INDAGINE QUALITATIVA SU OPINIONI E ATTEGGIAMENTI DEI CITTADINI LAZIALI SULLA SICUREZZA STRADALE

I FOCUS GROUP COME STRUMENTO DI INDAGINE PRELIMINARE PER I QUESTIONARI RIGUARDANTI LA SICUREZZA STRADALE DA SOMMINISTRARE A CITTADINI DEL LAZIO UTENTI DELLA RETE ASTRAL

NOVEMBRE 2016

1. Premesse

Una parte strategica del progetto Astral è rappresentata dall'indagine qualitativa, che include sia categorie specifiche di utilizzatori professionali di strade come gli autotrasportatori e gli autisti, sia utenti abituali come automobilisti pendolari. L'indagine qualitativa risulta assai importante per la definizione del questionario che sarà successivamente somministrato, con l'obiettivo di analizzare in profondità opinioni e atteggiamenti dei cittadini laziali sulla sicurezza stradale.

Come è noto i focus group – tecnica di indagine sviluppata dalla psicologia sociale e ormai molto collaudata – non hanno in sé una rilevanza statistica quantitativa, ma tuttavia permettono di analizzare convincimenti profondi che spesso è difficile intercettare attraverso questionari e interviste, grazie ad un impiego del tempo assai più disteso, in una sala appositamente messa a disposizione, e all'interazione tra i presenti e il ricercatore, con le connesse dinamiche. Per queste loro proprietà i focus sono generalmente usati, tra le altre applicazioni, anche per mettere a punto temi e quesiti che poi saranno oggetto di successive analisi quantitative.

Perché il focus abbia successo, preparare accuratamente le domande che poi, nel corso del focus, sembreranno casuali. Nel nostro caso, occorre rilevare la percezione dei cittadini sulla sicurezza stradale nella Regione Lazio e in particolare nella rete viaria di competenza Astral; e individuare i fattori percepiti come più rilevanti e maggiormente connessione con il grado di sicurezza stradale.

Le acquisizioni necessarie sono le seguenti:

a) **Collocazione del rispondente in una tipologia di utilizzo della rete stradale Astral,** individuando un punto su una scala che prevede un uso della viabilità occasionale, periodico, regolare, professionale. Tale collocazione, insieme alle caratteristiche socioculturali, di genere, di provenienza geografica del soggetto (che qui diamo per note, essendo alla base della sua scelta come membro del focus group) permetterà radicare le sue reazioni e i suoi atteggiamenti in un contesto personale, sociale e di pratiche d'uso.

b) **Rilevanza della issue "sicurezza stradale" nelle opinioni del rispondente,** collocandola su una scala che prevede il fatalismo ("gli incidenti possono sempre accadere, è una fatalità"), l'indifferenza ("è un problema trascurabile"), forme di attenzione alla sicurezza che però la subordinano ad altri fattori ("occorre stare attenti alla sicurezza ma ci sono orari e scadenze che vanno rispettate") e infine la consapevolezza che il problema esiste, è rilevante e può essere limitato e contenuto grazie ad appropriati interventi e comportamenti umani. A questo punto della scala occorrerà distinguere fra coloro che ritengono che chi deve intervenire sono soprattutto le istituzioni, e quelli che stigmatizzano prevalentemente i comportamenti pericolosi degli utenti. Un'ulteriore distinzione è fra coloro che danno la colpa agli altri utenti e quelli che pensano che loro stessi debbano migliorare le proprie pratiche.

c) **Individuazione dei fattori di rischio e criticità.** Sulla base di quando enunciato al punto b), si individuano cinque tipologie i fattori:

1. **Fattori naturali esterni,** cominciando da quelli metereologici (pioggia, neve, ghiaccio). Non sono ritenuti esterni (vedi successivo punto c 3) quando il rispondente ha l'indice puntato contro chi doveva intervenire e/o informare l'utenza di tale criticità.
2. **Fattori normativi e regolamentari.** Insufficienza o lacunosità delle leggi e dei regolamenti, pene troppo leggere per i reati e le infrazioni, mancanza di coordinamento fra i vari organi dello Stato e tra i diversi comparti delle Forze dell'ordine (Carabinieri, Polizia Stradale, Vigili urbani, Polizia provinciale, Forestale). Rientra in questa categoria anche chi lamenta l'eccessiva fiscalità dei controlli (Autovelox, palloncino etc.) che secondo lui non sarebbero in grado di individuare i veri soggetti pericolosi, perseguitando invece cittadini innocenti.

3. **Fattori inerenti alle agenzie istituzionali che gestiscono la rete viaria,** come è Astral. In parte sono legati alla materialità dell'arteria stradale:

- Progettazione insufficiente della strada e dei suoi svincoli e ingressi, mancata separazione fra il traffico locale e quello a lunga distanza (complanari), dimensioni troppo ristrette rispetto ai flussi di traffico etc.;
- Manutenzione scarsa o inefficiente, manto stradale inadeguato, buche, sporcizia, insufficiente protezione contro le calamità naturali (frane, smottamenti) o imperfetta riparazione dei danni;
- Manutenzione straordinaria scarsa, inefficiente o non tempestiva in presenza di problematiche di transitabilità (sgombraneve, pioggia, allagamenti etc.)
- Carenza degli apparati di sicurezza: guardrail centrale assente o inefficiente, protezioni laterali, protezioni di piloni di cavalcavia e altri punti di possibile impatto, illuminazione delle gallerie, vie di fuga dalle stesse, corsie di decelerazione nelle discese, segnalazioni lampeggianti, carenza di piazzole di sosta e di corsia di emergenza etc.
- Segnaletica mancante, inefficiente, poco comprensibile, errata; mancanza o troppo lento aggiornamento di pannelli di informazione rivolti all'utenza e di altre forme di comunicazione delle problematiche, delle criticità e dei pericoli (incidenti, lavori in corso, restringimenti di carreggiata etc.)
- Mancanza di sorveglianza del traffico e di tutela delle regole: assenza o scarsa presenza di forze dell'ordine e degli operatori dell'agenzia che gestisce la strada, mancanza di tempestività nell'intervento (soprattutto in caso di incidente).

