

I GIOVANI E L'INCIDENTALITÀ STRADALE: IL RUOLO DELLE POLITICHE ISTITUZIONALI E LE INIZIATIVE DELLA CITTADINANZA NELLA PROMOZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE TRA I GIOVANI

Attila GRIECO¹, Chiara MONTALDO¹, Sylvie OCCELLI¹, Silvia TARDITI¹

SOMMARIO

Il presente documento concerne il tema dei giovani e della sicurezza stradale. Prendendo le mosse dall'inquadramento del problema (i numeri dell'incidentalità stradale fra i giovani) e da una rassegna dei motivi per cui i giovani sono sovraesposti agli incidenti stradali, si analizzano alcune strategie di sicurezza stradale rivolte alla popolazione giovanile. In particolare, l'attenzione è concentrata sui rapporti fra le politiche istituzionali di tipo tradizionale, che mirano soprattutto ad aumentare le capacità tecniche dei giovani, e una serie di politiche innovative, che puntano invece a entrare in sintonia con la mentalità giovanile e influenzare il comportamento dei giovani attraverso la comunicazione peer-to-peer, la condivisione delle esperienze, l'utilizzo di nuove forme di interazione.

Il focus territoriale del paper è costituito dalla Regione Piemonte, in cui è attivo il Centro di monitoraggio regionale della sicurezza stradale (CMRSS) insediato presso l'IRES Piemonte: vengono quindi analizzate le caratteristiche dell'incidentalità giovanile in Piemonte, presentate le principali politiche per i giovani avviate con il Piano regionale della sicurezza stradale e formulate alcune raccomandazioni per aumentare l'incisività delle politiche regionali e nazionali.

¹ IRES Piemonte, via Nizza 18, 10125, Torino, e-mail:(grieco, montaldo, ocelli, tarditi)@ires.piemonte.it

1 Introduzione

Secondo le stime dell'Organizzazione Mondiale della Sanità (WHO, 2009), nel 2030 gli incidenti stradali saranno la quinta causa di morte a livello mondiale. Ma se si considera la popolazione giovanile, la situazione è ancora più allarmante: l'incidentalità stradale è già adesso la prima causa di morte per i giovani nella fascia d'età compresa tra i 15 e i 29 anni.

Questo problema determina ingenti costi sociali ed economici che gravano sulle vittime degli incidenti, sui loro familiari e sull'intera società, in aggiunta al costo inestimabile del dolore per la perdita di una vita umana. Pertanto, l'obiettivo di ridurre l'incidentalità stradale fra i giovani è un elemento essenziale di tutte le strategie di sicurezza stradale messe in campo dalle amministrazioni (Commissione europea, 2010, ERSO, 2006).

Se i motivi per cui i giovani sono maggiormente esposti al rischio di incidenti stradali sono stati indagati dalla letteratura in anni recenti (ECMT, 2006; UK DfT, 2007; ISS, 2005) e possono essere ricondotti prevalentemente a fattori legati all'inesperienza, all'età e al genere, l'identificazione e l'attuazione di misure appropriate per contrastare il fenomeno restano una sfida aperta ancora priva di punti fermi.

Le strategie di sicurezza stradale rivolte alla popolazione giovanile di tipo istituzionale mirano generalmente ad aumentare le capacità tecniche dei giovani. Si stanno però diffondendo in anni recenti dei tipi di politiche innovative, spesso emergenti spontaneamente dalla cittadinanza organizzata in associazioni o gruppi di interesse, che puntano invece a entrare in sintonia con la mentalità giovanile e influenzare il comportamento dei giovani attraverso la comunicazione peer-to-peer, la condivisione delle esperienze, l'utilizzo di nuove forme di interazione (es. social network). Queste politiche sembrano condurre a risultati soddisfacenti e appaiono indicate per affiancare, e talvolta sostituire, le politiche di educazione tradizionali.

Nel dettaglio, il testo è articolato come segue.

Un primo capitolo mostra l'entità del problema dell'incidentalità stradale fra i giovani in Europa e in Italia (cap. 2). Poi, si illustrano alcuni motivi per cui la popolazione giovanile risulta essere particolarmente esposta al rischio di incorrere in incidenti stradali (cap. 3).

Successivamente, si presenta una rassegna di buone pratiche europee relative a forme innovative di comunicazione ed educazione alla sicurezza stradale per i giovani (cap. 4).

Il cap. 5 analizza in modo più puntuale l'incidentalità stradale giovanile in Piemonte, a partire dai dati ufficiali Istat. Le politiche regionali di sicurezza stradale elaborate per i giovani dalla Regione Piemonte e il modo in cui i cittadini piemontesi percepiscono le strategie pubbliche di sicurezza stradale sono oggetto del cap. 6. Infine, il cap. 7 presenta le conclusioni del testo, formulando alcune raccomandazioni per aumentare l'incisività delle politiche giovanili di sicurezza stradale, alla luce delle forme di educazione e comunicazione innovative che iniziano a diffondersi in Europa.

2 I numeri dell'incidentalità stradale giovanile in Europa e in Italia

I dati relativi all'incidentalità giovanile in Europa (ETSC, 2011)² mostrano che nel decennio 2001-2010 140.000 giovani tra i 15 e i 30 anni d'età³ hanno perso la vita sulle strade dei 27 Paesi membri. Nel 2010 i morti sono stati poco più di 9.000, a fronte dei quasi 19.000 registrati nel 2001. Il tasso medio annuo di riduzione della mortalità giovanile è stato del 6,7%, mentre per il resto della popolazione il valore registrato è del 5,7%.

Non vanno dimenticate, inoltre, le vittime adulte degli incidenti causati dai giovani conducenti: per ogni giovane conducente che muore, infatti, perdono la vita nello stesso incidente anche altre 1,2 persone (tra altri conducenti, passeggeri e pedoni).

Le azioni di contrasto all'incidentalità stradale impostate dai vari Paesi membri hanno portato, nel periodo 2001-2010, ad una riduzione complessiva di oltre 45.000 giovani vittime: il beneficio economico per la società (risparmio di costi sociali) di tal risultato è stato stimato attorno ai 78 miliardi di Euro⁴ (Fig. 1).

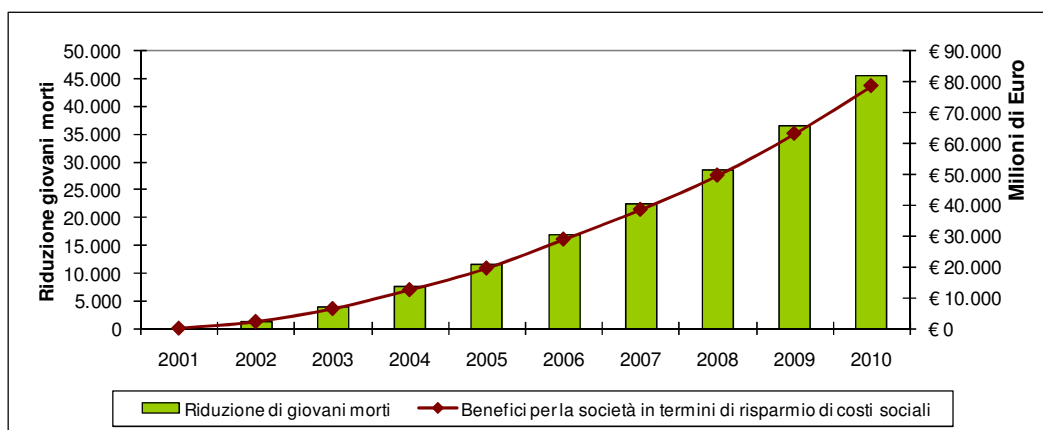


Figura 1 - Riduzione totale delle giovani vittime (15-30 anni d'età) per incidenti stradali e stima dei benefici economici totali (o riduzione di costi sociali) in milioni di Euro in Europa dal 2001 al 2010. Fonte: elaborazione CMRSS su dati ETSC.

Quanto all'Italia, nel decennio 2001-2010 le vittime sotto i 30 anni d'età si sono quasi dimezzate (-49%), a fronte di una riduzione dei morti totali del 42,4%. In particolare, considerando le 4.090 vittime rilevate in Italia nel 2010⁵, la fascia d'età più colpita è quella

²I dati a cui si fa riferimento sono quelli pubblicati da ETSC (European Transport Safety Council), che ha sviluppato un nuovo strumento valutativo per lo studio dell'incidentalità stradale denominato PIN (Road Safety Performance INdex) e che periodicamente (circa tre volte all'anno) pubblica dei rapporti sullo stato dell'incidentalità stradale in Europa chiamati PIN Flashes. I dati sull'incidentalità giovanile qui citati sono pubblicati nel PIN Flash 21: Reducing Road Deaths Among Young People Aged 15 to 30, pubblicato a novembre 2011.

