente di non riuscire a staccarle
- * Per i blocchi stradali (PS, CC, ecc.)
- * Perché mio padre mi obbliga
- * Dipende da dove mi trovo, dalla velocità e dalla pericolosità del percorso
- * Percorro un tragitto che non conosco
- * Fuori città c'è meno traffico
- * E' utile ma a volte mi dimentico
- * Solo in autostrada perché può salvare la vita
- * La trovo scomoda, ma se mi trovo in condizioni di guida non ottimali (cattivo tempo, eccesso di alcol, stanchezza) preferisco usarla
- * Mi viene richiesta
- * Per autonoma sicurezza
- * Scrupolo di coscienza
- * Cerco di stare più attento perché vado più veloce
- * Paura degli altri in autostrada
- * Chi mette le cinture è insicuro e rischia di fare incidenti
- * La faccio mettere agli altri

Franco Taggi (a cura di)
“Aspetti sanitari della sicurezza stradale” (Progetto Datis - II rapporto)
Istituto Superiore di Sanità, Roma 2003

DOMANDA:

"MA, SECONDO LEI, LE CINTURE SONO UTILI O NO?"

Alcune specificazioni di soggetti che hanno risposto che le ritengono utili

- * Perché non si è mai sicuri abbastanza
- * Molto utili per la sicurezza; però preferirei un altro metodo
- * Sono soprattutto utili in città
- * Statisticamente, ci sono state più persone che si sono salvate grazie alle cinture che non per altri motivi
- * Sono utilissime e l'ho potuto verificare di persona: ho avuto un tamponamento e grazie alle cinture non ho avuto alcuna conseguenza
- * In certi tipi di incidenti vanno bene, per altri possono invece rivelarsi pericolose
- * Perché è importante salvaguardare se stessi dall'alta velocità e dalla distrazione degli altri
- * Il miglior modo di salvarsi la vita è una guida sicura e tranquilla ma comunque la cintura ti può salvare la testa, ma non sempre
- * Abbassano il grado di infortunio, talvolta lo evitano
- * Purché esistano altri sistemi di sicurezza tali da assicurare l'incolumità del passeggero (la cintura da sola non basta)
- * Ci dovrebbe essere una maggiore sensibilizzazione
- * Utili ma scomode (preferirei quelle a due punti)
- * Penso che siano fondamentali (io le metto sempre)
- * Bisognerebbe usarle più spesso, è una legge rimasta a livello di consiglio
- * Sono molto utili e bisognerebbe usarle sempre soprattutto in città
- * Riducono il rischio di morte
- * Sono utili ma dovrebbero essere facoltative
- * Sono utili in caso di incidente ma scomode
- * Sono importanti quando la velocità è elevata
- * Penso siano utili ma non penso siano la

cosa più importante per la salvaguardia della salute di un guidatore

- * Sono utili perché possono evitare gravi lesioni alla testa e alla colonna vertebrale
- * Non riesco a farne a meno, mi danno sicurezza
- * In alcuni tipi di incidente possono salvare la vita
- * Se facciamo calcoli statistici sicuramente salvano la vita ma preferirei che la polizia fosse più severa con quelli che non rispettano il codice sulla distanza e sulla velocità
- * Sono molto utili se ben messe, assolutamente necessarie se l'auto è dotata di airbag
- * Nella maggioranza dei casi evita che gli incidenti abbiano conseguenze gravi, anche se purtroppo non garantiscono l'incolumità!
- * Sarebbe cosa utile prendere queste buone abitudini per la salvaguardia della propria persona
- * Utili su strade a scorrimento veloce
- * Sono utili quando si va fuori città
- * Sono utili in caso di incidente a velocità elevate
- * Sono utili perché in collaborazione con altri sistemi di sicurezza può salvare la vita
- * Scomode ma utili.
- * Come per esempio la "Novalgina": amara ma ... guarisce
- * Sono utili, ma comunque è la buona educazione stradale che evita i danni maggiori
- * Fa la differenza tra la vita e la morte
- * Non in città, ma fuori possono salvare la vita
- * A velocità notevoli (più di 100 km/h) mi sento più sicuro
- * Se tutti usassero la cintura di sicurezza lo Stato spenderebbe meno per assistenza sanitaria
- * Sono utili, ma c'è di meglio
- * In realtà penso che siano fondamentali per la sicurezza anche se spesso non le uso, soprattutto in città, per una questione di comodità
- * Detto da una persona che ne fa pochissimo uso potrebbe sembrare un controsenso, ma penso che le cinture di sicurezza siano