4. **Fattori inerenti agli utenti della strada.** La pericolosità e la sicurezza iniziano ad essere correlati ai comportamenti dei cittadini comuni , senza limitarsi ad un lamento sulle fatalità e sulle inefficienze dello Stato. Sarà importante distinguere tra le affermazioni in cui la colpa è sempre degli altri, e quelle in cui il rispondente si considera parte del

problema, e non uno spettatore esterno dell'inadeguatezza altrui. Ecco alcune tipologie di risposta e di attribuzione di responsabilità:

- Guidatori inesperti, imprudenti, disattenti. Il giudizio può essere generico, o coinvolgere particolari tipologie: motociclisti, camionisti, ciclisti, pedoni, mezzi agricoli, anziani, giovanissimi, gente che telefona col cellulare etc. Può essere correlato a particolari condizioni atmosferiche (ghiaccio, aquaplaning, vento) che richiedono esperienza e competenza particolare.
- Guida troppo veloce. Il concetto può essere espresso in forma semplice, oppure correlato alla furia di arrivare da parte di conducenti professionali.
- Guidatori stanchi, soprattutto il colpo di sonno dei camionisti per turni di lavoro troppo lunghi, ma anche condotte improprie da parte di conducenti di autobus di linea.
- Carichi eccessivi o impropri dei veicoli.
- Cattiva manutenzione o obsolescenza dei veicoli (impianto frenante, gomme lisce, luci insufficienti, scarichi inquinanti, perdita di olio etc.).
- Alcool e droghe, sballo, discoteche, sabato sera etc.

d) **Individuazione delle possibili aree di intervento.** Tenendo conto del precedente punto c), nella modalità in cui sono indicate le criticità è compreso un possibile modo per risolverle.

1. Da chi sottolinea soprattutto le caratteristiche "naturali" del rischio non ci si può aspettare molto, se non in termini di tempestiva segnalazione e altrettanto tempestiva riparazione dei danni.
2. Le proposte legislative e regolamentari eventualmente avanzate dai membri dei focus group saranno probabilmente cervellotiche e inutilizzabili, e rischiano di deviare i possibili interventi solo su una sfera della politica e dell'amministrazione di fatto preclusa alle persone comuni e che quindi non coinvolge le loro dirette responsabilità.

3. Molto utili invece le indicazioni che riguardano la gestione concreta della rete stradale e della viabilità. Sono centrali nel nostro intervento che tuttavia dovrà cercare, con le attività di informazione a valle del progetto, di "smuovere" i fatalisti (tutto è naturale) e coloro che, dando tutta la colpa alle amministrazioni e alla politica, non ritengono che il problema li riguardi attivamente.
4. Molto utili anche le osservazioni sulle condotte alla guida e alle pratiche di uso dei veicoli da parte della gente comune e dei guidatori professionali, non soltanto per la redazione dei questionari della successiva indagine quali-quantiativa, ma anche per impostare future campagne di comunicazioni.
5. Particolarmente significative le affermazioni dei rispondenti che riguardassero loro stessi e le intenzioni di modificare le loro condotte in futuro. In particolare:
    - Stile di guida
    - Messa a punto del mezzo
    - Moderazione nel consumo di alcool e altro
    - Uso del cellulare alla guida
    - Moderazione della velocità.

2. Composizione dei Focus Group

Sulla base di queste considerazioni, sono stati effettuati come da contratto due focus group.

Il primo – d'ora in poi individuato come FOCUS A - si è tenuto a Roma, nei locali gentilmente concessi dall'Università Roma Tre in Via Ostiense n. 139, dalle ore 16 alle ore 19,45.

Il secondo – FOCUS B – si è tenuto a Ronciglione (VT), nei locali gentilmente concessi dalla Biblioteca Comunale di Ronciglione in Corso Umberto I n. 26, dalle 9,45 alle ore 13,30.

Al FOCUS A hanno partecipato:

1. Gennaro, anni 46, residente a Roma, di professione autista. Dipendente di una ditta di autonoleggio di Latina che gestisce alcuni pulmini, particolarmente adibiti al transfer dagli aeroporti e da Roma di uomini

d'affari diretti alla zona industriale di Latina, e nei mesi estivi di turisti diretti al litorale pontino. Assiduo frequentatore per questo della Via Pontina.

2. Marcella, anni 62, residente a Roma, pensionata. Si reca abitualmente in auto a Campagnano di Roma per aiutare la figlia, mentre è al lavoro, nella cura dei bimbi piccoli. Percorre la Via Cassia e la Via Cassia Veientana.
3. Massimo, anni 39, residente ad Aprilia, ricercatore universitario. Pendolare lungo la Via Pontina; si sposta in motocicletta nei mesi caldi e in auto in quelli freddi.
4. Mario, anni 42, residente a Fiumicino, di professione autista. Dipendente di una ditta che alimenta il catering e i distributori automatici dell'Aeroporto di Fiumicino, facendo la spola tra l'Aeroporto, i depositi, i fornitori.
5. Serena, anni 22, studentessa, residente a Guidonia Montecelio. Si reca quasi ogni giorno all'Università in auto percorrendo la Via Tiburtina Valeria.
6. Alberto, anni 57, di professione artigiano – lavoratore autonomo (caldaie, idraulica, impiantistica), residente a S. Cesareo. Percorre abitualmente con il suo furgoncino la Via Casilina per motivi di lavoro.
7. Marcello, anni 42, di professione paramedico. Dipendente ospedaliero, con mansioni di autista tra i vari ambulatori e ospedali della zona Roma Nord, percorre abitualmente sia la Cassia Veientana che la Flaminia.