³Secondo chi ha condotto l'analisi europea, prima dei 15 anni i giovani sono ancora dipendenti dalle scelte dei genitori, soprattutto per quanto concerne gli spostamenti su strada. A 15 anni, nella maggior parte delle nazioni europee, è possibile cominciare a guidare i ciclomotori, divenendo a pieno titolo responsabili delle proprie azioni di mobilità.

⁴La stima è stata calibrata prendendo come riferimento i prezzi al 2009.

⁵Comunicato ufficiale Istat 9 novembre 2011, disponibile all'indirizzo internet: www.istat.it/it/archivio/44757.

compresa tra i 20 e i 24 anni (389 morti nel 2010), seguita dalla fascia 25-29 anni (347 morti). La Fig. 2a presenta le variazioni dei giovani morti nel decennio 2001-2010 nelle regioni italiane. Dal confronto con le altre regioni, si nota come in Piemonte il calo delle vittime giovani sia stato del 58% (erano 167 nel 2001, 70 nel 2010), superando - per quanto concerne i giovani - il traguardo di dimezzamento richiesto dall'Unione europea. Rapportando i valori delle vittime e dei feriti alla popolazione nella rispettiva classe di età, si rileva che nel 2010 i valori medi nazionali presentano sei vittime e poco più di 600 feriti ogni 100.000 giovani residenti (Fig. 2b). Il confronto regionale evidenzia gli elevati valori di Valle d'Aosta e Umbria, per quanto concerne i morti, e della Liguria, per il numero di feriti, mentre il Piemonte è sostanzialmente allineato ai valori medi nazionali.

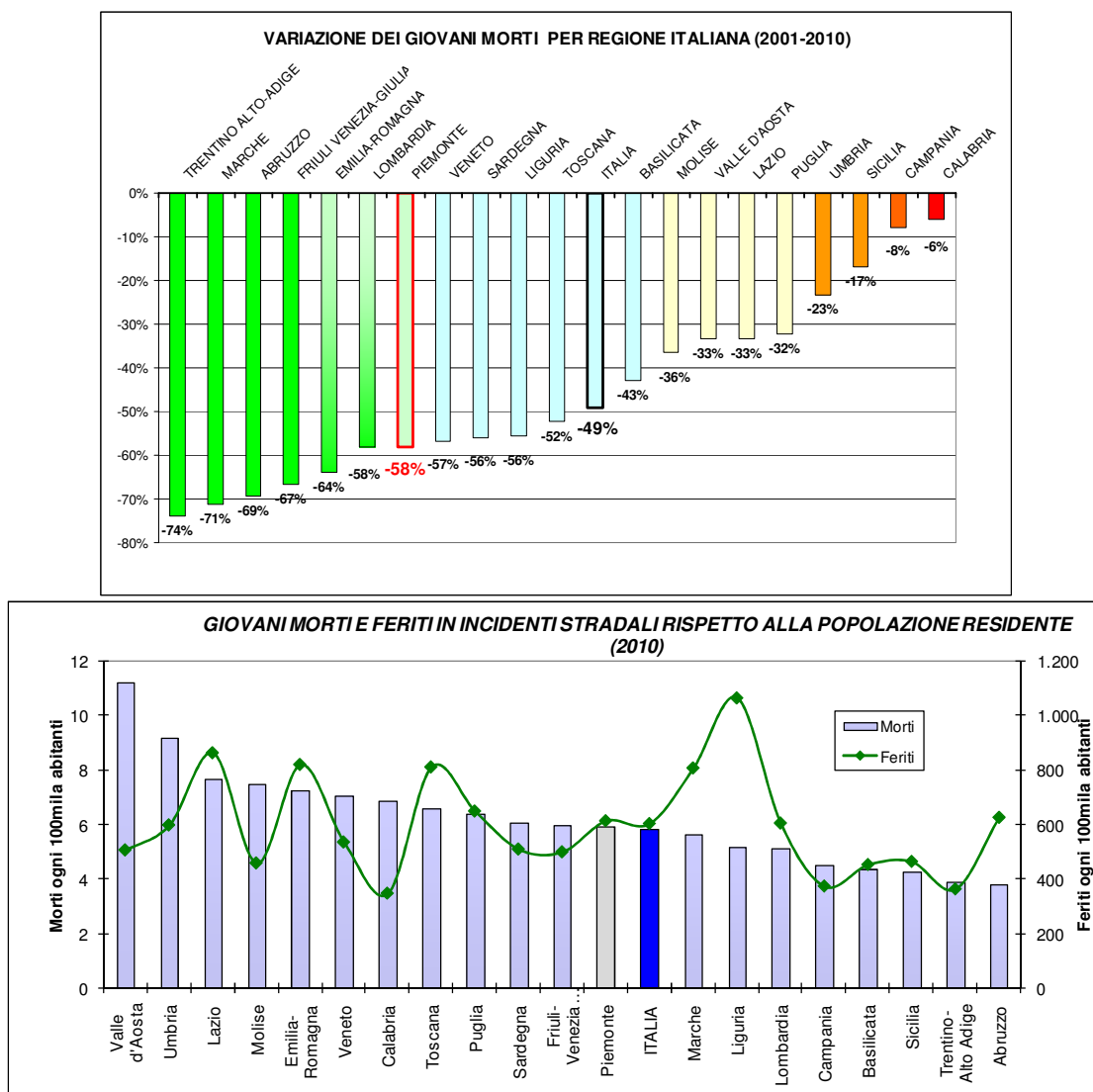


Figura 2 - a) Variazione delle vittime di incidenti stradali sotto i 29 anni di età nelle Regioni e in Italia nel periodo 2001-2010. b) Giovani sotto i 29 anni morti e feriti in incidenti stradali ogni 100.000 giovani residenti per regione italiana nel 2010. Fonte: elaborazione CMRSS su dati ISTAT.

Da un ulteriore confronto tra regioni, che considera la percentuale di giovani vittime e la

percentuale di giovani residenti, è possibile ottenere la situazione illustrata nella Fig. 3: i valori medi nazionali sono rappresentati dalla linea tratteggiata, mentre le regioni che presentano valori inferiori alla media nazionale sono contenute nel rettangolo disegnato dal tratteggio (fra cui vi è il Piemonte). Al contrario, Valle d'Aosta, Campania e Umbria mostrano le situazioni più preoccupanti. Particolare è la situazione della Sicilia, caratterizzata da un'altissima concentrazione di giovani residenti sotto i 29 anni (ben il 43% dell'intera popolazione siciliana).

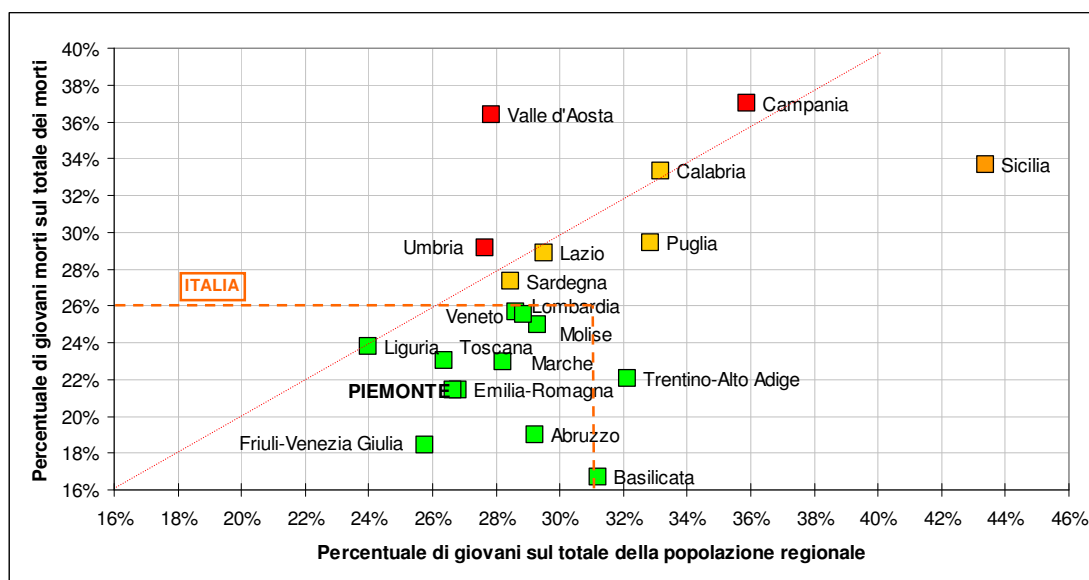


Figura 3 - Classificazione delle regioni italiane in base alla percentuale di giovani vittime e alla percentuale di giovani residenti per ciascuna regione nel 2010. Fonte: elaborazione CMRSS su dati ISTAT.

