



# Indagine sui comportamenti e la percezione del cittadino in merito alla Sicurezza Stradale del Lazio

S.Gorelli - T.Laureti



# STRUTTURA DELLA RICERCA

---

1. Gli obiettivi della ricerca
2. Metodologia
  - 1.1 Indagine qualitativa
  - 1.2 Indagine quali-quantitativa
    - Il framework teorico
    - Il questionario
    - Il campione
3. Risultati
4. Spunti di riflessione e conclusioni

# OBIETTIVI DELLA RICERCA

---

- Rilevazione della percezione e del grado di soddisfazione dei cittadini del Lazio sul tema della sicurezza stradale della Regione Lazio
- Individuazione dei fattori ritenuti/percepiti come più rilevanti e in maggiore connessione con il grado di sicurezza stradale
- Analisi dei processi di attribuzione di responsabilità in tema di sicurezza e incidentalità
- Progettazione un'app/gioco sui temi della sicurezza stradale secondo una logica informativa ed educativa.

# METODOLOGIA - STRUMENTI

---

- Indagine qualitativa volta ad analizzare in profondità opinioni dei cittadini laziali sulla sicurezza stradale – Focus group
- Indagine quali-quantitativa per rilevare e analizzare percezioni e valutazioni dei cittadini laziali – Indagine campionaria con somministrazione di un questionario a 2700 utilizzatori delle dodici strade regionali di competenza Astral
- Seminario ristretto con stakeholder di discussione dei risultati delle due indagini
- Ideazione e progettazione di app/gioco sul tema della sicurezza stradale

# INDAGINE QUALI-QUANTITATIVA: IL FRAMEWORK TEORICO

---

Rassegna della letteratura (Rama and Chand, 2016, Schwebel et al 2006, Regione Toscana, 2013, etc)

- Individuazione dei fattori che influenzano la percezione e soddisfazione della sicurezza stradale
- Fenomeno complesso e multidimensionale
  - ➡ Percezione del rischio;
  - ➡ Attitudine verso le regole stradali;
  - ➡ Comportamenti di guida;
  - ➡ Condizioni stradali e di contesto.

# INDAGINE QUALI-QUANTITATIVA: IL CAMPIONE (1/2)

---

- Numerosità campionaria: 2.700 utilizzatori delle strade regionali di competenza Astral
- Campionamento stratificato per strada con allocazione proporzionale alla lunghezza della tratta stradale.
- Punti di campionamento: aree di servizio (intervista face to face). Per ciascuna strada regionale, le aree di sosta sono state stratificate secondo l'indice di pericolosità stradale (Fusco, 2016). In ciascun strato si è proceduto a selezionare in modo casuale l'area di servizio nella quale effettuare le interviste.

## INDAGINE QUALI-QUANTITATIVA: IL CAMPIONE (2/2)

---

- Selezione delle unità da intervistare con tecnica di campionamento sistematico, con l'osservazione di un utilizzatore della strada ogni  $n$ , con  $n$  prefissato. Tale tecnica assicura che le singole unità del campione siano distribuite uniformemente all'interno della popolazione (utilizzatori di quel punto della strada regionale).
- Il disegno campionario è stato costruito per assicurare il massimo grado possibile di casualità nella selezione delle unità campionarie.
- Possibili distorsioni: differenze di comportamenti alla guida/percezione del rischio tra automobilisti che utilizzano/non utilizzano aree di servizio nel loro tragitto.

# INDAGINE QUALI-QUANTITATIVA: RISULTATI

---

- Indagine pilota a conferma della struttura del questionario e tenuta intervista
- Caricamento dati e controllo validità e qualità

Si analizzano i risultati dell'indagine:

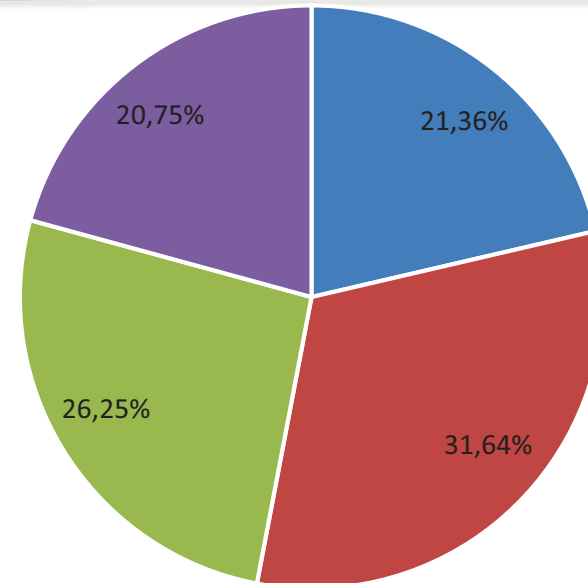
- 2632 questionari validati
- 12 strade (Cassia, Via della Scafa, Pontina, Nettunense, Tiburtina, Flaminia, Casilina, dei Monti Lepini, Flacca, Ausonia, di Fiuggi, Cassia bis)



# INDAGINE QUALI-QUANTITATIVA: RISULTATI

- **Comportamento di guida:**

- **USO SISTEMI VIVA VOCE O AURICOLARE**



■ Sempre ■ Spesso ■ Qualche volta ■ Mai

La distribuzione percentuale riportata nel grafico si riferisce a coloro che alla sezione "Qual è il suo comportamento di guida" hanno dato un punteggio maggiore o uguale a 1 all'item "Uso del telefono durante la guida" escludendo pertanto coloro che hanno dichiarato di non utilizzare il telefono cellulare alla guida