Franco Taggi (a cura di)
“Aspetti sanitari della sicurezza stradale” (Progetto Datis - II rapporto)
Istituto Superiore di Sanità, Roma 2003

davvero importanti e più di una volta sono riuscite a salvare la vita di molte persone
* Utili in alcuni casi, superflue in altri
* Utile per la sicurezza, peccato che non tutti la usano almeno in determinate situazioni
* Salvano la vita e andrebbero sicuramente usate di più

Alcune specificazioni di soggetti che hanno risposto che le ritengono inutili

* Basterebbe non correre e guidare "con la testa" se tutti lo facessero non servirebbero
* Perché non hanno l'utilità che si pensa
* Senza air-bag non servono più di tanto, quindi le evito

Alcune specificazioni di soggetti che hanno risposto di non avere un'opinione precisa in merito

* Utili perché in caso di incidente la persona rimane ferma al suo posto, Non utili perché in casi di emergenza o di primo soccorso è difficile togliere la persona dalla macchina
* Sono inutili in città, fondamentali in autostrada. Si deve decidere se rischiare o meno la propria vita.
* Delle volte potrebbero essere causa di morte
* Evitano la morte ma potrebbero anche causarla
* Ritengo che in alcuni (la maggior parte) dei casi protegga ma in altri non ti salva
* Potrebbero essere utili, ma non sufficienti per evitare danni fisici

DOMANDA:

"CHE NE PENSA DELL'ESTENSIONE DELL'OBBLIGO DI USO DL CASCO AI MAGGIORENNI IN CICLOMOTORE?"

Alcune specificazioni di soggetti che hanno risposto di essere favorevoli alla norma

* La morte non ha età
* Perché un'auto può investire sia un minore che un maggiorenne
* E' una sicurezza in più

* Veramente utile
* Era ora, sono molto d'accordo
* Tutto il bene possibile
* Una testa adulta si rompe quanto quella di un giovane
* Poco pratico ma utile per evitare gravi problemi
* E' pericoloso guidare soprattutto in città
* Perché in caso di incidente non sbattono la testa, anche perché sono più scalmanati
* Utile l'incidente è sempre in agguato per tutti (maggioresni e minoresni)
* Utile, ma pochi controlli
* Utile, ma scomodo
* Utile, perché previene il trauma cranico
* Utile, solo nelle grandi città
* Si salvano molte vite e si risparmia sulle spese sanitarie
* Un maggiorenne va incontro agli stessi rischi di un minorene
* Indispensabile
* E' importantissimo perché obbliga ad usare il casco coloro che non lo ritengono utile e non lo mettono e a chi lo ritiene utile ma per pigrizia non lo mette
* Sì, tutti col casco ma anche la possibilità di andare in due
* E' dimostrato che il casco riduce il rischio di mortalità a tutte le età
* Bisogna far rispettare il codice: i problemi si risolvono meglio se li si evitano prima!!!
* Non solo i minoresni corrono rischi quando vanno in motorino
* Su un ciclomotore anche un semplice urto può essere molto pericoloso, il casco riduce il pericolo di gravi conseguenze
* I ciclomotori sono molto diffusi a Roma e le macchine non stanno attente
* Si evitano inutili morti e traumi cranici
* I ciclomotori sono mezzi di trasporto molto pericolosi
* Se sbatti la testa muori anche se sei maggiorenne
* Per proteggere almeno la testa, anche se il rischio rimane
* Perché cadono anche loro
* Perché molti incidenti non sarebbero stati mortali se si fosse indossato il casco
* E' utile ma scomodo in estate