3 Le cause dell'incidentalità giovanile

Se gli incidenti stradali sono l'esito, complesso, dell'interazione di molteplici fattori, riconducibili ai comportamenti umani, alle caratteristiche del veicolo, alle condizioni delle infrastrutture e del contesto (territoriale, climatico, ecc.), la letteratura europea segnala che anche altri tre fattori specifici hanno un ruolo importante nell'incidentalità giovanile: l'esperienza, l'età e il genere (ECMT 2006, UK DfT 2007).

Imparare a guidare in maniera corretta per utilizzare con competenza e giudizio l'infrastruttura stradale richiede tempo e pratica. Con il passare del tempo, le azioni della guida (cambiare marcia, controllare gli specchietti retrovisori, girare il volante, valutare correttamente le situazioni e reagire in modo appropriato, ecc.) divengono automatiche. Nel caso dei nuovi conducenti, invece, esse richiedono una specifica considerazione e contribuiscono ad affaticare la mente, distogliendola potenzialmente dal rivolgere la massima attenzione alla strada. Pertanto, l'attenzione dei nuovi conducenti è spesso sovraccaricata e la loro capacità di combinare azioni simultanee è limitata.

È l'esperienza, acquisita attraverso la pratica, ad aiutare l'utente della strada nella prevenzione delle situazioni di pericolo e a rivelarsi utile strumento per uscirne indenni.

I dati mostrano che il tasso di incidenti dei nuovi conducenti diminuisce con l'aumentare dell'età a cui si può ottenere la patente di guida (ETSC, 2011): ciò indica che l'età è un fattore da considerare nella valutazione degli incidenti stradali tra i giovani. L'età gioca un ruolo importante soprattutto dal punto di vista sociale (Istituto Superiore di Sanità, 2005). Il giovane ha stili di vita e abitudini di mobilità che si differenziano dal resto della popolazione: tende a muoversi con più frequenza nelle ore serali e notturne; in una percentuale non trascurabile è consumatore di alcol (ISTAT, 2012) o droghe; utilizza correntemente strumenti che favoriscono la distrazione dalla guida (autoradio, telefoni⁶, tablet, lettori musicali).

In maniera minore, poi, è da tenere in considerazione anche la differenza di genere tra uomo e donna: i giovani di sesso maschile sono più esposti al rischio, sia perché guidano di più, sia perché tendono a sovrastimare le proprie capacità fisiche e la propria competenza alla guida di un veicolo, nonché a guidare a velocità eccessive e a correre maggiori rischi.

Alcuni studiosi italiani hanno poi puntato l'attenzione sulla dimensione psicologica dei giovani utenti della strada (Giannini, Lucidi, 2007), ritenendola una componente fondamentale nella valutazione del rischio incidentale. Tra i giovani conducenti, soprattutto, può innescarsi quello che viene definito il “paradosso del giovane guidatore”, fenomeno secondo il quale un giovane conducente, ogni volta che riesce ad uscire indenne da una situazione potenzialmente pericolosa manifestatasi in seguito ad una sua imprudenza, rafforza la propria convinzione di immunità da qualsiasi minaccia. Questo atteggiamento, favorito dalle peculiarità della condizione giovanile cui si è fatto cenno poco sopra (relative ad esperienza, età e genere), è in grado di scatenare un pericolosissimo gioco al rialzo con la sorte che, in alcuni tragici casi, porta a conseguenze drammatiche.

In sintesi, si può affermare che gli elevati livelli di rischio stradale dei giovani sono un prodotto sia delle caratteristiche intrinseche delle persone in giovane età, sia delle pressioni dell'ambiente sociale in cui essi vivono, sebbene la maggior parte dei giovani non metta deliberatamente a repentaglio la propria incolumità.

Quanto osservato pone i decisori di fronte a un problema di difficile soluzione: mentre i giovani conducenti devono acquisire esperienza di guida per aumentare i propri livelli di sicurezza, il processo stesso di acquisizione dell'esperienza espone loro stessi e gli altri utenti della strada al rischio di incidenti stradali (ECMT, 2006).

L'obiettivo delle politiche di sicurezza stradale rivolte ai giovani deve essere pertanto quello di non aspettare che il circolo vizioso del “paradosso” venga interrotto dall'eventualità di un incidente, ma di mettere in atto strategie di intervento capaci di contrastare sia le tendenze “fataliste” di fronte all'imprevedibilità dell'incidentalità stradale, sia la percezione, altrettanto

⁶ Si vedano a questo proposito nel capitolo 6 i risultati di un sondaggio condotto in Piemonte sui comportamenti alla guida in caso di utilizzo di apparecchiature telefoniche.

pericolosa, che ogni incidente sia evitabile e coinvolga solo le persone impreparate alla guida (SafetyNet, 2009), senza però penalizzare eccessivamente la categoria dei giovani, limitandone l'accessibilità e la mobilità.

4 Le politiche di sicurezza stradale per i giovani: buone pratiche europee

Considerando la rilevanza del problema dell'incidentalità stradale giovanile, è necessario che le istituzioni e la cittadinanza mettano in campo tutte le possibili contromisure per ridurre la severità del fenomeno. Le azioni per i giovani possono riguardare un ampio spettro di misure (in gran parte di competenza del governo nazionale), quali ad esempio:

- l'innalzamento dell'età del conseguimento della patente;
- le modifiche al percorso formativo per il conseguimento della patente (durata, contenuti della formazione);
- l'aumento delle restrizioni alla guida per i neopatentati;
- l'inasprimento dell'enforcement, anche mediante l'uso delle nuove tecnologie (scatole nere, alcolocks, ecc.).

Tutte le misure devono essere coordinate in un approccio specifico rivolto ai giovani, che utilizzi le forme di comunicazione e di interazione più adatte per la popolazione considerata: le forme tradizionali di comunicazione, quali ad esempio le lezioni frontali e l'acquisizione delle competenze tecniche relative alla guida, spesso si dimostrano insufficienti a formare i giovani, perché scarsamente attraenti e motivanti.

Al contrario, le forme di comunicazione più efficaci sono quelle che influiscono sull'attitudine al rischio, più che sulle conoscenze e competenze tecniche: è stato rilevato che la trasmissione delle informazioni tra pari, i racconti esperienziali da parte di altri giovani, il ricorso ai social network, le attività di tipo informale organizzate dai giovani per i giovani, sono tipi di comunicazione più adatti all'universo giovanile e pertanto più adeguati a lasciare un segno duraturo nella psicologia dei giovani interessati (FGM-AMOR, 2010, Avallone *et al.*, 2011).

Analizzando le azioni più innovative di sicurezza stradale rivolte ai giovani si possono ravvisare alcune caratteristiche fortemente rappresentate:

- l'utilizzo di Internet e delle piattaforme sociali (es. Facebook) per interagire con i giovani utilizzando gli strumenti a loro più familiari;
- la comunicazione di tipo peer-to-peer, cioè effettuata tra pari, evitando lezioni teoriche e conoscenze "imposte dall'alto";
- la grande diffusione di progetti/associazioni ideati da giovani per i giovani, che risultano particolarmente efficaci per la vicinanza di età, di problemi, di strategie di comunicazione.

Tra i progetti di ricerca promossi dall'Unione europea, si segnalano i seguenti progetti rivolti ai giovani, aventi un approccio innovativo nei confronti della comunicazione della sicurezza stradale:

- **progetto Module Close-To.** La ricerca ha dimostrato che i giovani conducenti che si confrontano con storie di incidenti stradali gravi presentate da persone della stessa età sono meno propensi a guidare in modo rischioso e spericolato. Sentire racconti di incidenti reali in un faccia a faccia piuttosto che conoscerli attraverso dei libri, rende i giovani emotivamente più partecipi e li porta a diventare più attenti in futuro.

Il progetto Module Close-To propone un metodo sperimentale per prevenire gli incidenti stradali durante la fase di apprendimento alla guida: principi di peer education (metodo nel quale “pari si confrontano con pari”) vengono attuati come parte dell’educazione stradale teorica, sotto forma di autentici racconti effettuati dai peer mentor, ovvero i giovani coinvolti in un incidente stradale come responsabili, vittime o soccorritori. Attraverso un’azione peer to peer, gli studenti possono capire che cosa è un incidente stradale, quali sono i fattori di rischio e come evitarlo. Il titolo del progetto, “Close-To”, si riferisce quindi a una doppia vicinanza, quella del peer mentor all’incidente di cui si fa portavoce e quella del peer mentor agli studenti, giovani come lui. Il progetto (www.close-to.net, FGM-AMOR, 2010) è stato attuato in 11 paesi europei tra il 2007 e il 2010;

- **progetto Heroes.** Il progetto europeo *Heroes - HEalth & ROad safety: volunteering heroes* (<http://www.ryd.eu/heroes/home.php>), attivo tra il 2008 e il 2011, si è posto l’obiettivo di riunire le organizzazioni giovanili di volontariato nella prevenzione sanitaria e promozione della salute (in particolare HIV/AIDS, prevenzione alcol e droga), le organizzazioni della sicurezza stradale, le università e altri istituti che lavorano con i giovani adulti, e i peer educator, per scambiare metodi di lavoro e condividere buone pratiche in materia di sensibilizzazione per adolescenti e giovani adulti, nonché affrontare i fattori di rischio e di protezione con un impatto sugli stili di vita e sui comportamenti. Il progetto ha previsto lo sviluppo di una rete virtuale di volontari, studenti ed educatori, informati sulle campagne organizzate in altri paesi e in altri settori d’azione, e formati per svolgere attività intersettoriali di alto livello.