# INDAGINE QUALI-QUANTITATIVA: RISULTATI

---

- Sebbene nella domanda si possa riflettere anche una valutazione riguardo alla frequenza dell'uso del cellulare emerge tuttavia che i ligi (che usano sempre vivavoce o auricolare) sono il 21,3% mentre i non rispettosi sono il 20,75% (che non usano mai vivavoce o auricolare)

Disaggregando i risultati precedenti secondo le principali variabili socio-demografiche emerge un uso del vivavoce e/o dell'auricolare:

- più frequente tra i giovani e meno frequente tra i più anziani, anche come possibile riflesso di una diversa familiarità all'uso della tecnologia;
- Che aumenta al crescere del livello di istruzione;

Considerando la strada percorsa emergono distribuzioni più complesse, con una presenza più significativa di ligi fra gli utilizzatori della Cassia bis e della Nettunense e di non rispettosi tra gli utilizzatori delle vie Casilina, Nettunense e Cassia.

# INDAGINE QUALI-QUANTITATIVA: RISULTATI

<b>PERCEZIONE DEL RISCHIO</b>	Valore medio	CV	% di risposte con valori ≥8
Mi sento a rischio di essere coinvolto in un incidente	4.723	0.676	24.82
Temo che altri possano essere coinvolti in incidenti	4.330	0.688	17.76
Avverto il pericolo/preoccupazione che altri possano essere feriti da me	3.478	0.851	11.68
So sempre valutare facilmente la velocità del veicolo in arrivo	6.537	0.415	<b>41.92</b>
So valutare lo spazio necessario al sorpasso o a evitare ostacoli in sosta o in transito lento (pedoni, biciclette,...)	6.680	0.392	<b>43.93</b>
Le diverse condizioni atmosferiche non influiscono sulle mie capacità e sulla sicurezza di guida	4.571	0.594	14.81
I miei ritardi non influiscono sull'attenzione e la velocità che adotto per raggiungere il luogo dell'appuntamento	4.748	0.549	13.72

# PERCEZIONE DEL RISCHIO

---

- La percezione del rischio di essere coinvolto in un incidente stradale o che gli altri possono essere coinvolti appare complessivamente contenuta (i valori medi sono rispettivamente uguali a 4.72 e 4.3)
- Si confida nelle proprie capacità di guida. In particolare sulla capacità di valutare facilmente la velocità del veicolo in arrivo o lo spazio necessario al sorpasso (valori medi uguali rispettivamente a 6,537 e 6,680)
- Tuttavia tali aspetti mostrano un'elevata eterogeneità secondo le strade percorse.
  - La percezione del rischio di essere coinvolto (e/o che altri vengano coinvolti) in incidenti stradali risulta più elevata per le vie Cassia, Cassia Bis, Fiuggi e Flaminia.
  - Confidano maggiormente nelle proprie capacità di guida gli utilizzatori delle vie Ausonia, della Scafa e Flacca.

# PERCEZIONE DEL RISCHIO

---

Disaggregando i risultati precedenti secondo le principali variabili socio-demografiche e all'indice di pericolosità della strada appare emergere che la percezione di essere coinvolti in incidenti stradali o che altri possano essere coinvolti in incidenti :

- E' maggiore tra le donne;
- Tendenzialmente crescente con l'età e con gli anni di esperienza di guida;
- Maggiore per le persone che hanno avuto un incidente;
- Inversamente correlato all'indice di pericolosità del tratto di strada percorso.

Confidano maggiormente nelle proprie capacità di guida:

- I maschi giovani più acculturati

# INDAGINE QUALI-QUANTITATIVA: RISULTATI

<b>ATTITUDINE VERSO LE REGOLE STRADALI</b>	<b>Valore medio</b>	<b>CV</b>	<b>% di risposte con valori ≥8</b>
Quanto ritiene che il problema della Sicurezza Stradale sia importante in generale	8.757	0.242	88.78
Molte regole del Codice della Strada possono essere ignorate per assicurare una maggiore fluidità del traffico	2.420	1.058	5.35
Le regole stradali sono spesso troppo complicate da mettere in pratica	2.174	1.083	4.31
Se sei un buon pilota/guidatore è accettabile guidare veloce	2.038	1.222	3.84
I limiti di velocità vengono superati perché troppo restrittivi	3.442	0.886	13.48
Sicurezza ed educazione stradale sono migliorate negli anni	3.779	0.758	11.17
Mantenere la distanza di sicurezza serve a evitare incidenti	8.457	0.274	85.47

# ATTITUDINE VERSO LE REGOLE STRADALI

---

- La sicurezza stradale è una questione molto sentita.
- Il rispetto della distanza di sicurezza è ritenuto un fattore molto importante in un'ottica di prevenzione degli incidenti stradali.
- Le regole stradali sono percepite in generale come giuste, necessarie, non complicate da rispettare. Non di meno vi è un'area minoritaria ma significativa di utilizzatori più disinvolti e meno ortodossi nell'osservanza delle regole.
- In ogni caso, la sicurezza e l'educazione stradale non appaiono, secondo il giudizio degli utilizzatori delle strade regionali del Lazio, essere migliorate negli ultimi anni.
- La valutazione sui diversi aspetti presenta una significativa omogeneità tra le diverse strade percorse.
- La variabilità tra le strade appare più apprezzabile riguardo il superamento di limiti velocità in quanto ritenuti troppo restrittivi. Nello specifico questa relazione appare più forte per i frequentatori delle vie Pontina, Flacca, Monti Lepini