Al FOCUS B hanno partecipato:

1. Viviana, anni 44, di professione bibliotecaria, residente a Viterbo. Pendolare, in auto, per raggiungere quotidianamente il posto di lavoro utilizzando anche la Via Cassia.
2. Tarcisio, anni 52, dipendente di un Hotel-Ristorante-Residence, residente a Ronciglione. Con il furgone del suo datore di lavoro percorre abitualmente la Via Cassia per consegne e approvvigionamenti e, occasionalmente per il pickup dei clienti dell'albergo dalle stazioni e dall'aeroporto di Fiumicino.
3. Alberto, anni 25, dottorando presso l'Università La Sapienza di Roma, residente a Ronciglione. Pendolare in auto lungo la Via Cassia e la Cassia Veientana; in alternativa utilizza l'autobus di linea.

4. Carmine, anni 60, pensionato che svolge lavori saltuari di elettricista, residente a Sutri. Percorre abitualmente la via Cassia per raggiungere le case dei clienti per cui lavora, particolarmente in zona Olgiata.
5. Maria Rosaria, anni 45, dipendente pubblico, residente a Capranica. Pendolare con Roma, utilizza l'autobus di linea quando può ma è spesso costretta ad utilizzare l'auto propria in ragione dei suoi orari di lavoro.
6. Giacomo, anni 30, ricercatore universitario. Residente a Viareggio, ma stabilmente domiciliato a Ronciglione, si reca settimanalmente a Roma in auto per motivi di studio utilizzando la Via Cassia e la Cassia Veientana.
7. Kostantin, anni 40, autista di camion. Residente ad Hajnówka (Polonia) ma stabilmente domiciliato a Ronciglione. Utilizzatore professionale delle strade Cassia, Cassia Veientana, Flaminia, della Scafa, Tiburtina Valeria, Casilina.

3. Andamento dei Focus Group / Utilizzo della rete Astral

Per quanto riguarda la **collocazione del rispondente in una tipologia di utilizzo della rete stradale Astral,** tutti i quattordici membri dei due Focus usano attivamente la rete stradale Astral. Vi sono professionisti del trasporto (Gennaro 1, Mario 1, Marcello 1, Tarcisio 2, Kostantin 2), ai quali si aggiungono lavoratori autonomi (di diritto o di fatto) con esigenze di mobilità per raggiungere la clientela (Alberto 1, Carmine 2) e pendolari costretti, dalle caratteristiche dei loro percorsi, a utilizzare il mezzo proprio (Marcella 1, Massimo 1, Serena 1, Viviana 2, Alberto 2, Maria Rosaria 2, Giacomo 2). Con l'eccezione di Marcella 1, Maria Rosaria 2 e di Giacomo 2 si tratta di utenti quotidiani; questi tre rispondenti invece possono intendersi come utilizzatori plurisettimanali. Nel complesso, l'esperienza del viaggio su gomma sulla rete Astral è centrale nelle loro vite quotidiane.

Il fatto che la rete stradale che essi percorrono sia gestita da Astral non è largamente noto. Soltanto Gennaro 1 ha correttamente enunciato il passaggio di un gruppo di strade statali dall'Anas alla Regione e la successiva costituzione di Astral, di fronte a un incuriosito Focus 1 che non lo sapeva. Marcella 1 e Alberto 1 pensavano che fossero ancora strade statali Anas. Tutti gli altri nel Focus 1 erano

convinti che il passaggio fosse stato "alla Regione" o "alle Province". Nel Focus 2, nessuno è stato in grado di enunciare correttamente la presenza e il ruolo di Astral, tutti però in modo vago sapevano, per quanto riguarda la Via Cassia e la Veientana, che vi era stato un trasferimento di competenze verso la Regione. Giacomo 2 ha affermato che il conferimento di parti della Cassia a due province diverse aveva "complicato l'azione di manutenzione" del tracciato. Kostantin 2 ha mostrato costantemente un vivo scetticismo sull'utilità dei passaggi di gestione e sull'attività dei gestori.

Anche se non è strettamente attinenti alla missione dei Focus, appare opportuno segnalare al committente la scarsa conoscenza dell'azienda che è responsabile istituzionale della gestione e della manutenzione; sia perché la confusione dei gestori non conferisce una percezione di sicurezza, sia perché danneggia le stesse azioni e iniziative intraprese da Astral.

4. Andamento dei Focus Group / rilevanza della issue "sicurezza stradale"

Siamo passati successivamente ad esaminare la **rilevanza della issue "sicurezza stradale" nelle opinioni del rispondente.** I due Focus hanno mostrato un andamento differenziato. Il primo, collocato nell'area di Roma, si confronta con aree di forte traffico, di incidentalità concentrata e di intensi controlli (particolarmente Via Pontina e Via della Scafa), mentre il Focus 2 che ha interessato prevalentemente la Via Cassia si misura con zone meno abitate in cui i problemi della strada (traffico, incidenti) appaiono più "diluiti", più "casuali". A tutti i rispondenti del Focus 2 gli ultimi tratti della Via Veientana, in cui il traffico si confronta con l'ingresso a Roma, appaiono nonostante la doppia carreggiata una sorta di portale di ingresso ad un mondo più pericoloso e meno controllabile.