Franco Taggi (a cura di)
“Aspetti sanitari della sicurezza stradale” (Progetto Datis - II rapporto)
Istituto Superiore di Sanità, Roma 2003

- * Sono troppi gli incidenti
 - * Sarebbe opportuno un casco anche se non integrale perché anche un maggiorenne cadendo rischia la vita
 - * Anche i grandi cadono
 - * Per l'incolumità fisica di un soggetto non c'è limite d'età
 - * Serve a compensare l'idiozia innata della gente
 - * Credo che sia una decisione valida, perché la pericolosità di un incidente, non dipende dell'età del conducente
 - * E' utile ma potrebbe essere più utile riassestare le strade cittadine
 - * Avere incidenti è una cosa non solo possibile ma statisticamente verificabile, inoltre ho perso due amici per questo motivo.
 - * Elimina il libero arbitrio
 - * L'infortunio è uguale per tutti
 - * Utilissimo, ma una vera rottura di scatole
 - * Utilissimo, ma i caschi costano troppo
 - * E' insensato che l'obbligo del casco dipenda dall'età
 - * Usarlo il più possibile
 - * Con il casco è meno pericoloso anche se non rientra comunque in un margine di sicurezza accettabile
 - * Perché il rischio di farsi male gravemente diminuisce
 - * Utile in quanto può evitare lesioni considerate a volte stupide
 - * Perché molti adulti guidano male e distattamente
 - * In motorino è più facile il rischio di incidenti gravi
 - * C'è lo stesso rischio che per i minorenni è equiparabile
 - * E' giusto, l'età non ha niente a che vedere con la sicurezza
 - * Perché si muore anche da maggiorenni e così si diminuiscono i costi dell'assistenza medica
 - * Un'altissima percentuale di incidenti mortali sono dovuti alla mancanza del casco protettivo

 - Alcune specificazioni di soggetti che hanno risposto di essere contrari alla norma**
- * Troppo scomodo
 - * Può anche danneggiare
 - * Non è determinante
 - * Un adulto deve avere la facoltà di scegliere
 - * Non è utile perché i maggiorenni possono scegliere da soli per la propria vita, inoltre è antiestetico
 - * Un maggiorenne deve capire da sé l'importanza del casco e quindi scegliere da sé se usarlo o meno
 - * Ognuno deve essere libero di decidere se indossare o meno il casco, anche perché secondo me la maggior parte degli incidenti dipende dall'educazione stradale del cittadino
 - * Dipende dalla responsabilità e dal buon senso di chi sta alla guida
 - * Quando si è maggiorenni si è anche responsabili della propria vita
 - * E' una legge che regola rapporti dei soggetti adulti con la loro personale sicurezza senza nessuna implicazione per la sicurezza altrui. Inoltre è una speculazione a favore dei produttori di caschi
 - * Dipende dal tipo di ciclomotore, sarebbe più giusto limitare effettivamente la velocità a 45 Km/h
 - * Perché il motorino va a 50
 - * Libertà di scegliere
 - * Ognuno è libero di fare ciò che vuole, soprattutto quando è maggiorenne
 - * Sono soldi sprecati
 - * Non consente una buona visuale
 - * Gli adulti sono prudenti, per cui inutile
 - * Inutile (serve solo ai produttori o alle finanze dello Stato)
 - * Pericoloso (traumi del collo, limita la visuale)
 - * Ognuno deve essere libero, dipende dal buon senso di chi guida e proprio senso di responsabilità
 - * Stato paternalista,
 - * Inutile perché la velocità è bassa
 - * Inutile: l'adulto è più maturo
 - * E' una ulteriore costrizione
 - * Inutile perché bisognerebbe compensare con riduzione della velocità/potenza nella produzione di motorini o con altre vie

Franco Taggi (a cura di)
“Aspetti sanitari della sicurezza stradale” (Progetto Datis - II rapporto)
Istituto Superiore di Sanità, Roma 2003