# ATTITUDINE VERSO LE REGOLE STRADALI

---

Disaggregando i risultati precedenti secondo le principali variabili socio-demografiche appare emergere che :

- il tema della sicurezza stradale è maggiormente sentito tra le donne e tra gli utilizzatori delle strade con titolo di studio più elevato;
- Le regole stradali sono percepite in generale come giuste, necessarie, non complicate da rispettare ancora soprattutto dalle donne e dai più istruiti;
- Viceversa i limiti di velocità possono essere superati perché troppo restrittivi dai guidatori più giovani, studenti o in cerca di occupazione, con minore esperienza di guida nonché tra i meno istruiti.

Nessuna associazione significativa sembra emergere con l'indice di pericolosità del tratto di strada percorso.



# INDAGINE QUALI-QUANTITATIVA: RISULTATI

<b>ATTENZIONE AD ALCUNI ASPETTI PER LA SICUREZZA SUA E DEGLI ALTRI</b>	<b>Valore medio</b>	<b>CV</b>	<b>% di risposte con valori &gt;=8</b>
Concentrazione sull'attività di guida	8.677	0.271	87.88
Rispetto dei limiti di velocità	8.434	0.282	85.40
Rispetto della distanza di sicurezza	8.581	0.276	88.48
Rispetto dello stop	8.882	0.263	92.07
Rispetto della segnaletica verticale e orizzontale	8.545	0.286	84.52
Attenzione allo stato psicofisico	8.423	0.296	81.82
Utilizzo di un mezzo in perfette condizioni	8.183	0.307	78.89
Attenzione al comportamento degli altri	8.428	0.291	82.14
Condizioni atmosferiche	8.373	0.304	81.98

## ATTENZIONE AD ALCUNI ASPETTI PER LA SICUREZZA SUA E DEGLI ALTRI

---

- Grande e generale attenzione ai vari aspetti della sicurezza propria e degli altri.
- Le valutazioni medie assumono sempre valori elevati, da 8,1 per l'attenzione posta nell'utilizzo di un mezzo in perfette condizioni fino a 8,8 per il rispetto dello stop.
- Emerge una sostanziale omogeneità nei giudizi espressi dagli utilizzatori delle diverse strade analizzate.

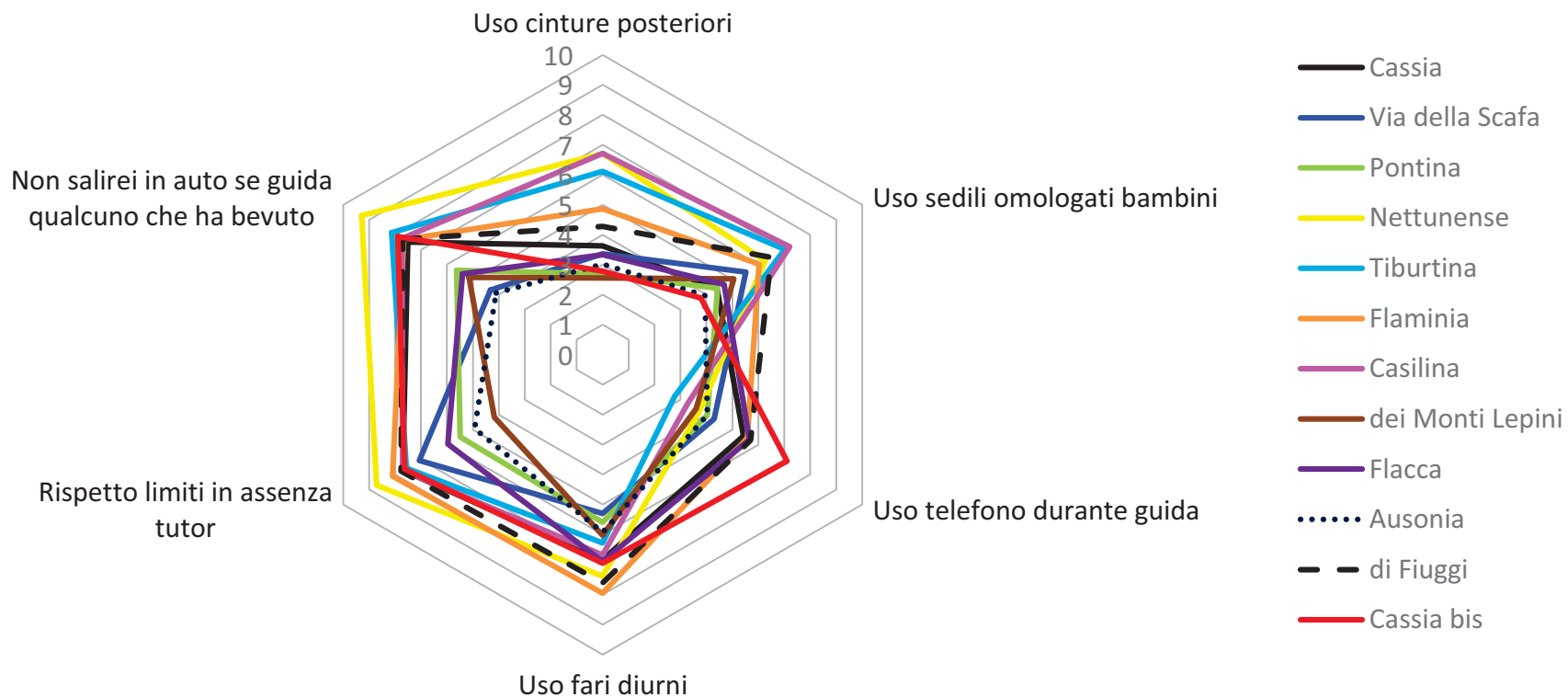
Disaggregando secondo le principali variabili socio-demografiche le valutazioni espresse dagli utilizzatori delle strade appaiono più elevate tra le donne e risultano crescenti con l'età.