Più in dettaglio, nel Focus 1 gli utilizzatori professionali (e in particolare Gennaro 1 e Marcello 1) ma anche il pendolare motociclista Massimo 1 tendono ad escludere la fatalità negli incidenti e vedono il problema soprattutto come una causa di ingorgo. Tipico l'abbinamento "gli incidenti e gli ingorghi", considerati due ostacoli che è possibile trovare sulla propria strada (per una concorrenza di vari motivi, come vedremo più oltre) e che complicano la vita a chi deve viaggiare per lavoro. Non sfugge che tale abbinamento considera gli incidenti come

qualcosa che succede soprattutto agli altri, magari imprudenti o inabili, ma non a se stessi. Appare che gli incidenti avvengano a loro stessi solo in casi eccezionali che in qualche modo li giustificano: la caduta di un albero sulla strada (Alberto 1), i camion che hanno incidenti e si mettono di traverso, bloccando tutto (Gennaro 1), la pioggia fitta che allaga e "quelli che non sanno guidare fanno l'acquaplaning" (Marcello 1), e curiosamente "gli stranieri sulle macchine a noleggio che non sanno che strada prendere" (Mario 1 – che peraltro percorre le strade vicine all'Aeroporto di Fiumicino). In queste enunciazione il fatalismo, negato da tutti, ricompare in forma sotterranea: gli incidenti succedono solo agli altri, se avvengono a noi, per responsabilità altrui o per eventi eccezionali, non ci si può fare nulla. I vari utilizzatori professionali, e il giovane pendolare Massimo 1, ritengono evidentemente sufficiente il loro livello di preparazione e la manutenzione dei loro mezzi. Sempre nel Focus 1 l'anziana pensionata Marcella ritiene che "gli incidenti possono sempre accadere, bisogna stare attenti"), mentre la giovane studentessa Serena non mostra una particolare sensibilità al problema.

Nel Focus 2 l'unico che parli di fatalità è l'autista Konstantin 2. "Se ti capita un incidente, è un problema grosso perché perdi il lavoro ma che cosa ci vuoi fare, se capita capita", e allarga le braccia. "Dipende un po' da tutti" afferma la bibliotecaria Viviana 2, ma nel gruppo risulta prevalente l'arrivare al lavoro in tempo, percorrendo prudentemente la Via Cassia. Tuttavia la Veientana, e in particolare la galleria finale, è vista come un luogo in cui "ti può capitare di perdere la mattinata" (Maria Rosaria ") o che richiede itinerari alternativi. Carmine 2, artigiano saltuario all'Olgiata, mostra di conoscere gli svincoli nei quali abbandonare la Veientana per allungarsi sulla vecchia Cassia. "Ma non ci mette un sacco di tempo lo stesso?" chiede la pendolare Maria Rosaria; "Sì, ma non rischio di sfasciare il camioncino" è la risposta. Complessivamente la percezione della incidentalità e l'esigenza della sicurezza è inferiore all'area romana, mentre in Focus 2, c'è una percezione aumentata quando si abbandona il territorio della Tuscia entrando nel territorio romano ad alto rischio.

E' significativo comunque che, anche se stimolati da una domanda apposita, nessuno ha ritenuto di dover migliorare la sicurezza dei propri mezzi. Gli utilizzatori professionali hanno avvertito la domanda come negatrice della qualità

della loro prestazione, dando risposte nette: "La manutenzione dei nostri mezzi e puntuale e nessuno può dire niente" (Gennaro 1); "Ma pensi se la ASL vuole una grana giudiziaria o sindacale per un mezzo non in perfetta efficienza" (Marcello 1). Gli altri e i non professionali hanno taciuto e non si sono dimostrati attivi su questo tema.

5. Andamento dei Focus Group / Fattori di rischio e criticità

Iniziando con i **fattori naturali esterni**, non appare una criticità rilevata la neve, considerata evento eccezionale; il ghiaccio è citato solo da alcuni utilizzatori professionali del Focus 2 (Kostantin 2, Carmine 2, Tarcisio 2). La pioggia è largamente presente (Marcella 1, Massimo 1 – anche perché motociclista – Serena 1, Viviana 2, Carmine 2, Maria Rosaria 2), associata all'acquaplaning (Mario 1, Marcello 1, Massimo 1, Alberto 2) e alla mancanza di un asfalto drenante (Gennaro 1, Marcella 1, Marcello 1, Maria Rosaria 2, Tarcisio 2).

I fattori normativi e regolamentari non sono largamente presente. La paura del palloncino anti-alcool magari dopo un consumo non particolarmente abusato è presente in alcuni giovani (Giacomo 2 soprattutto, ma anche Serena 1 e Alberto 2); l'autovelox è visto come un pericolo (Marcella 1, Mario 1, Viviana 2) mentre gli utilizzatori professionali non lo citano e a domanda precisa affermano che i frequentatori abituali "sanno bene dove sono gli autovelox" (Mario 1, che però si lamenta della eccessiva fiscalità di quelli su Via della Scafa) oppure "si sa quali funzionano e quali invece sono solo spaventapasseri" (Konstantin 2). Nessun rilievo sulle forze dell'ordine o sul personale della manutenzione.