- * Inutile in città
- * E' inutile e pericoloso
- * Perché se deve succedere succede
- * Sono contrario alle cose obbligatorie
- * I più spericolati sono di solito i giovani
- * Dipende dal ciclomotore e dalla prudenza personale
- * E' solo una manovra economica per spingere il mercato degli scooter di cilindrata maggiore
- * L'uso del casco per i maggiorenni è giusto ma renderne l'uso obbligatorio mi sembra esagerato, ognuno ha esigenze diverse e diverso senso di responsabilità
- * E' una grande cretinata perché i diversi incidenti che si verificano, coinvolgono ragazzi di minore età scapestrati, che circolano con motorini modificati cercando di emulare i loro idoli senza avere la maturità per farlo.
- * Rovina i capelli e diminuisce le vendite degli scooter a danno delle case costruttrici

Alcune specificazioni di soggetti che hanno risposto di non avere un'opinione

precisa in merito alla norma

- * A 18 anni su può essere più o meno maturi
- * E' un business
- * Non ho mai guidato un ciclomotore non credo di poter giudicare esattamente pro e contro
- * Se si è maggiorenni si dovrebbe fare molta attenzione alle macchine e andare piano
- * Non so (l'entità degli incidenti dipende dalla pericolosità della strada, dalla maturità di chi guida, ogni maggiorenne dovrebbe poter scegliere secondo coscienza ma non avviene sempre così)
- * Il rischio non può essere previsto
- * Penso che l'utilità o inutilità del casco per i maggiorenni riguardi la maturità di chi guida il ciclomotore
- * Dipende dal traffico, dalla pericolosità della strada, dalla città, ecc.
- * Passati i diciotto anni gli incidenti non diminuiscono
- * Perché chi guida il motorino è spesso imprudente

I giovani e l'uso dei dispositivi di sicurezza: risultati preliminari dell'indagine AMR2003 condotta nelle scuole superiori italiane*

Marco Giustini, Giancarlo Dosi, Eloïse Longo, Antonella Crenca, Franco Taggi

Reparto di Metodologie e Modelli Biostatistici, Istituto Superiore di Sanità

1. Introduzione

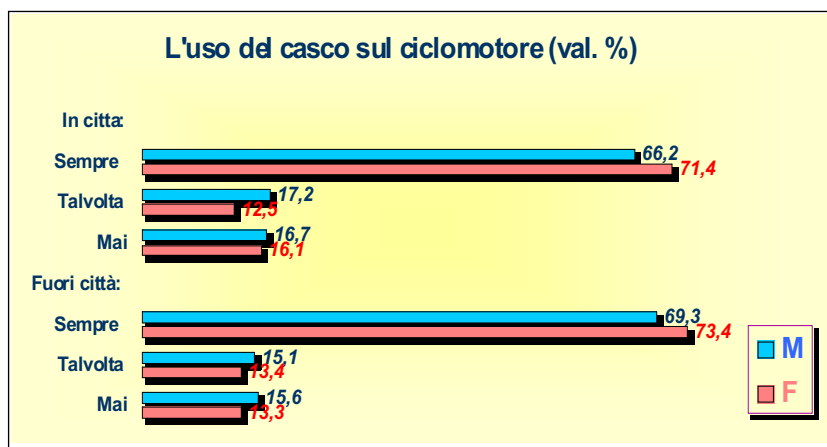
L'uso dei dispositivi di sicurezza (casco e cinture) non sembra di per sé prevenire l'accadimento degli incidenti stradali. Probabilmente indossare il casco o allacciare la cintura comporta per ognuno di noi una fugace ed inevitabile riflessione sui rischi della strada; tuttavia, se esiste un effetto virtuoso legato a tale riflessione, la sua consistenza appare, alla luce di diversi studi, in genere piuttosto limitata o assente. Ciononostante, se l'incidente si realizza, portare un casco o indossare una cintura può costituire spesso la differenza tra tutto e nulla, tra morte o lesioni invalidanti gravi e danni marginali o assenti; e questo, in particolare, in zona urbana, dove la distribuzione delle velocità in gioco al momento dell'incidente è spostata verso valori più contenuti rispetto a quella corrispondente relativa alla zona extraurbana.