Nessuna associazione significativa sembra emergere con l'indice di pericolosità del tratto di strada nel quale si è svolta l'intervista.

# INDAGINE QUALI-QUANTITATIVA: PRIMI RISULTATI

<b>PROPRI COMPORAMENTI DI GUIDA</b>	<b>Valore medio</b>	<b>CV</b>	<b>% di risposte con valori &gt;=8</b>
Uso delle cinture anteriori di sicurezza	8.290	0.389	<b>84.78</b>
Uso delle cinture posteriori di sicurezza	4.585	0.866	33.85
Uso di sedili omologati per bambini fino all'età di 12 anni o al raggiungimento di 1,5 m di altezza	5.709	0.736	49.63
Uso del telefono durante la guida	4.323	0.793	24.21
Uso dei fari diurni	6.586	0.504	48.38
Su strade urbane, rispetto dei limiti di velocità	6.991	0.442	57.47
Su strade extraurbane rispetto dei limiti di velocità	7.321	0.424	65.82
In autostrada rispetto dei limiti di velocità	7.767	0.408	<b>75.39</b>
Rispetto dei limiti di velocità anche in assenza di tutor o autovelox	7.073	0.456	61.45
Alla guida di ciclomotori o motocicli, uso del casco	7.899	0.459	<b>79.79</b>
Prima di mettermi alla guida, penso se ho bevuto alcolici	7.563	0.456	<b>72.12</b>
Non salirei mai in auto se guida qualcuno che ha bevuto	7.146	0.530	<b>65.02</b>

# PROPRI COMPORTAMENTI DI GUIDA



## PROPRI COMPORAMENTI DI GUIDA: VALORI MEDI PER STRADA

	Uso cinture posteriori	Uso sedili omologati bambini	Uso telefono durante guida	Uso fari diurni	Rispetto limiti in assenza tutor	Non salirei in auto se guida qualcuno che ha bevuto
Cassia	3.633	4.409	5.431	6.839	7.698	7.509
Via della Scafa	3.366	5.515	4.295	5.299	7.066	4.318
Pontina	2.696	4.429	4.030	5.593	5.487	5.620
Nettunense	6.708	6.264	3.736	7.388	8.704	9.287
Tiburtina	6.117	7.019	2.781	6.279	7.561	8.135
Flaminia	4.866	6.033	5.571	7.958	8.096	7.661
Casilina	6.715	7.207	3.270	6.680	7.715	7.739
dei Monti Lepini	2.557	5.056	3.604	6.026	4.174	5.146
Flacca	3.333	4.679	5.661	6.902	5.965	5.400
Ausonia	3.019	3.943	4.030	5.924	4.935	4.109
di Fiuggi	4.279	6.493	5.697	7.614	7.766	7.701
Cassia bis	2.782	3.782	7.101	6.955	7.629	7.888

# PROPRI COMPORAMENTI DI GUIDA

---

- Complessivamente positiva l'autovalutazione del comportamento di guida seppur con qualche significativa eccezione.
- In particolare valori più bassi caratterizzano le autovalutazioni riguardo l'uso delle cinture di sicurezza posteriori, l'uso di sedili omologati per bambini e anche l'uso dei fari diurni.
- Permane l'area dei disinvolti identificata da soggetti la cui autovalutazione riguardo ad alcuni fondamentali comportamenti di guida (rispetto dei limiti di velocità, uso del casco per motocicli fino all'attenzione posta al consumo di alcolici prima di mettersi alla guida) si attesta su valori inferiori o uguali a 7.
- Elevata eterogeneità nell'autovalutazione nelle diverse strade. In particolare per il rispetto dei limiti di velocità in assenza di tutor (da 4,1 Monti Lepini a 8,7 della Nettunense) e l'attenzione posta al consumo di alcolici da parte del guidatore (4,1 Ausonia e 9,3 della Nettunense)

# PROPRI COMPORAMENTI DI GUIDA

Disaggregando i risultati precedenti secondo le principali variabili socio-demografiche appare emergere che :

- le autovalutazioni riguardo l'uso delle cinture di sicurezza sia anteriori sia posteriori nonché quelle relative al rispetto dei limiti di velocità sembrano più contenute tra i più giovani, gli studenti , tra i soggetti in cerca di occupazione;
- l'attenzione posta al consumo di alcolici prima di mettersi alla guida appare crescente all'aumentare dell'età.