Vi sono invece critiche rilevanti **inerenti alle agenzie istituzionali che gestiscono la strada,** come è Astral. Critiche alla **progettazione della strada** hanno riguardato la Tiburtina Valeria (Serena 1). Sono state oggetto di contestazione l'inadeguatezza del tracciato, le dimensioni troppo ristrette rispetto ai flussi di traffico, i lavori in corso troppo lunghi e con continui sconvolgimenti dei percorsi: "Per andare all'università devo scegliere orari diversi da quelli dei pendolari, altrimenti la Tiburtina mi dà il martirio. In gran parte è ancora a carreggiata singola, con uno spazio insufficiente per tutto il traffico fra Tivoli e Roma, attraversando i paesi in cui si trovano furgoni e auto in doppia e tripla sosta che

restringono improvvisamente la sede stradale, soprattutto dove ci sono gli stabilimenti. Avvicinandosi a Roma si trovano continui lavori di allargamento della carreggiata che durano da anni, e spesso non si vede nessuno a lavorare, ma richiedono continue deviazioni che cambiano da un giorno all'altro, e anche dalla mattina alla sera. La Tiburtina non ha alternative: qualche volta mi sono buttata verso la Nomentana ma l'esperimento è stato fallimentare. Prenderei anche la Metro ma all'ora in cui viaggio io non si trova più un posto libero nei parcheggi. Insomma un disastro. Altro che Tiburtina Valley!"

Molti rispondenti hanno lamentato **l'inadeguatezza del manto stradale** in particolare per quanto riguarda l'asfalto drenante (Marcella 1, Massimo 1, Viviana 2, Alberto 2, Maria Rosaria 2), ma anche per buche (Carmine 2, Marcello 1), avvallamenti e fenditure (Tarcisio 2, Mario 1 – in particolare sui viadotti di Via della Scafa nella congiunzione tra una trave di cemento e la successiva). La mancanza dell'asfalto drenante è avvertita soprattutto dai guidatori non professionali, mentre i professionisti hanno evidentemente sviluppato tecniche di guida che prevengono i rischi dell'allagamento sulla carreggiata e puntano il dito piuttosto su crepe, buche e avvallamenti.

Alcuni denunciano anche la **sporcizia** particolarmente sulle aree di sosta. Gennaro 1: "Sulla Pontina all'altezza della tenuta presidenziale di Castelfusano ci sono aree di sosta o spazi fra la strada e il muro di cinta pieni di sporcizia. Il presidente non sa quanta spazzatura c'è proprio ai margini della sua tenuta. Una volta ho detto a una comitiva di turisti che quello era il muro della tenuta presidenziale, ma ho avuto tali commenti ironici che ora non lo dico più. Chi deve pulire la strada? E soprattutto i suoi margini, le aree di sosta ufficiali o no, i pochi cassonetti e cestini, i fossati di scolo, i pezzi di strada sostituiti da variante? Chi è responsabile per questa bruttura? Guidando sento quello che dicono i manager del nord e anche stranieri che porto a Pomezia e Latina, e non sono certo commenti lusinghieri." Altri rilievi sulla pulizia riguardano la Cassia Veientana, sempre sulle aree di sosta (Viviana 2, Alberto 2, Marcello 1). Le critiche riguardano in alcuni casi fatti precisi, come gli scarichi abusivi di calcinacci, da parte di imprese edili altrettanto abusive, particolarmente in zona Olgiata (Carmine 2, Konstantin 2, Marcello 1). Il polacco Konstantin 2 fa notare che spesso le ditte abusive sono

tenute da rumeni. Sulla Casilina le critiche alla pulizia sono soprattutto dovute alla densità di centri urbani e periferie (Mario 1, Alberto 1, Tarcisio 2).

Per quanto riguarda la manutenzione, l'accento è prevalentemente sulla **non tempestiva riparazione dei danni**. "Ci sono buche che restano per mesi" (Massimo 1, Giacomo 2, Marcella 1, Maria Rosaria 2), nel contesto di una percezione della manutenzione come attività scarsamente reattiva. "E' difficile che si veda qualcuno che lavora sulla strada" (Marcella 1); "No, non si vede proprio nessuno" (Massimo 1). Altri membri dei Focus rimangono zitti, ma non c'è nessuno che difenda una efficiente manutenzione.

Gennaro 1, sicuramente il rispondente più dotato di un pensiero strutturato sulla sicurezza stradale, fa notare che "Non si sebbene nemmeno **a chi segnalare le necessità di intervento**. Io quando ho particolari problemi faccio il numero della polizia stradale. Mentre in caso di incidente dicono che manderanno una pattuglia, e la pattuglia effettivamente arriva dopo non molto, se segnalo problemi di manutenzione l'attenzione cala, dicono che trasmetteranno la pratica all'Anas – anche se si parla della Pontina mi hanno detto Anas – ma non mi sembra che il problema gli stesse a cuore. Se ci fosse un telefono verde per segnalare i disservizi sarebbe meglio." A questo punto il conduttore ha fatto notare che avrebbe potuto essere **un'app per smartphone**. "Beh, magari" ha risposto Gennaro 1, e gli hanno fatto eco il ricercatore universitario Massimo 1 e l'autista Mario 1. La stessa tematica sollevata nel Focus 2 ha suscitato l'attenzione di Maria Rosaria 2, di Giacomo 2, di Viviana 2, ma senza proporre particolari soluzioni. Al suggerimento di un telefono verde o di un'app si sono detti favorevoli all'app Viviana 2, Alberto 2, Maria Rosaria 2 e Giacomo 2.