La diffusione dei risultati del progetto è stata affidata al sito web, contenente tra l’altro: le linee guida per creare a basso costo una campagna per i giovani con contenuti interdisciplinari (Druart *et al.*, 2011); la presentazione di 13 campagne intersettoriali aventi l’obiettivo di combinare elementi di prevenzione sanitaria con la sicurezza stradale; una rassegna di 47 migliori pratiche europee relative a progetti/campagne di sensibilizzazione sui temi della salute (consumo di alcol, droghe, diffusione dell’AIDS) e della sicurezza stradale;

- **progetto Rosype.** Il progetto *Rosype - ROad Safety for Young People in Europe* (<http://rosype.michelin.eu>) è un progetto triennale attualmente in corso (giugno 2009 - giugno 2012), cofinanziato dall’Unione europea e avente come coordinatore l’azienda di pneumatici Michelin. L’obiettivo generale del progetto è di avviare una sensibilizzazione a livello europeo sulla sicurezza stradale e svolgere campagne di educazione per gli utenti della strada di età compresa tra 6 e 25 anni. Il progetto mira a influenzare il

comportamento dei giovani utenti della strada attraverso approcci didattici innovativi, nuove tecnologie dell'informazione e campagne pubbliche di sensibilizzazione. Da una prima analisi dei risultati condotta a metà del 2011, è emerso che sono state condotte azioni in 15 Paesi europei, con il coinvolgimento di 7 organizzazioni come partner; sono state realizzate 30 diverse attività ogni anno, che hanno coinvolto 500.000 giovani;

- **progetto Icarus.** Il progetto (<http://www.webicarus.eu>), operativo tra il 2009 e il 2011, prende le mosse dal progetto Icaro promosso dalla Polizia Stradale italiana, e ha come obiettivo la costruzione in Europa di una rete di ricercatori, educatori ed operatori di polizia per una ricerca sui comportamenti di guida dei giovani guidatori e sui principali fattori che mettono a repentaglio la sicurezza stradale.

Il Progetto si è articolato in quattro fasi. La prima fase ha avuto come obiettivo la costituzione di una rete europea di istituzioni impegnate nella promozione della sicurezza stradale. Nella seconda fase sono stati somministrati circa mille questionari per ogni Paese (per un totale di circa 12.000 questionari), con l'obiettivo di valutare l'atteggiamento dei giovani verso la sicurezza stradale, le caratteristiche personali, le opinioni, le abitudini e le abilità dei giovani. La ricerca ha consentito di identificare specifici profili dei conducenti di automobili e motocicli: lo stile di guida a rischio, lo stile di guida "overconfident", lo stile di guida prudente (Giannini *et al.*, 2011). La terza fase si è focalizzata sulla realizzazione di un programma di formazione rivolto ai giovani di età compresa tra 17 e 21 anni, che si basa sui fattori di rischio comuni a livello europeo, e specifici a livello nazionale (Avallone *et al.*, 2011). La quarta fase è stata dedicata alla realizzazione di un film dal titolo Young Europe, da utilizzare in appositi programmi educativi.

Vi sono poi organizzazioni giovanili ed eventi sulla sicurezza stradale che si affidano a forme innovative di comunicazione per entrare in contatto con il mondo dei giovani, quali ad esempio:

- **organizzazione YOURS.** YOURS, acronimo di *Youth for Road Safety* (www.youthforroadsafety.org), è un'organizzazione guidata da giovani che agisce per rendere le strade del mondo sicure per i giovani. La creazione di YOURS discende direttamente dall'Assemblea Mondiale della Gioventù del 2007.

YOURS ha tre principali campi di attività: sostegno, networking e capacità di sviluppo.

Il primo campo è volto a dare voce ai giovani in materia di sicurezza stradale a livello globale, al fine di aumentare la consapevolezza del fatto che la sicurezza stradale dei giovani è un tema globale e di incrementare la partecipazione attiva dei giovani. YOURS è un membro ufficiale della *United Nations Road Safety Collaboration* e rappresenta la voce dei giovani. Il secondo settore d'attività (networking e condivisione) consiste nel mettere in comunicazione i giovani e le organizzazioni guidate da giovani attive nel campo della sicurezza stradale in tutto il mondo, affinché possano lavorare insieme e condividere più facilmente informazioni ed esperienze. Il terzo tema è lo sviluppo di capacità, non solo per rendere i giovani dei sostenitori di sicurezza stradale, ma anche per

fornire loro le abilità per la gestione dei progetti, la comunicazione e la sensibilizzazione, al fine di organizzare efficaci campagne di sicurezza stradale nei loro paesi e aumentare la consapevolezza della condizione vulnerabile dei giovani nel traffico (Fig. 4);

- **campagna britannica Think!** Think! è un programma permanente sviluppato dal *Department for Transport* della Gran Bretagna, avente l'obiettivo di incoraggiare comportamenti più sicuri per ridurre il numero di morti e feriti sulle strade britanniche ogni anno. Una sottosezione di Think! è denominata Think! Education ed è rivolta ai bambini e ai giovani. La campagna consiste nella realizzazione di due siti web, uno per i bambini della scuola primaria, l'altro per adolescenti (www.dft.gov.uk/think/education/secondary), contenenti materiali e spunti educativi per genitori e insegnanti, fogli di lavoro e altre risorse fruibili direttamente dai bambini/ragazzi;
- **associazione britannica ROSPA.** L'associazione britannica ROSPA (*The Royal Society for the Prevention of Accidents*) è un ente benefico che si occupa della prevenzione degli infortuni nel Regno Unito e in tutto il mondo da più di 90 anni. Migliorare la sicurezza dei giovani è un tema chiave per ROSPA: l'associazione sta sviluppando un network per adolescenti di età compresa tra 14-19 anni e promuove questa rete di giovani tramite Facebook, il popolare sito di social networking (al gruppo si può accedere tramite il sito web www.teensafetyandrisk.com);

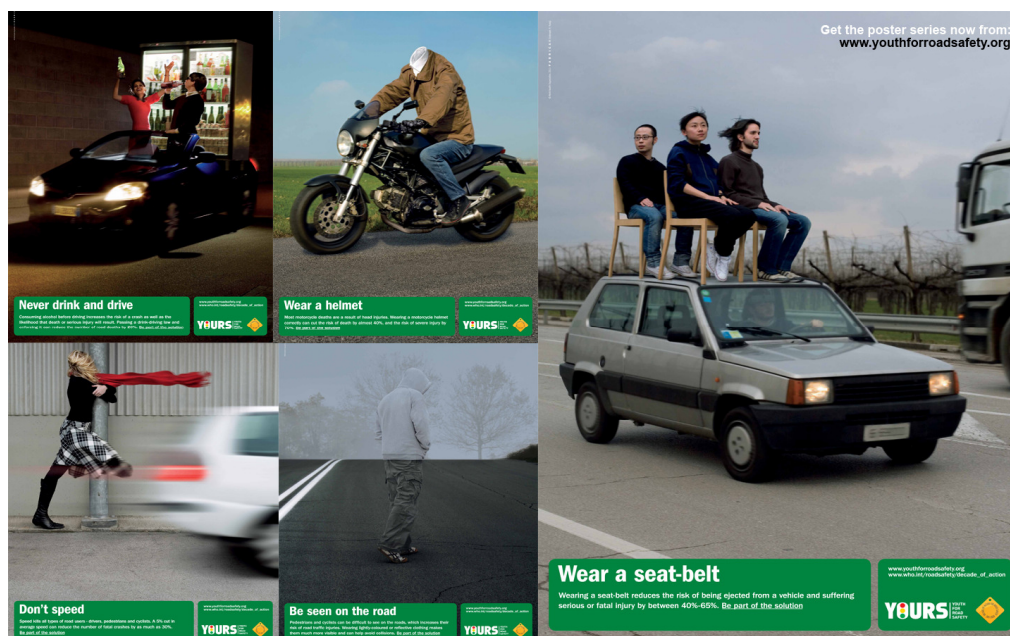


Figura 4 - La serie di poster surreali pubblicati nel maggio del 2011, in concomitanza con l'avvio della strategia "Decennio di Azione per la Sicurezza Stradale 2011-2020", che ha vinto il premio per il design e la grafica di nuovi prodotti Good Design Award del Chicago Athenaeum, Stati Uniti. Fonte: www.youthforroadsafety.org.