# INDAGINE QUALI-QUANTITATIVA: RISULTATI

<b>COMPORAMENTI DI GUIDA DEGLI ALTRI</b> <i>Quanto ritiene frequenti i seguenti comportamenti o uso della strada</i>	<b>Valore medio</b>	<b>CV</b>	<b>% di risposte con valori &gt;=8</b>
Eccesso di velocità	6.809	0.558	<b>65.57</b>
Guida troppo lenta	4.804	0.736	30.00
Utilizzo del cellulare durante la guida	6.579	0.570	<b>59.56</b>
Mancato rispetto del Codice della Strada e/o della segnaletica	6.888	0.557	<b>68.20</b>
Comportamento scorretto dei pedoni	5.179	0.657	29.22
Guida pericolosa da parte dei ciclisti	5.188	0.675	32.25
Guida disinvolta dei motociclisti	6.583	0.579	<b>61.45</b>



# COMPORAMENTI DI GUIDA DEGLI ALTRI

- Il giudizio sui comportamenti di guida degli altri rivela una maggiore indulgenza verso se stessi.
- L'eccesso di velocità, il mancato rispetto del codice della strada e/o della segnaletica, la guida disinvolta dei motociclisti finanche l'utilizzo del cellulare durante la guida (come possibile elemento di distrazione) emergono dall'indagine come frequenti comportamenti di guida degli altri. Per questi quattro atteggiamenti il grado di accordo è superiore a 8 per oltre il 60% dei rispondenti.
- L'analisi disaggregata per tipo di strada fa emergere una maggiore frequenza di comportamenti di guida degli altri non corretti: maggiore per gli utilizzatori delle strade Cassia, Cassia Bis, Fiuggi e Flaminia e minore per i frequentatori delle vie Casilina, Lepini, Flacca e Ausonia.
- L'eccesso di velocità è rilevato più frequentemente al crescere dell'età, tra i meno istruiti e tra coloro i quali hanno avuto incidenti, viceversa meno frequentemente tra gli utilizzatori delle tratte più pericolose anche come possibile riflesso di limiti di velocità più stringenti e/o autovelox.

# INDAGINE QUALI-QUANTITATIVA: RISULTATI

<b>LE CONDIZIONI STRADALI E IL CONTESTO</b>	<b>Valore medio</b>	<b>CV</b>	<b>% di risposte con valori &gt;=8</b>
<b>Condizioni manto stradale (es. buche, dissesto asfalto)</b>	<b>7.735</b>	0.447	<b>77.02</b>
Presenza sulla strada di strada bagnata/ghiaccio	7.598	0.456	<b>77.35</b>
<b>Scarsa illuminazione</b>	<b>7.709</b>	0.450	<b>77.87</b>
Segnaletica assente, insufficiente o deteriorata	7.379	0.470	71.08
Indicazioni di limiti di velocità non appropriati	7.020	0.487	63.53
Guardrail assente o insufficiente	7.075	0.495	63.38
Presenza di lavori in corso	6.427	0.523	49.72
Manutenzione e cura del bordo stradale e degli spazi verdi	5.591	0.615	39.24
Presenza di rifiuti e pulizia nelle aree limitrofe	5.479	0.620	36.33
Presenza di cantieri stradali	6.089	0.565	45.26
Cattiva segnalazione di cantieri stradali	6.826	0.518	61.31

# LE CONDIZIONI STRADALI E IL CONTESTO

---

- Attribuzione di un peso elevato alle condizioni stradali in particolare a quelle del manto e all'illuminazione (con valori medi di poco inferiori a 8)
- Minore pericolosità è attribuita alla presenza di rifiuti e pulizia nelle aree limitrofe alla strada nonché alla manutenzione e cura del bordo stradale e degli spazi verdi ( con valori medi inferiori a 6)
- Si rileva una significativa eterogeneità per le diverse strade . Tutti gli indicatori delle condizioni stradali (dal manto alla segnaletica fino all'illuminazione) sono giudicate particolarmente rilevanti nel determinare la pericolosità della strada dagli utilizzatori delle vie Cassia Bis e Nettunense.
- Gli stessi fattori sono considerati meno influenti sulla pericolosità della strada dagli utilizzatori delle vie Monti Lepini e Ausonia.
- Il peso attribuito alle condizioni stradali, manto, illuminazione e anche segnaletica, è maggiore tra le donne e appare crescente all'aumentare dell'età.
- Nessuna associazione precisa si rileva con l'indice di pericolosità e l'aver subito un incidente stradale

# INDAGINE QUALI-QUANTITATIVA: RISULTATI

<b>RISCHIOSITÀ DELLE STRADE</b>	<b>Media</b>	<b>CV</b>	<b>% di risposte con valori &gt;=8</b>
Urbane	5.797	0.513	33.9
Extraurbane	<b>6.158</b>	0.486	39.04
Superstrade/Autostrade	5.547	0.519	27.85
La strada in cui ci troviamo (al momento dell'intervista)	6.100	0.497	<b>41.05</b>