La situazione che attualmente si osserva nel nostro paese non è confortante: abbiamo tutti sottomano un'assicurazione gratuita sulla vita (e sulla qualità di vita), ma solo pochi la sottoscrivono. Tenendo conto che i dispositivi di sicurezza, in caso di incidente, dimezzano la probabilità di morte e di lesioni gravemente invalidanti, è come se si avesse a disposizione un farmaco in grado di ridurre del 50% mortalità e conseguenze di un infarto, e non lo si utilizzasse.

Da queste considerazioni, si comprende l'importanza di monitorare come le nuove generazioni si pongano di fronte a questo problema.

A tale proposito, avendo in corso un'indagine negli Istituti di Istruzione Superiore del paese, riteniamo utile mostrare in questa sede i risultati ad oggi acquisiti sull'uso (dichiarato) di dispositivi di sicurezza da parte dei giovani.

* Il presente lavoro è stato realizzato nell'ambito del progetto DATIS (Dati Incidenti Stradali, finanziato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) e del progetto EPIV (Epidemiologia e Prevenzione degli Incidenti e della Violenza, finanziato dall'Istituto Superiore di Sanità).



2. Materiali e Metodi

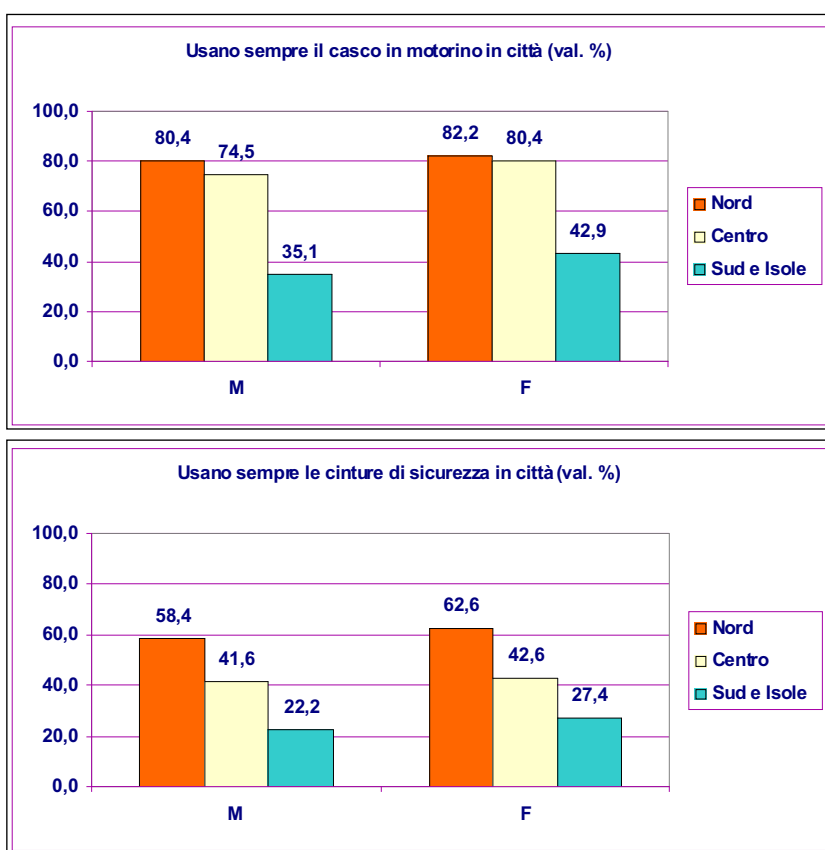
I risultati qui riportati si riferiscono ai primi 10.125 questionari restituiti (periodo di compilazione: febbraio-marzo 2003), relativi a 18 Regioni (35 provincie), per un totale di 95 Istituti di Istruzione Superiore. Maggiori informazioni sull'indagine AMR2003, sui materiali e sulla metodologia adottata sono riportati in un articolo contenuto in questo stesso volume.