Sono segnalate varie **carenze degli apparati di sicurezza**. Il **guardrail** centrale, quando è in cemento, non viene considerato molto affidabile. Viviana 2: "in molti casi il guardrail è 'sbreccato', e questo significa che c'è stato un salto di corsia. La riparazione, poi, viene fatta non sostituendo il pezzo di guardrail ma con del cemento appiccicato lì, che non si sa come reggerebbe a un urto." Stesse opinioni in Massimo 1 e Tarcisio 2. Il guardrail centrale di metallo è invece talvolta "arrugginito" (Mario 1, Marcello 1) o "contorto" per precedenti urti (Marcella 1, Giacomo 2). La protezione laterale è segnalata come insufficiente: "spesso ci sono

solo dei paracarri di plastica e poi un fosso. Se caschi lì dentro rischi di capottare" (Mario 1), ma soprattutto è la **mancanza della corsia di emergenza** ad essere considerata un pericolo: "va tutto bene sulla Pontina finché qualcuno si ferma perché il motore è troppo caldo, o per un incidente, e allora sono code. La corsia di emergenza dovrebbe essere obbligatoria" (Gennaro 1). Tutti inveiscono contro coloro che utilizzano la corsia di emergenza per superare le code (Alberto 2, Carmine 2, Tarcisio 2, Mario 1, Konstantin 2, Marcella 1). Anche **l'assenza di piazzole di sosta** è segnalata: "devi per forza occupare la corsia di emergenza se hai problemi perché non ci sono mai piazzole quando servono" (Serena 1, Alberto 1, Maria Rosaria 2, Tarcisio 2). Massimo 1 fa notare che sull'Autostrada Roma-Civitavecchia sono state inserire **protezioni oblique in cemento** ad evitare l'impatto frontale con i pilastri dei ponti che sovrappassano l'autostrada. "Perché non si fa lo stesso sulle altre strade?"

Una lamentela generalizzata riguarda **l'illuminazione**, soprattutto nel Focus 2 e quindi lungo la Via Cassia. Viene lamentato un alternarsi di tratti debolmente illuminati (gli attraversamenti dei centri urbani) e di tratti completamente bui; "non si vede niente" soprattutto quando piove (Carmine), "e se un pedone vestito di scuro ti traversa improvvisamente la strada?" (Viviana 2). Il Focus 2 è compatto sulla questione dell'illuminazione carente, che è invece scarsamente interessante per il Focus 1, collocato in un contesto più abitato e frequentato. Sempre nel Focus 2 piovono critiche sulla galleria finale della Cassia Veientana in avvicinamento a Roma: illuminazione insufficiente a rischio incidenti.

In entrambi i Focus si lamenta che i **catarifrangenti** dei guardrail e dei paracarri non siano puliti con continuità. La polvere e il fango della strada impediscono loro di svolgere una funzione di orientamento e di guida, soprattutto in condizione di illuminazione precaria (notte, pioggia). "Basterebbe pulire un po' meglio e più spesso quei vetrini sui paracarri, e si eliminerebbero tanti incidenti" (Konstantin 2, Tarcisio 2, Gennaro 1). La **segnaletica** invece non è oggetto di particolare criticità probabilmente perché gli utilizzatori professionali e abituali delle strade conoscono bene i loro percorsi; sarebbe però richiesta una maggiore capacità di informare. "Perché non mettono quei **pannelli elettronici** con le segnalazioni, come ci sono sulle autostrade?", "Se si sapesse per tempo che più in là c'è l'ingorgo uno potrebbe fare un'altra strada", "Quei pannelli ci fanno sentire più

sicuri, soprattutto se non c'è scritto semplicemente 'buon viaggio'" (Gennaro 1, Mario 1, Marcello 1, Viviana 2, Maria Rosaria 2). Il conduttore ha segnalato in entrambi i Focus alcune possibilità di segnalazione alternative ai pannelli (**radio** "viaggiare informati", una app che potrebbe anche connettersi al **navigatore** di bordo per chi lo ha etc.). "La radio è efficace solo se ti parla della regione in cui ti trovi, e non di un ingorgo alla periferia di Trieste" (Mario 1), l'idea di far apparire sul navigatore gli ingorghi e le problematiche quasi in tempo reale, "come si vedono gli Autovelox fissi" (Giacomo 2) riscuote l'interesse dei più giovani e colti (Massimo 1, Alberto 2, Maria Rosaria 2, Giacomo 2) ma anche qualche scetticismo: "e chi ce l'ha, il navigatore?" (Carmine 2), "preferisco fare da solo" (Konstantin 2), "C'è il rischio che quando segnalano un problema o una coda si è già risolta" (Marcello 1).

Tra i fattori di criticità e di rischio il conduttore propone adesso, in entrambi i Focus, quelli **inerenti**
agli utenti della strada. I temi della pericolosità e della sicurezza si sganciano così dalle condizioni materiali della strada e dalle responsabilità delle istituzioni, e iniziano a essere correlati ai comportamenti dei cittadini comuni, compresi i rispondenti, senza limitarsi a un lamento sulle fatalità e sulle inefficienze dello Stato.

Una prima considerazione riguarda la **mancanza di esperienza, di capacità, attenzione** degli altri guidatori. Sono soprattutto gli utenti professionali della strada a evidenziare questo tipo di comportamenti. "Ci sono dei personaggi alla guida che ti domandi chi gli ha dato la patente. Arrivano 'a pizzo' del bivio senza sapere da che parte andare e spesso si fermano per capire qual è la loro direzione. Viaggiano al centro della strada occupando due corsie, vanno troppo piano o accelerano improvvisamente, cambiano direzione e corsia senza segnalarlo." E' Mario 1 che parla, e Marcello 1 rincara la dose. Alberto 1 stigmatizza coloro che lunga la Casilina vanno troppo piano per cercare un parcheggio; Gennaro 1, Tarcisio 2, Konstantin 2 si rendono anche loro protagonisti di una generica invettiva contro i dilettanti della guida, gli "incoscienti" (Alberto 2), i "vacanzieri" (Gennaro 1). Richiesti di dettagliare meglio, i rispondenti indicano alcune speciali categorie di utenti della strada. I **"vecchi che ci vedono poco"** sono una lamentela dei giovani, come appare ovvio,

e in particolare Massimo 1, Serena 1, Alberto 2 e Giacomo 2. I "**giovani** abbastanza scriteriati" preoccupano invece Marcella 1, Alberto 1 e Tarcisio 2. Al di là di questa facile polarizzazione, si additano come responsabili "i **camionisti** che vanno troppo veloci" (Massimo 1, Serena 1, Maria Rosaria 2, Carmine 2), mentre qualcuno se la prende con i "**motociclisti** indisciplinati" (Marcella 1, Marcello 1 – evidentemente il problema è più sentito nell'area di Roma).