# RISCHIOSITÀ DELLE STRADE

---

- Complessivamente i punteggi medi attribuiti oscillano intorno a 6 con una percezione del rischio maggiore per strade extraurbane (valore medio uguale a 6,2) e una percezione di minor rischio – seppur leggera (valore medio uguale a 5,5) – per superstrade e autostrade.
- Per gli utilizzatori della Cassia Bis si osservano elevati valori medi di rischiosità: la percezione del rischio è elevata sia per la strada sulla quale è stata condotta l'intervista (valore medio uguale a 7,7) che – e soprattutto – per strade urbane e extraurbane (i punteggi medi registrati sono, infatti, superiori a 8 con un valore medio di 8,98 per la rischiosità attribuita alle strade extraurbane).
- Elevati livelli di rischiosità per le strade oggetto dello studio sono attribuiti, da parte degli stessi utilizzatori, anche a Pontina, Cassia e Fiuggi.
- Le autostrade sono percepite ad elevato rischio soprattutto da parte degli utilizzatori di Cassia bis e Nettunense. Il minore livello medio di rischiosità percepito su strade urbane, extraurbane e autostrade si ha, invece, per gli utilizzatori di Casilina, Monti Lepini, Pontina e Scafa.

# INDAGINE QUALI-QUANTITATIVA: RISULTATI

<b>EFFICACIA AZIONI</b>	<b>Media</b>	<b>CV</b>	<b>% di risposte con valori &gt;=8</b>
Aumentare l'uso di strumenti automatici di controllo (telecamere, autovelox, etc.)	<b>5.14</b>	0.77	40.56
Informare l'utenza in tempo reale su ingorghi e incidenti	6.71	0.56	62.31
Aumentare le campagne sulla sicurezza stradale	6.77	0.56	61.61
Migliorare la manutenzione delle strade	<b>7.30</b>	0.53	73.32
Migliorare la segnaletica	7.16	0.54	70.37
Migliorare l'illuminazione stradale	7.27	0.54	73.19
Aumentare i controlli e la repressione stradale	5.72	0.68	46.04

# EFFICACIA AZIONI

---

- Complessivamente i valori medi attribuiti all'efficacia delle varie azioni di miglioramento della sicurezza stradale si attestano su valori compresi tra 5 (Aumentare l'uso di strumenti automatici di controllo, come telecamere e autovelox, nonché aumentare i controlli e la repressione stradale) e 7 (miglioramento della manutenzione delle strade e migliorare l'illuminazione stradale).
- Si osserva un giudizio elevato da parte dei rispondenti anche in relazione all'efficacia di azioni di tipo informativo e formativo che si attestano su valori di poco inferiori a 7 (Informare l'utenza in tempo reale su ingorghi e incidenti e aumentare le campagne sulla sicurezza stradale)
- Quindi, nel complesso, sono ritenute più efficaci le azioni in ambito infrastrutturale e di tipo informativo, formativo piuttosto che quelle di tipo repressivo (incremento dell'uso degli autovelox e dei controlli e la repressione stradale)

# EFFICACIA AZIONI

---

Tuttavia si rileva una marcata variabilità disaggregando i dati per singole strade. In particolare in relazione all'efficacia di azioni:

- Di controllo e di repressione
  - Attribuiscono una maggiore efficacia gli utilizzatori delle strade Cassia Bis, Cassia, Fiuggi e Flaminia
  - Attribuiscono un grado di efficacia molto basso gli utilizzatori delle vie Casilina e Nettunense
- Formativo- educativo:
  - Vengono giudicate più efficaci dagli utilizzatori delle strade Cassia Bis e Flaminia
  - Vengono giudicate poco efficaci dagli utilizzatori delle vie Ausonia e dei Monti Lepini
- Di tipo infrastrutturale:
  - Vengono giudicate più efficaci dagli utilizzatori delle strade Cassia Bis, Flaminia , di Fiuggi e Cassia
  - Vengono giudicate meno efficaci dagli utilizzatori delle strade Ausonia e dei Monti Lepini



# EFFICACIA AZIONI

---

Disaggregando i risultati precedenti secondo le principali variabili socio-demografiche viene attribuita un'efficacia:

- A tutte le varie azioni di miglioramento della sicurezza stradale maggiore per le donne;
- Alle azione di tipo informativo e formativo crescente all'aumentare dell'età.

Una maggiore efficacia a strumenti di tipo preventivo-repressivo (limiti di velocità, uso di autovelox, ecc.) è attribuita dai guidatori che hanno avuto incidenti stradali mentre meno evidenti appaiono le relazioni con le altre variabili socio-demografiche.

# ANALISI MULTIVARIATA E GRUPPI TIPOLOGICI

L'analisi dei risultati dell'indagine svolta nei paragrafi precedenti, condotta prevalentemente attraverso la lettura di tabelle doppie, sconta in una qualche misura una certa frammentazione dell'informazione complessiva. E' apparso quindi opportuno ricorrere alle metodologie statistiche multivariate che consentono una lettura congiunta di tutte le informazioni raccolte, le relazioni tra le diverse modalità (analisi delle corrispondenze multiple) nonché l'individuazione di tipologie latenti d'opinione (*cluster analysis*).

Sono state prese in considerazione 97 variabili attive per un totale di 442 modalità, unitamente a 6 variabili supplementari di tipo strutturale. Il piano fattoriale principale spiega complessivamente il 19,7 % della variabilità totale. In particolare il primo asse spiega il 13,9% della varianza totale, il 5,8% il secondo.