- **forum Bstreetsmart.** Il forum (www.bstreetsmart.org) è un evento annuale organizzato dal Trauma Service del Westmead Hospital, uno dei centri traumatologici australiani più grandi e frequentati, con più di 3100 ingressi all'anno. Il Westmead Trauma Center si

confronta quotidianamente con i traumi da incidente stradale ed è consapevole del fatto che i giovani tra i 15 e i 30 anni sono maggiormente colpiti dall'incidentalità. Di conseguenza, il centro è fortemente motivato a impegnarsi per promuovere la sicurezza stradale. Il Forum è giunto alla settima edizione ed è il maggiore evento educativo sulla sicurezza stradale dell'Australia, avendo ottenuto la partecipazione di 57.000 studenti di età compresa tra 10 e 12 anni. Lo scopo del Forum è di ridurre il tasso di incidentalità dei giovani promuovendone comportamenti sicuri come conducenti o passeggeri. Bstreetsmart fornisce ai partecipanti un'esperienza intensa e diretta; li rende consapevoli delle loro responsabilità; li informa sulle strategie per evitare conseguenze gravi o letali, e sui modi di ridurre i rischi, aumentando la consapevolezza degli effetti della guida distratta, dell'eccesso di velocità, della guida dopo il consumo di alcolici e stupefacenti;

- **organizzazione Youthsafe.** Si tratta di un'organizzazione no profit (www.youthsafe.org) attiva dal 1982 avente l'obiettivo di prevenire gli infortuni gravi dei giovani tra i 15 e i 25 anni in New South Wales (Australia). Al fine di avere un impatto significativo sull'incidentalità giovanile, Youthsafe lavora a stretto contatto non solo con i giovani, ma anche con professionisti del settore giovanile (insegnanti, allenatori, poliziotti, ecc.), con i decisori politici, con i genitori, con i media. Youthsafe supporta questi gruppi con informazioni aggiornate e strategie di prevenzione efficaci. Per fare ciò, l'ente ha sviluppato forti legami di collaborazione con gli organismi di ricerca, in modo da disseminare i risultati delle ricerche rendendoli accessibili a un pubblico più vasto. La sicurezza stradale è uno dei campi di attività principali per Youthsafe, che se ne occupa in numerosi progetti, che includono redazione di materiali, partecipazione a programmi di ricerca e promozione di buone pratiche;
- **associazione francese Avenir Santé.** Avenir Santé (www.avenir-sante.com) è un'associazione di giovani, fondata nel 1999 e presente in 7 regioni francesi, che si pone l'obiettivo di sensibilizzare altri giovani verso la prevenzione del rischio (alcol, fumo, droghe, incidenti stradali, AIDS). Essendo composta da giovani, si propone di attuare forme di comunicazione peer-to-peer, stimolando alla riflessione, fornendo informazioni e orientando verso professionisti, ove necessario. L'associazione conta 15 dipendenti, 17 volontari fissi e 250 volontari occasionali, e ha finora coinvolto nelle sue attività circa 1 milione di giovani, nelle scuole, nei locali, sulla strada, ecc. Il metodo scelto dall'associazione è di mettere in campo azioni concrete, partendo dalla considerazione che i giovani non apprezzano i discorsi teorici, ma devono partecipare, essere coinvolti, sentire la vicinanza di chi si rivolge loro.

5 L'incidentalità giovanile in Piemonte

In Piemonte, nel 2010, circa un giovane su due è stato coinvolto in un incidente stradale. Per "giovane coinvolto" si intende qualsiasi persona con età pari o inferiore ai 30 anni che, in

qualità di conducente, passeggero o pedone, sia risultata coinvolta, appunto, in un incidente stradale, a prescindere dal fatto di essere risultata illesa, ferita o deceduta⁷. Ad ulteriore chiarimento, va detto che nella rilevazione Istat la condizione di “illeso” è prevista solo per la categoria dei conducenti, quindi tutti i passeggeri o i pedoni presenti nelle statistiche incidentali sono automaticamente da considerarsi infortunati (feriti o deceduti), mentre gli eventuali passeggeri illesi non sono registrati nel modulo Istat⁸.

Detto questo, nel 2010 il 45% di tutte le persone coinvolte in incidenti stradali ha meno di 30 anni. Ben superiore (58%) la quota dei giovani feriti: circa sei infortunati su dieci sono giovani. Per quanto concerne i morti, la quota è pari al 27%. Analizzando la serie storica dal 2001 (Fig. 5), notiamo come questi valori siano comunque in calo rispetto a dieci anni prima, quando i coinvolti erano poco più del 60%, i morti 43% e i feriti giovani rappresentavano addirittura l'80% del totale regionale. Nell'ultimo anno, tuttavia, si registra una preoccupante inversione di tendenza per i coinvolti e i feriti giovani.

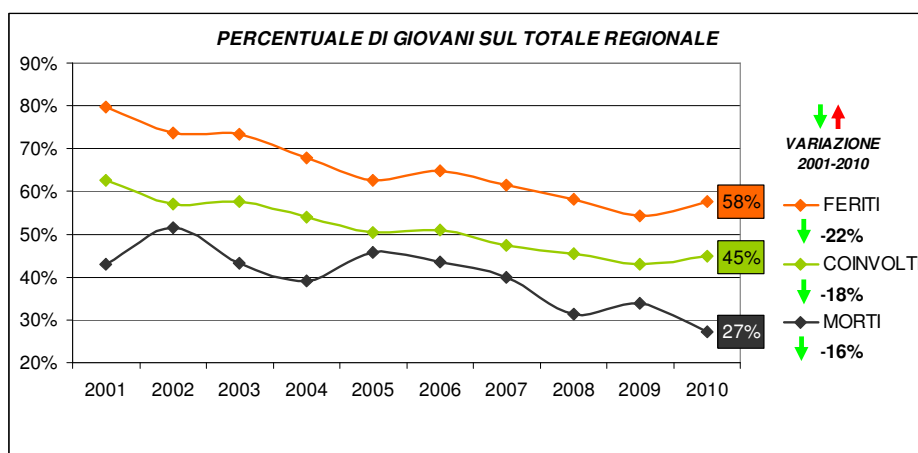


Figura 5 - Percentuale di giovani sotto i 30 anni coinvolti, morti o feriti in incidenti stradali in Piemonte dal 2001 al 2010 e variazioni dal 2001. Fonte: elaborazione CMRSS su dati ISTAT.

Nel definire con maggiore dettaglio le caratteristiche dell'incidentalità stradale relativa ai giovani è opportuno considerare anche la dimensione territoriale, perché il fenomeno non si distribuisce in modo omogeneo su tutto il territorio regionale, ma presenta concentrazioni diverse in base alla provincia e, soprattutto, alle caratteristiche territoriali di alcune aree (grandi comuni, aree metropolitane, capoluoghi di provincia).

Analizzando l'incidentalità giovanile per provincia del Piemonte nel triennio 2008-2010

⁷ I dati presi in esame fanno parte del database ufficiale degli incidenti stradali trasmesso annualmente da Istat al Settore statistico regionale e gestito dal Centro di Monitoraggio Regionale della Sicurezza Stradale. L'arco di tempo considerato nell'analisi è l'ultimo triennio disponibile, ovvero dal 2008 al 2010. In alcuni casi, opportunamente segnalati, sono stati considerati l'intero decennio 2001-2010 e il singolo anno 2010 (CMRSS, 2010, 2011, 2012). I neonati con meno di un anno di età non sono stati considerati nell'analisi, perché non facilmente identificabili: è stato verificato in molte circostanze che, nei tracciati ufficiali, un errore di compilazione o un'omissione nell'età di un coinvolto siano stati riportati con la cifra “zero”.

⁸ Si ricorda che per “incidenti con giovani” si intendono i singoli eventi incidentali che presentino almeno un giovane coinvolto: ne consegue che se in un incidente stradale si feriscono tre giovani, i “coinvolti” sono tre, mentre l'incidente con giovani coinvolti è uno.

attraverso un grafico a bolle (Fig. 6a), in cui la dimensione di ciascuna bolla rappresenta la media degli incidenti del triennio, mentre gli assi indicano i relativi indici di mortalità e lesività medi, si nota come a far riscontrare le maggiori criticità siano le province del Verbano-Cusio-Ossola, Novara, Cuneo, Vercelli e Alessandria (nel quadrante in alto a destra). Tra queste spicca Cuneo, il cui indice di mortalità è pari a 1,9 (la media regionale si attesta a 1,0). Le province di Torino e Asti figurano invece tra quelle con la situazione migliore rispetto alla media regionale (quadrante in basso a sinistra), mentre Biella si trova in una situazione intermedia, con un indice di mortalità leggermente più elevato e un indice di lesività inferiore alla media piemontese. Utilizzando la stessa rappresentazione grafica (Fig. 6b), il confronto con i valori relativi a tutti gli incidenti della regione, senza distinzione d'età, mostra che solo la provincia di Cuneo resta nel quadrante più critico, quello in alto a destra, con un indice di mortalità pari a 3,9. Novara, Alessandria, Vercelli e VCO, pur mantenendo valori dell'indice di mortalità superiori alla media piemontese, migliorano la propria situazione per quanto concerne l'indice di lesività. Nel quadrante delle province più virtuose figura solo Asti: Torino, il cui indice di lesività è superiore a 150 (per via dei quasi 6.900 incidenti con oltre 10.000 feriti annui), passa in quello intermedio di destra.