Varie tipologie di comportamenti sono indicate come pericolose. Unanime è la condanna di **chi parla al cellulare** senza auricolare mentre guida, ma tutti ammettono di averlo fatto qualche volta ad eccezione di Gennaro 1 e di Mario 1 che difendono puntigliosamente i loro apparati viva voce. Nel Focus 2 invece non si registra questa difesa d'ufficio. La **stanchezza** è indicata come fattore di rischio soprattutto dagli autisti professionali e c'è qualcosa di autobiografico nelle loro asserzioni: "quando uno guida per ore e ore senza mai un momento di pausa per fumare una sigaretta, beh, prima o poi ti succede qualche cosa o ti addormenti." (Mario 1) "Se ne fregano dei controlli, corrono tutta la notte e poi qualcuno lo ritrovi messo di traverso alla strada." (Konstantin 2) "Il colpo di sonno. Il tuo nemico è il colpo di sonno" (Tarcisio 2).

Vi è qualche segnalazione per condotte improprie da parte di **conducenti di autobus di linea**, indicati come "prepotenti" da Marcella 1 e da Maria Rosaria 2 (qui sembra esserci anche una indicazione di genere) per "partenze dalla fermata troppo a scatto" e "si fermano senza segnalarlo prima", che tuttavia non sembrano generalizzate. Solo il motociclista Massimo 1 segnala il pericolo delle perdite di olio sulla strada da parte di automezzi pesanti. Abbastanza sorprendentemente, la **velocità** non è indicata come fattore di rischio, se non quando viene esplicitamente enunciata dal conduttore, in entrambi i Focus. Quasi che i rispondenti volessero indicare che le condizioni critiche della viabilità non consentono velocità eccessive. Solo a richiesta del conduttore i rispondenti sembrano accorgersi della velocità, che attribuiscono soprattutto ai camionisti, come già segnalato più sopra. Le seguenti tipologie di rischio hanno invece trovato riscontro tiepido in entrambi i panel: la presenza di mezzi agricoli sulla strada, i carichi eccessivi o impropri dei veicoli, la loro cattiva manutenzione e o obsolescenza dei veicoli (impianto frenante, gomme lisce, luci insufficienti, scarichi inquinanti etc.). Tutti considerano ovvio che i bambini stiano nei sedili

anteriori solo con speciali protezioni, ma solo rispondendo ad apposita domanda e quindi rifugiandosi in una risposta socialmente corretta. Solo alcuni degli utilizzatori professionali (Gennaro 1, Mario 1 e Tarcisio 2) hanno mostrato una conoscenza sufficiente dell'alternanza inverno/estate nei pneumatici, del rispetto delle pressioni esatte. Per gli altri la manutenzione è affidata soprattutto ai programmi di revisione e ai "tagliandi" delle ditte costruttrici, o è affrontato in forma empirica. Dice ad esempio Maria Rosaria 2: "Abbiamo due auto; una più grande, che guida mio marito, l'abbiamo comprata nuova e abbiamo seguito i programmi di manutenzione indicati dalla fabbrica. L'altra, più piccola, che uso io, è stata comprata usata. Ce l'ha venduta un meccanico che conosciamo e da cui mi reco in caso di problemi alla macchina o all'inizio dell'inverno per un giro di controlli. La macchina è in buono stato ma nella documentazione non c'era il libretto dei tagliandi."

Quanto alle **cinture di sicurezza**, ricevono una generica conferma riguardo ai sedili anteriori, "anche perché se non le metti la macchina comincia a protestare" (Serena 1, Carmine 2), mentre quanto ai sedili posteriori, e ai sedili degli utilizzatori dei bus, nessuno ne fa praticamente uso e l'obbligatorietà non è nota, salvo a Gennaro 1 che peraltro ammette: "cerco sempre di sistemare i clienti sui sedili posteriori del pulmino Mercedes che mi è affidato, per la loro sicurezza, e cerco di lasciare vuoto il posto vicino a me. Se è occupato, mi accerto che il viaggiatore (talvolta due) indossi/indossino la tintura di sicurezza. Per i posti posteriori, molti clienti, soprattutto gli stranieri, le indossano spontaneamente, ma io lascio che facciano come credono perché rientra nella loro responsabilità". Cosa peraltro discutibile.

Come precedentemente enunciato, solo la nonna pensionata Marcella 1 aveva esperienza diretta di **trasporto di bambini piccoli**; la sua precauzione è stata sempre quella "di collocare il seggiolino nei posti posteriori, mai davanti". Tuttavia anche lei parlava di buon senso, non era a conoscenza di norme che riguardano il trasporto dei minori. Da un brano di conversazione del Focus 2 è appara anche una totale ignoranza sul fatto che esistano norme per il **trasporto degli animali domestici,** pur essendoci ben tre proprietari e trasportatori di cani: Tarcisio 2, Viviana 2, Maria Rosaria 2.

Si segnalano tutti questi punti deboli perché siano affrontati in prossime campagne per la sicurezza stradale.