# ANALISI MULTIVARIATA E GRUPPI TIPOLOGICI

---

La rappresentazione del piano principale fattoriale, unitamente agli ulteriori elementi di valutazione che la procedura applicata fornisce, consente di individuare il primo asse (orizzontale) come l'asse del grado di percezione del rischio incertezza ed insieme alla valutazione attribuita al grado di pericolosità delle condizioni delle strade (fig.1).

Il secondo asse può essere interpretato come una chiave discriminante delle attitudini verso le regole stradali e i comportamenti di guida.

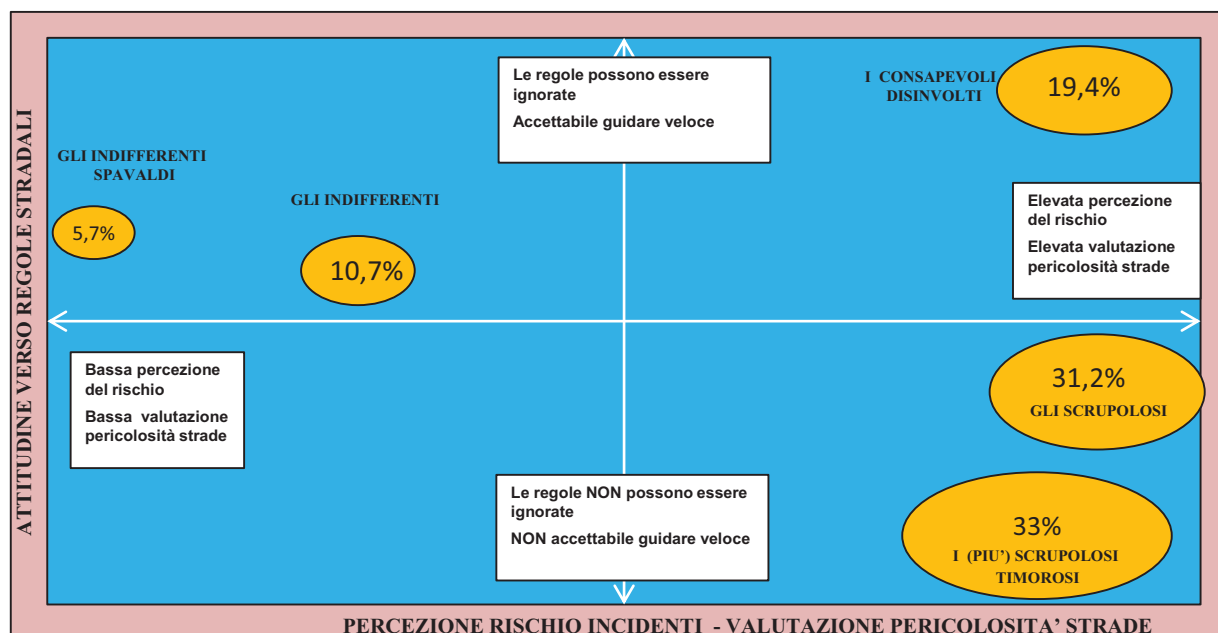
Le stesse informazioni raccolte nel corso dell'indagine sono state sottoposte a un algoritmo aggregativo (Cluster Analysis), idoneo a costruire ed identificare raggruppamenti tipologici che possono essere contemporaneamente ben distinti tra loro ed internamente omogenei. L'analisi ha consentito di individuare 5 gruppi tipologici corrispondenti ad altrettanti profili riguardo la percezione e la soddisfazione della sicurezza stradale (Tabelle A, B, C, D, E e F).

# ANALISI MULTIVARIATA E GRUPPI TIPOLOGICI

Fig.1

Prima discriminante:  
Percezione del rischio di incidenti stradali +  
valutazione pericolosità delle strade

Seconda discriminante:  
Attitudini verso le regole stradali  
E comportamenti di guida



# ANALISI MULTIVARIATA E GRUPPI TIPOLOGICI

Tab.F

CARATTERISTICHE PREVALENTI GRUPPI TIPOLOGICI*	I CONSAPEVOLI DISINVOLTI 19,5%	GLI SCRUPOLOSI 31,2%	I (PIU') SCRUPOLOSI – TIMOROSI 33,0%	GLI INDIFFERENTI 10,7%	GLI INDIFFERENTI SPAVALDI 5,6%
ETÀ	40-49	-	OLTRE 60	18-29	-
TITOLO DI STUDIO	MEDIA INFERIORE	LAUREA	LICENZA ELEMENTARE MEDIA INFERIORE	-	LICENZA ELEMENTARE
CONDIZIONE PROFESSIONALE	-	OCCUPATO	PENSIONATO	IN CERCA 1° OCC.NE STUDENTE	OCCUPATO
PROFESSIONE	OPERAIO BRACCIANTE	LIBERO PROFESSIONISTA	-	-	QUADRO IMPIEGATO
ANNI DI GUIDA	21-30	4-10 11-20	OLTRE 30	1-3 4-10	-
INCIDENTI STRADALI	SI, NELLA STRADA PERCORSA	SI, NELLA STRADA PERCORSA	NO	-	SI, IN ALTRA STRADA
STRADA PERCORSA	FIUGGI CASSIA	SCAFA, FLAMINIA CASSIA, CASSIA BIS	NETTUNENSE, TIBURTINA CASILINA	MONTE LEPINI AUSONIA	PONTINA MONTE LEPINI AUSONIA
MI SENTO A RISCHIO DI ESSERE COINVOLTO IN UN INCIDENTE (PUNTEGGIO)	MEDIO-ALTO	MEDIO-ALTO	ALTO	BASSO	BASSO
TEMO CHE ALTRI POSSANO ESSERE COINVOLTI IN INCIDENTE (PUNTEGGIO)	MEDIO ALTO	MEDIO ALTO	ALTO	BASSO	BASSO
MOLTE REGOLE DEL CODICE DELLA STRADA POSSONO ESSERE IGNORATE (PUNTEGGIO)	MEDIO -ALTO	BASSO	BASSO	MEDIO-ALTO	ALTO
SE SEI UN BUON PILOTA/GUIDATORE E' ACCETTABILE GUIDARE VELOCE (PUNTEGGIO)	MEDIO-ALTO	MEDIO -BASSO	BASSO	MEDIO-ALTO	ALTO