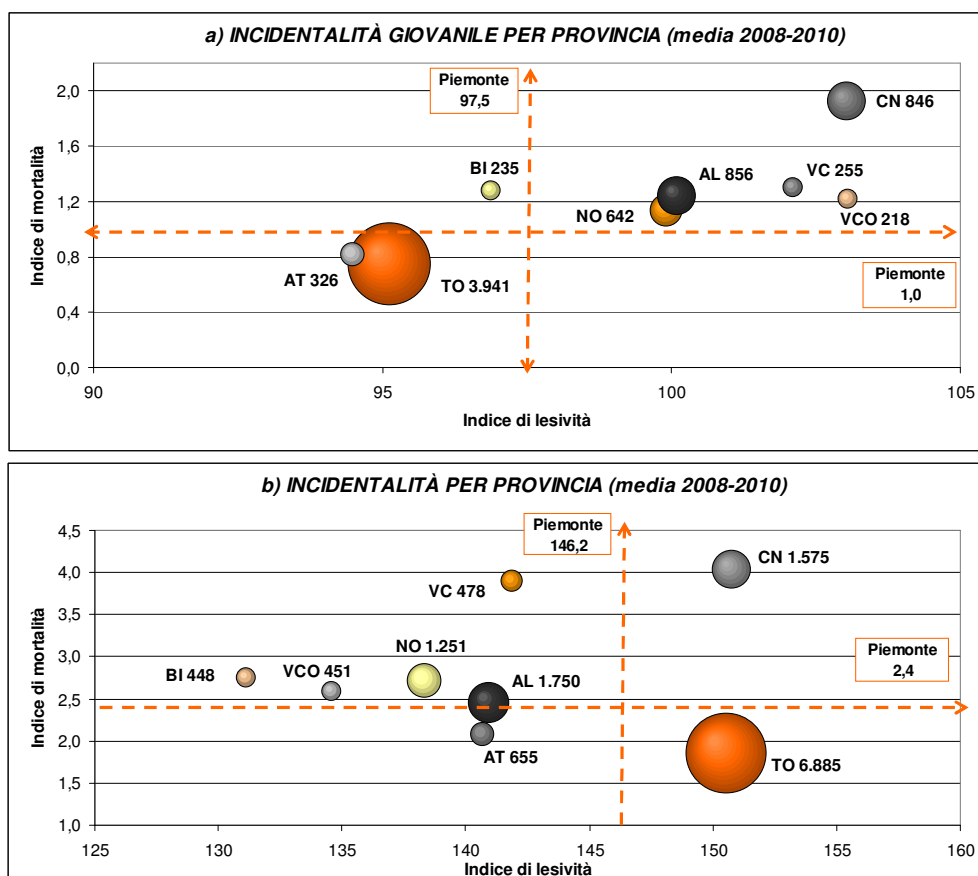


Figura 6 - Numero di incidenti, indice di mortalità e indice di lesività (medi) con giovani coinvolti sotto i 29 anni (a) e totali per tutte le età (b) per provincia del Piemonte nel triennio 2008-2010. Fonte: elaborazione CMRSS su dati ISTAT.

Per cogliere meglio il fenomeno a livello comunale, è stata costruita una mappa (Fig. 7) che combina la densità di incidenti sulla rete stradale (incidenti per 100 km) ed il peso della presenza dell'incidentalità giovanile. Si segnala che in Piemonte un comune su tre fra quelli che hanno registrato incidenti nel triennio considerato (85% del totale dei comuni piemontesi) vede una percentuale di incidentalità giovanile superiore al 60%.

La mappa evidenzia chiaramente come l'intera area metropolitana torinese e le zone conurbate intorno ai capoluoghi siano zone di rischio elevato per il numero di incidenti/km. La situazione di rischio giovanile interessa diffusamente tutte le province, anche se la distribuzione all'interno degli ambiti provinciali dipende dai differenti contesti territoriali. Con riferimento all'ambito metropolitano ad esempio si può ipotizzare che le situazioni di rischio più elevato riscontrate nella corona più esterna siano correlate ai processi di insediamento di famiglie giovani nella seconda metà degli anni Ottanta. Nel territorio cuneese si rileva come il rischio elevato di incidentalità giovanile coinvolga diffusamente oltre il 35% dei comuni. Situazione analoga si verifica nel Verbano-Cusio-Ossola dove tale percentuale è la più elevata fra tutte le province.

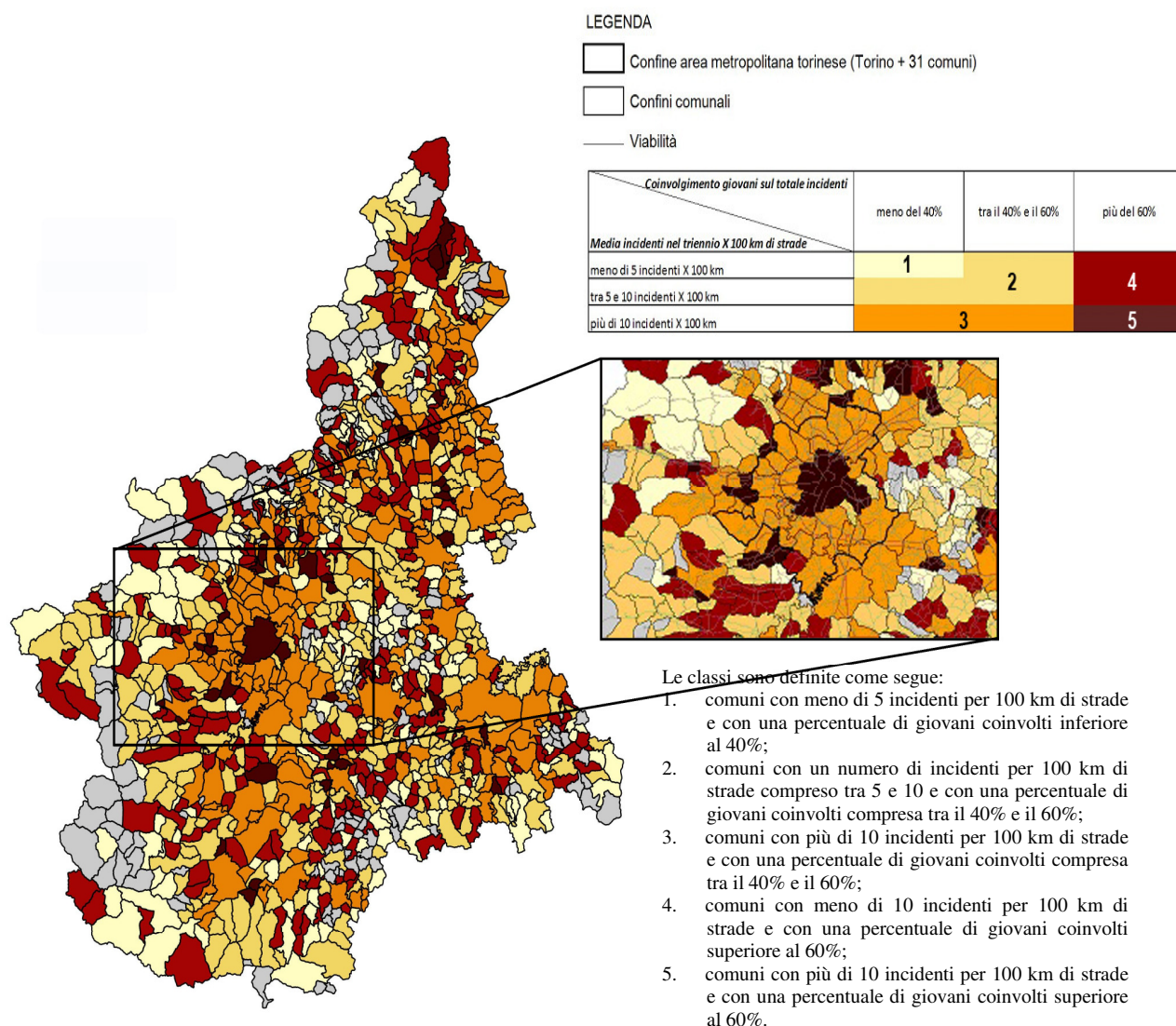


Figura 7 - L'incidentalità giovanile nei comuni piemontesi nel triennio 2008-2010 (in grigio i comuni che non hanno registrato incidenti nel triennio). Fonte: CMRSS su dati ISTAT.