Ben più forte la reattività per quanto riguarda **l'abuso di alcool e di droghe**, anche se solo a richiesta del conduttore nel Focus 2: nel primo invece l'argomento è stato introdotto da Alberto 1. Si registra un atteggiamento univoco in entrambi i Focus, ma con una forte differenziazione tra l'alcool e le droghe. L'alcool è stato tematizzato prevalentemente come qualcosa che riguarda gli extracomunitari nel Focus 1, enunciato soprattutto dagli uomini (Marcello 1, citando anche la sua esperienza di operatore ospedaliero; Alberto 1, Mario). Si fa particolare riferimento al litorale e alla zona pontina (Via della Scafa, Via Pontina). Nel Focus 2 questa attribuzione non è emersa, forse per la presenza di un cittadino polacco, ma ugualmente i membri del Focus hanno fatto fatica a riconoscere il problema come una criticità domestica. "Certa gente beve e ribeve dopo il lavoro e quando torna a casa in macchina guai a chi incontrano sulla loro strada" (Tarcisio 2, Carmine "). La "certa gente" non è stata identificata nonostante un tentativo del conduttore di andare oltre; in entrambi i Focus la risposta su questo tema è stata prevalentemente maschile.

Corale invece la riprovazione per la guida dopo aver assunto stupefacenti, indicata da tutti (sia nel Focus 1 che nel 2) come riprovevole condotta giovanile, prevalentemente nei giorni di festa e nel ritorno dalle discoteche, comprese quelle collocate lungo la Via Cassia e sul litorale. Il problema, in questo caso, è considerato "domestico" anche se circoscritto ai giovani. Ad alcuni giovani anzi visto che i giovani tra i rispondenti hanno marcato la loro distanza da queste condotte: Serena 1 ("purtroppo ne vedo tanti, anche fra quelli che andavano a scuola con me" – e che evidentemente non frequenta più), Giacomo 2 che parla di loro , collocandosi già fra gli adulti, come di "gente che brucia la propria vita". E' evidente che nel caso di una campagna per la sicurezza stradale questo tema, più che di una campagna generalista, dovrebbe essere oggetto di campagne mirate al target dei consumatori di droga e di quello dei forti consumatori di alcool.

6. Alcune indicazioni utili per la redazione dei questionari

I Focus group consentono di analizzare in profondità le motivazioni dei rispondenti, scavando fra risposte più convenzionali e attente alle convenzioni sociali. Nel nostro caso, è evidente una **percezione sottodimensionata del tema della sicurezza stradale** e la debolezza di veri momenti autocritici (enunciazioni del proprio desiderio di migliorare lo stile di guida, o la manutenzione del proprio mezzo, o altre condotte). Inoltre **la conoscenza delle regole è affidata a un contesto tradizionale e scarsamente aggiornato**: un esempio fra tutti l'obbligo delle cinture di sicurezza anche nei sedili posteriori, sancito dalla legge ma largamente ignorato; ma anche le misure da prendere per il viaggio sicuro dei minori (seggiolini speciali) avvolto da una certa improvvisazione. Più che di condotte trasgressive è il caso di parlare di **ignoranza delle norme e delle pratiche** legate alle tecnologie più attuali. Si avverte con forza l'esigenza di **campagne per la sicurezza stradale** mirate soprattutto sul tema della **responsabilità di ciascuno**, verso se stesso e verso gli altri, non eludibile con critiche alle istituzioni o agli altri utenti della strada.

Le esigenze emerse riguardano inoltre la necessità di una più precisa messa a fuoco dell'esistenza e della funzione di **Astral** e l'utilità, emersa spontaneamente dalle indicazioni dei rispondenti, di tutte le forme possibili di **informazione agli utenti**, in particolare **pannelli elettronici, radio, app per smartphone e navigatore.** Questa tipologia di innovazione sembra particolarmente gradita agli utenti e da loro attesa.

Si consiglia di puntare molto, sia nel questionario sia nella successiva campagna informativa, al tema della responsabilità individuale che appare debole, divisa tra lo "scaricabarile" sulle istituzioni e quello sulle responsabilità dei comportamenti rischiosi di altri. Il focus group ha permesso inoltre di registrare ampie e varie ammissioni di disattenzione e inadempienza per quanto attiene l'uso del cellulare e alla guida e la moderazione della velocità. Si deve infatti intendere come una rimozione la latenza dei rispondenti su questo punto e, più ampiamente, sugli stili di guida. Inoltre il nesso logico fra la messa a punto del mezzo e il comportamento su strada è opaco, e la periodica revisione del mezzo non viene avvertita come una ineludibile necessità.

Se questi sono alcuni dei temi su cui insistere presso il pubblico generalista degli automobilisti e degli autotrasportatori, la questione dell'alcool delle droghe deve essere affrontata prevalentemente con campagne mirate, rivolte ai potenziali pubblici a rischio e non su un pubblico generalista. I pubblici mirati infatti risulterebbero impermeabili a motivazioni esortative, tipiche delle campagne su questo tema per la generalità del pubblico.

Concludendo, l'esperienza dei due Focus Groups ha consentito di realizzare uno spaccato, difficilmente realizzabile in altro modo, di comportamenti e condotte di guida, ampiamente diffusi, che appaiono galleggiare su una conoscenza abbastanza approssimativa delle variazioni attuali delle norme e delle pratiche. Quasi che guidare un mezzo sofisticato e ad alta tecnologia fosse ancora una pratica tradizionale, legata ad un set di conoscenze apprese all'epoca del conseguimento della patente e poi blandamente aggiornate. In questo divario c'è lo spazio per un intervento: prima di analisi quali-quantitativa, poi di intervento con campagne informative mirate e concreti miglioramenti alla circolazione stradale.