\*Occorre rilevare che, avendo necessariamente condotto il ragionamento interpretativo per eccezione rispetto ai valori medi complessivi, possono risultare peculiari anche comportamenti o caratteristiche non maggioritarie ma solamente sovrarappresentate rispetto al profilo medio complessivo. In altri termini, la caratterizzazione di un gruppo tipologico si basa, oltreché sull'analisi delle distribuzioni delle diverse variabili per ciascuno di esso, anche sul confronto di tali distribuzioni con le analoghe osservate per l'intero campione di individui intervistati.

# SPUNTI DI RIFLESSIONE E CONCLUSIONI

---

- L'utilizzo delle 12 strade regionali è innanzitutto per motivi di svago/tempo libero. Significativa ma minoritaria la quota di utilizzatori per ragioni di lavoro.
- Maggioritaria è la quota di utilizzatori abituali, che percorre con una qualche periodicità la strada regionale.
- La percezione del rischio appare complessivamente non particolarmente elevata, confidando nelle capacità di guida.
- La sicurezza stradale è una questione molto sentita. Le regole stradali sono percepite come giuste e necessarie. Non di meno vi è un'area minoritaria ma significativa di disinvolti e meno ortodossi nell'osservanza delle regole.
- Grande e generale attenzione ai vari aspetti della sicurezza propria e degli altri
- Positiva autovalutazione del proprio comportamento di guida con qualche eccezione (esempio cinture posteriori e uso di sedili omologati per bambini). Coerentemente permane l'area dei disinvolti.

# SPUNTI DI RIFLESSIONE E CONCLUSIONI

---

- Gli utenti delle strade pongono una generale attenzione al rispetto delle regole stradali e al controllo delle condizioni del mezzo. L'attenzione tende a ridursi quando si fa riferimento al telefono cellulare e ai dispositivi di sicurezza in dotazione agli altri passeggeri del mezzo.
- Il giudizio sui comportamenti di guida degli altri rivela una maggiore indulgenza verso se stessi.
- Attribuzione di un peso elevato agli aspetti e alle condizioni infrastrutturali in particolare alle condizioni del manto stradale e all'illuminazione.
- Dal complesso delle risposte sembra evidenziarsi una significativa differenza nell'efficacia attribuita alle azioni in ambito infrastrutturale rispetto a quelle di tipo informativo, formativo o di tipo repressivo (esempio uso degli autovelox). Tuttavia si rileva una marcata variabilità disaggregando i dati per singole strade.

# SPUNTI DI RIFLESSIONE E CONCLUSIONI

---

- L'analisi multivariata ha fatto emergere la presenza di diverse tipologie di utenti riguardo la soddisfazione e la percezione della sicurezza stradale.
- Risulta maggioritaria (poco meno dei 2/3 dell'intero campione) l'area di coloro che percepiscono il rischio e coerentemente giudicano le regole stradali opportune e adottano comportamenti di guida corretti (I gruppi «Gli scrupolosi» e «I più scrupolosi-timorosi»).
- Accanto a questa si identifica un gruppo che ancora percepisce il rischio ma che tuttavia valutano le regole stradali troppo restrittive e che considerano accettabile una guida veloce confidando sulle proprie capacità di guida. (Gruppo «I consapevoli-Disinvolti»). Caratterizzano soprattutto questo gruppo individui di età 40-49 anni, con titolo di studio medio-basso, con una buona esperienza di guida (21-30 anni) e che hanno avuto incidenti stradali con una frequenza maggiore rispetto alla media del campione.



# SPUNTI DI RIFLESSIONE E CONCLUSIONI

---

- Un'ultima area pari a circa il 15% del totale del campione raggruppa individui che manifestano nei confronti del tema della sicurezza stradale una certa indifferenza fino ad arrivare ad un eccesso di disinvoltura.
  
- L'analisi ha individuato due tipologie:
  - «Gli indifferenti» caratterizzati da giovani (18-29 anni), studenti, persone in cerca di prima occupazione con poca o minore esperienza di guida.
  - «Gli indifferenti-Spavaldi» che si caratterizzano soprattutto per titolo di studio basso, occupati quadri e impiegati, che hanno avuto incidenti stradali con una frequenza maggiore rispetto alla media del campione.