Si presenteranno ora alcune specificità del fenomeno in base alla fascia d'età del conducente e all'orario degli incidenti. Se consideriamo l'aliquota dei conducenti infortunati (morti o feriti) rispetto al totale dei coinvolti in incidenti stradali, nel seguito indicata anche come probabilità di infortunio in un incidente stradale, emerge che se per il totale dei conducenti tale probabilità è del 53%, per i giovani tale valore aumenta in misura considerevole, fino a raggiungere e superare il 90% per i ragazzi tra i 14 e i 17 anni (Fig.8a). Va sottolineato, però, che il maggior numero di vittime e di feriti tra i conducenti (nel grafico a torta in alto a destra) appartiene alla classe gli adulti sopra i 30 anni di età, mentre per quanto concerne i giovani è maggiormente rappresentata la fascia d'età 22-29 anni.

Con riferimento all'incidentalità per fasce orarie (Fig. 8b), appare evidente come nelle ore notturne e del primo mattino i conducenti abbiano una maggiore probabilità di infortunio, soprattutto per quanto concerne i giovani conducenti sotto i 29 anni, che fanno registrare valori sopra la media regionale in tutte le fasce orarie. I picchi maggiori si riscontrano tra le 4:30 e le 6:29 del mattino, dove si toccano punte del 77%, e tra le 22:30 e le 23:29 della sera, dove un incidente stradale ha provocato una lesione al 70% dei conducenti.

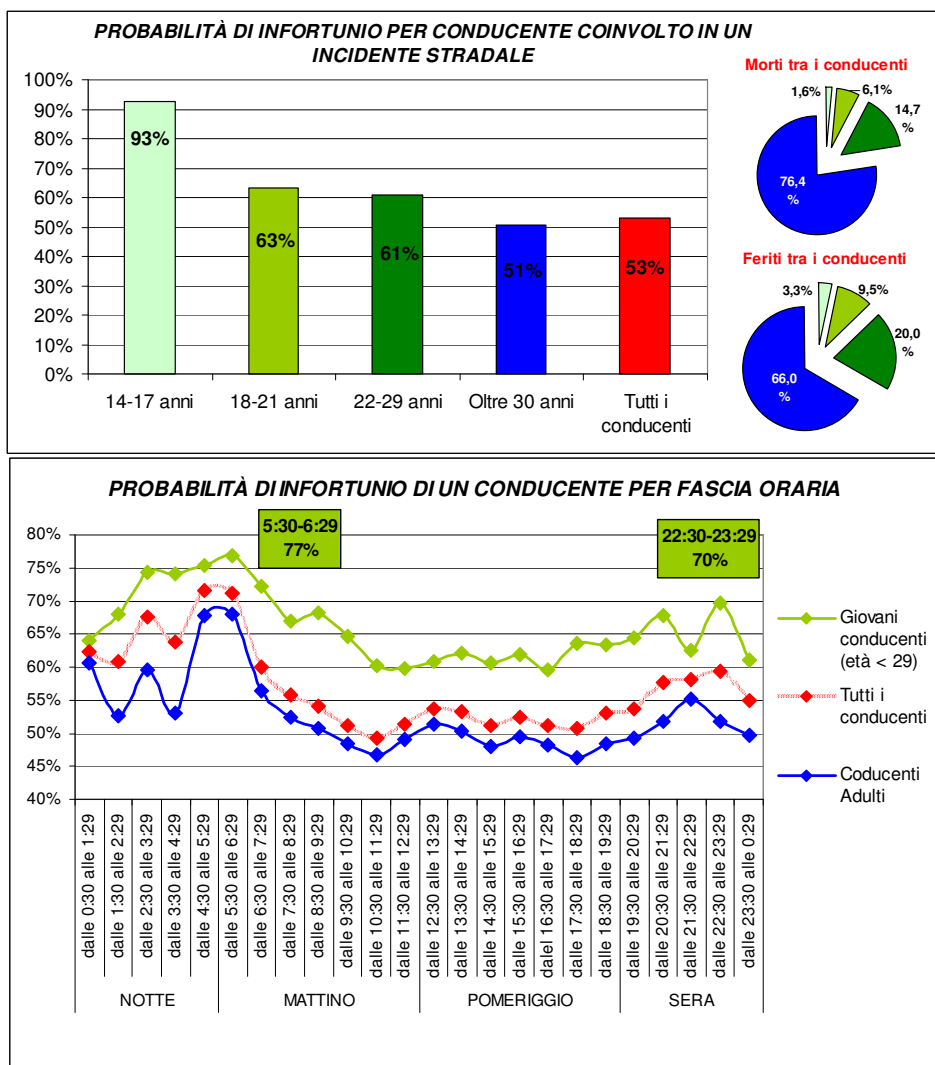


Figura 8 - a) Probabilità di infortunio per classe d'età relativa ai conducenti coinvolti in

incidenti stradali in Piemonte nel triennio 2008-2010. Nei grafici a torta, peso percentuale di morti e feriti per classe d'età. b) Probabilità di infortunio per fascia oraria relativa ai conducenti coinvolti in incidenti stradali in Piemonte nel triennio 2008-2010. Fonte: elaborazione CMRSS su dati ISTAT.

L'analisi delle circostanze incidentali⁹ associate al veicolo rilevate dagli operatori di polizia consente di delineare i profili delle diverse categorie di conducenti coinvolti. In questo caso si è scelto di presentare le tipologie di circostanze più diffuse per età del conducente, in modo da dare risalto alle tipicità di alcune situazioni incidentali relativamente al grado di esperienza nella guida del veicolo (Fig. 9).

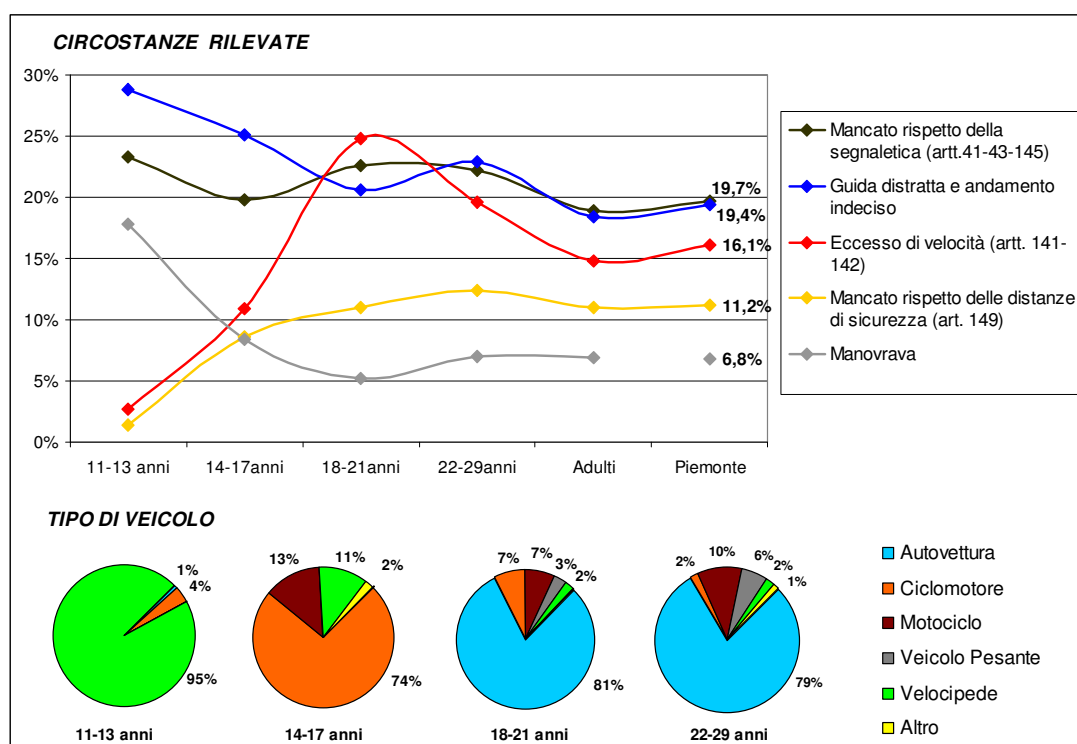


Figura 9 - Principali circostanze incidentali e tipo di veicolo guidato per fasce d'età in Piemonte nel triennio 2008-2010. Fonte: elaborazione CMRSS su dati ISTAT.