3. Risultati e Discussione

3.1 - L'uso dichiarato dei dispositivi di sicurezza (casco e cinture)

Complessivamente, tra il 16 e il 18% degli intervistati afferma di non usare mai i dispositivi di sicurezza in città (né le cinture, né il casco): una quota di irriducibili che si abbassa leggermente solo fuori città, dove il rischio di cattive conseguenze in caso di incidente viene generalmente percepito in maniera più forte. Si osservi che questa maggiore percezione è corretta in termini puntuali, in quanto in zona extra-urbana le velocità (e quindi le energie in gioco) sono mediamente più elevate; ma in termini complessivi essa appare scorretta, in quanto non considera che l'efficacia di detto dispositivo (come pure nel caso del casco) è massima proprio in zona urbana, alla luce delle velocità più contenute a cui gli incidenti si realizzano e della maggiore probabilità ivi esistente di incorrere in un incidente. Come spesso accade, la nostra percezione tende ad indirizzarsi su situazioni estremali, più temute anche se meno probabili, e non considera invece le situazioni che comunemente si realizzano. Per inciso, questo fatto è stato segnalato più di venti anni or sono da Menichella e Taggi, in relazione a una ricerca in cui si chiedeva a 500 madri di bambini piccoli quale evento accidentale esse temessero potesse maggiormente accadere ai loro figli: la quasi totalità delle rispondenti indicava l'ustione (evento piut-

Franco Taggi (a cura di)
“Aspetti sanitari della sicurezza stradale” (Progetto Datis - II rapporto)
Istituto Superiore di Sanità, Roma 2003

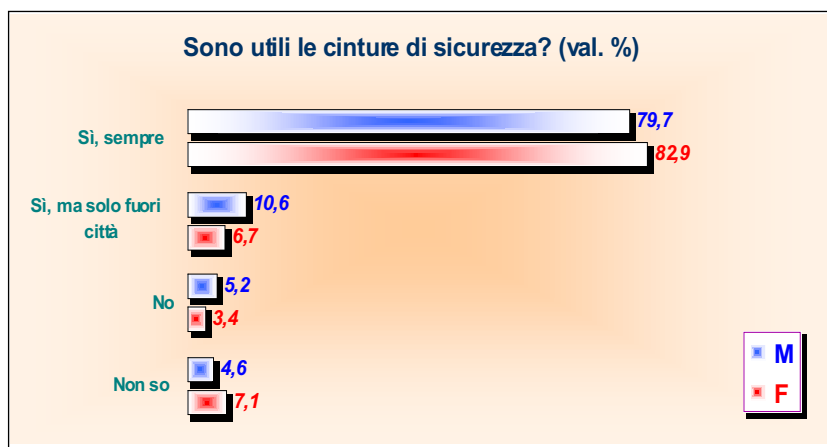


tosto raro), non già l'incidente stradale che è invece l'evento più frequente (e anche, complessivamente, il più grave).

Tornando alla presente indagine, tra coloro che dichiarano invece di utilizzare sempre i dispositivi di sicurezza, le proporzioni variano a seconda che si parli di cinture o di casco: ad allacciare sempre le cinture di sicurezza in città è il 46% del campione (con una prevalenza più forte tra le ragazze). A indossare sempre il casco è invece il 69% (anche qui le ragazze sono in maggioranza).

In entrambi i casi questa quota cresce un poco, come si è detto, fuori città. Con l'età i comportamenti non variano di molto, ma tendono a divenire particolarmente negativi dopo i diciotto anni.

L'uso dei dispositivi di sicurezza - come peraltro emerge anche dai dati del "Sistema Ulisse", l'Osservatorio che l'Istituto Superiore di Sanità gestisce da tempo insieme al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - è più consistente nelle regioni settentrionali e centrali del Paese rispetto alle aree del Mezzogiorno.



Vale la pena rilevare che il mancato uso del casco ha costituito in questi ultimi tempi l'infrazione maggiormente contestata ai giovani. Lo dichiarano il 20% dei ragazzi e il 10% delle ragazze.

Per quanto riguarda la bicicletta, quasi nessuno porta il caschetto: stando alle risposte fornite, infatti, soltanto il 2% dell'intero campione lo utilizza sempre; un altro 4% lo indossa soltanto qualche volta. Gli altri - che sono il 94% - mai.

L'utilizzo del dispositivo, tuttavia, cresce con la frequenza d'uso del veicolo: tra coloro che vanno giornalmente in bici, il 5.2% (6.5% i maschi, 3.1% le femmine) usa sempre il caschetto e il 5.4% (7.5% M, 2.4% F) lo usa talvolta. Si osservi, in questo caso, come l'utilizzo del casco sia maggiore nei maschi, forse anche per un approccio più "professionistico" alla bicicletta.

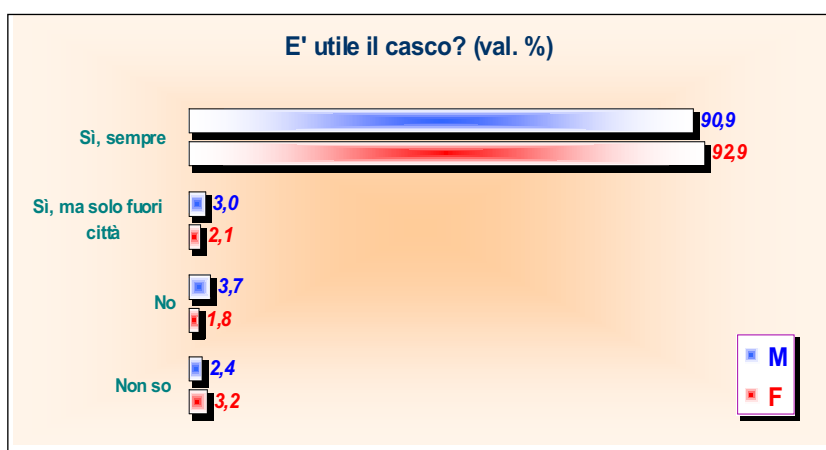
3.2 - L'utilità dei dispositivi di sicurezza

Una larghissima parte di giovani ritiene che l'utilizzo dei dispositivi di sicurezza sia utile nel ridurre le conseguenze di un possibile incidente stradale. Questa consapevolezza è più netta in riferimento al casco (92% di consensi) di quanto non lo sia per le cinture di sicurezza (81%).

In entrambi i casi una parte di ragazzi e ragazze (il 3% per il casco e il 9% per le cinture) li ritiene utili soltanto fuori città. La proporzione di coloro che ne dichiarano l'inutilità varia tra il 2% (nel caso del casco) e il 4% (nel caso delle cinture). Gli altri appartengono alla piccola schiera dei dubbiosi. Le ragazze mostrano ovunque una consapevolezza più consistente dell'utilità dei dispositivi, rispetto ai propri coetanei maschi.

Sul versante del caschetto da bici questa consapevolezza si fa assai scarna: soltanto un 33% circa degli intervistati sostiene che indossare il caschetto in bicicletta sia utile, mentre un'altra quota assai consistente (il 42% dei maschi e il 31% delle femmine) pensa esattamente il contrario. Gli altri - che nel com-

Franco Taggi (a cura di)
“Aspetti sanitari della sicurezza stradale” (Progetto Datis - II rapporto)
Istituto Superiore di Sanità, Roma 2003



plesso rappresentano un altro 30% del campione - non ne hanno idea.

Anche la percezione dell'utilità dei dispositivi di sicurezza appare - come d'altronde il loro uso - più consistente nelle regioni settentrionali e centrali del Paese rispetto al Mezzogiorno.

4. Conclusioni

Ancora una volta i dati segnalano una crasi tra opinioni e fattualità. Si pensa che il fare una certa cosa sia utile, ma coloro che agiscono di conseguenza sono ben al di sotto di quanto sarebbe logico aspettarsi.

Quanto qui riportato sottolinea sia la necessità di promuovere attività di informazione-educazione a livello nazionale, e non solo tra i giovani, sia di affiancare queste attività con controlli pianificati da parte delle Forze dell'Ordine, in modo da gettare un ponte sulla frattura che appare esistere tra quello che, a buona ragione, si crede giusto e un comportamento che nei fatti non realizza questa convinzione.