Conducenti di 11-13 anni: ancora troppo giovani per poter - per legge - guidare veicoli a motore, sono prevalentemente giovani alla guida di velocipedi. La distrazione (29% sul totale delle circostanze rilevate) è la causa più diffusa di incidentalità, seguita da una scarsa conoscenza della segnaletica (23%) e dall'esecuzione di manovre avventate (18%).

Conducenti di 14-17 anni: in questa fascia d'età i giovani possono mettersi alla guida di

⁹ Nel rilevare le circostanze presunte di un evento incidentale la scheda ISTAT opera una distinzione generale tra: a) una lista di circostanze legate alla situazione ambientale (contesto dell'evento incidentale) e al comportamento alla guida; b) una lista di circostanze relative allo stato psicofisico del guidatore / avarie del veicolo, indipendenti dalla lista precedente. In questo lavoro si è scelto di utilizzare i dati relativi alla prima lista di circostanze citata.

ciclomotori fino a 50cc. previo conseguimento dell'idoneo patentino di guida, anche se nel 15% dei casi riscontrati figurano quali conducenti di un veicolo che secondo la normativa vigente non avrebbero potuto guidare (motociclo o altro veicolo che richiede una patente speciale). Anche in questo caso la guida distratta con andamento indeciso (25%) e il mancato rispetto della segnaletica (20%) sono le circostanze incidentali maggiormente rilevate.

Conducenti di 18-21 anni: è la categoria che comprende i giovani neopatentati che possono mettersi alla guida delle autovetture, veicolo guidato infatti dall'81% dei giovani incidentati di questa fascia di età. Il dato più immediato è il picco raggiunto dall'eccesso di velocità (25%), che costituisce una peculiarità della categoria, considerando che per gli adulti questo valore è al di sotto del 15%. Superano il 20% anche i casi di mancato rispetto della segnaletica e di sinistri per distrazione alla guida.

Conducenti di 22-29 anni: nella categoria dei giovani più "esperti" la distrazione e il mancato rispetto della segnaletica tornano ad essere le circostanze di incidentalità più diffuse (insieme racchiudono il 45% delle circostanze rilevate), mentre l'eccesso di velocità, pur restando su valori più elevati rispetto alla media piemontese, è rilevato nel 20% dei casi.

6 Le azioni per la sicurezza stradale dei giovani in Piemonte

Le azioni per la sicurezza stradale promosse dalla Regione Piemonte, avviate dai primi anni Duemila, sono state sistematizzate con la redazione del Piano Regionale della Sicurezza Stradale (PRSS), approvato nel 2007 (Regione Piemonte, 2007a). Il PRSS è un piano strategico, di medio-lungo periodo, che intende mettere a sistema tutte le azioni che formano la politica della sicurezza stradale e che vedono impegnati gli enti locali e i soggetti che, a vario titolo, devono intervenire nell'ambito regionale. Oltre alle azioni che, per loro natura, sono rivolte alla totalità degli utenti della strada (es. interventi di messa in sicurezza delle infrastrutture, realizzazione di zone 30), i programmi di implementazione operativa del Piano (Programmi triennali di attuazione, Programmi di azione annuali) prevedono alcune misure destinate in specifico alla sicurezza stradale dei giovani.

In particolare, nell'ambito del Programma Triennale di Attuazione 2007-2009 (Regione Piemonte, 2007b; CMRSS, 2010) sono state realizzate due misure:

- corsi di driver improvement destinati agli studenti e ai neopatentati: attraverso le giornate di formazione presso la struttura regionale di Susa (centro di guida sicura) e l'organizzazione di eventi itineranti nelle città piemontesi, complessivamente sono stati formati più di 10.000 conducenti e incontrati più di 50.000 studenti;
- sostegno all'educazione nelle scuole: l'azione ha sostenuto l'opera del CRESS, Coordinamento Regionale per l'educazione alla sicurezza stradale nelle scuole di ogni ordine e grado. I dati delle adesioni sono stati: a.s. 2006/07, 330 scuole partecipanti -

3.500 classi; a.s. 2007/08, 460 scuole partecipanti – 3750 classi; a.s. 2008/09, 498 scuole partecipanti – 4980 classi.

Il nuovo Programma Triennale di Attuazione 2011-2013 (Regione Piemonte, 2011), in corso di realizzazione, prevede le seguenti misure per i giovani:

- miglioramento della formazione alla guida: considerato l'esito positivo dei corsi di guida sicura avviati con il primo Programma Triennale, l'azione formativa viene rinnovata nel secondo Programma, rivolgendosi alle categorie di conducenti più a rischio, quali ad esempio i neopatentati e i motociclisti;
- consolidamento delle attività di educazione alla sicurezza stradale nelle scuole: il progetto mira ad accompagnare i ragazzi con continuità lungo tutto il loro percorso scolastico per sviluppare la consapevolezza dei rischi stradali, consolidando il percorso formativo già avviato nelle scuole;
- interventi infrastrutturali per la messa in sicurezza dei motociclisti: a fronte della diminuzione del numero di vittime in tutte le categorie di utenti della strada, quella dei motociclisti, composta in larga parte da giovani, ha continuato a registrare aumenti nel corso degli anni. Con tale azione il secondo Programma Triennale intende intervenire sulla messa in sicurezza attraverso vari interventi infrastrutturali dedicati (es. adeguamento guardrail).

Parallelamente al PRSS, sviluppato dalla Direzione Trasporti della Regione, vi sono numerosi altri Enti che, direttamente o indirettamente e con impegni diversi, sono coinvolti nel processo di costruzione della sicurezza stradale per i giovani. Limitandoci a considerare gli Enti regionali, si segnala il Piano di Prevenzione Attiva degli Incidenti (Regione Piemonte, 2006), realizzato e attuato dalla Direzione Sanità: il primo piano ha interessato il triennio 2005-2007, mentre è attualmente in corso il Piano Regionale della Prevenzione 2010-2012 (Regione Piemonte, 2010). La stessa Direzione si occupa anche della gestione del servizio dell'emergenza sanitaria 118. Sono poi prioritariamente impegnati nella costruzione della sicurezza stradale gli uffici del Settore Polizia Locale, che nei confronti dei giovani svolgono attività di formazione nelle scuole e attività di controllo dei comportamenti di guida a rischio (soprattutto consumo di alcool e droghe), in collaborazione con i Carabinieri e la Polizia Stradale.

Si ricorda che le responsabilità in materia di sicurezza stradale sono ripartite fra molti livelli di governo: in particolare, è fondamentale che Province e Comuni partecipino attivamente alla politica della sicurezza stradale, attraverso l'istituzione degli Uffici di sicurezza stradale, l'elaborazione di piani, programmi e progetti in coordinamento con le attività regionali, la collaborazione con il Centro di monitoraggio e il Centro di formazione regionali. Infine, la stessa cittadinanza, sensibilizzata sul tema della diffusione della cultura della sicurezza stradale tra i giovani, e talvolta colpita direttamente dal dramma dell'incidentalità stradale (es. Associazioni familiari vittime della strada) è impegnata in modo attivo nel campo della sicurezza stradale,

attraverso la costituzione di associazioni e gruppi di volontari, la partecipazione alle consulte istituzionali, la realizzazione di iniziative sul territorio rivolte ai giovani.

Complessivamente, si può rilevare che sul territorio regionale le azioni destinate a incrementare la sicurezza stradale dei giovani non sono fra loro molto coordinate, con riferimento sia alla distribuzione territoriale, sia ai diversi livelli di governo impegnati nella realizzazione delle misure. Per aumentare l'efficacia delle azioni, sarebbe opportuno che vi fosse un maggior coordinamento fra i diversi attori, nella fase di pianificazione/svolgimento delle attività, ma anche nella diffusione degli esiti della valutazione degli effetti delle misure attuate, in modo da poter condividere i risultati ottenuti e apprendere dalle esperienze già realizzate sul campo.

Può essere interessante valutare in che misura i cittadini abbiano consapevolezza delle strategie pubbliche di sicurezza stradale. L'argomento è stato affrontato quest'anno nell'indagine annuale dell'IRES Piemonte sul clima di opinione dei piemontesi, che ha cercato di coglierne alcuni aspetti.

I risultati dell'indagine segnalano che, nel complesso, le iniziative intraprese in Piemonte fino ad oggi non sono passate inosservate. Per quanto i residenti che rilevano nel proprio comune un'attenzione significativa alla sicurezza stradale siano pochi (il 12% della popolazione piemontese), circa il 40% constata che negli ultimi due anni alcuni interventi sono stati fatti (Fig.10). La consapevolezza di tali iniziative è apprezzabilmente più elevata tra la popolazione giovane (tra i 18 e i 24 anni), dato da considerare molto positivamente, tenuto conto della criticità del fenomeno incidentale per questa fascia di popolazione.

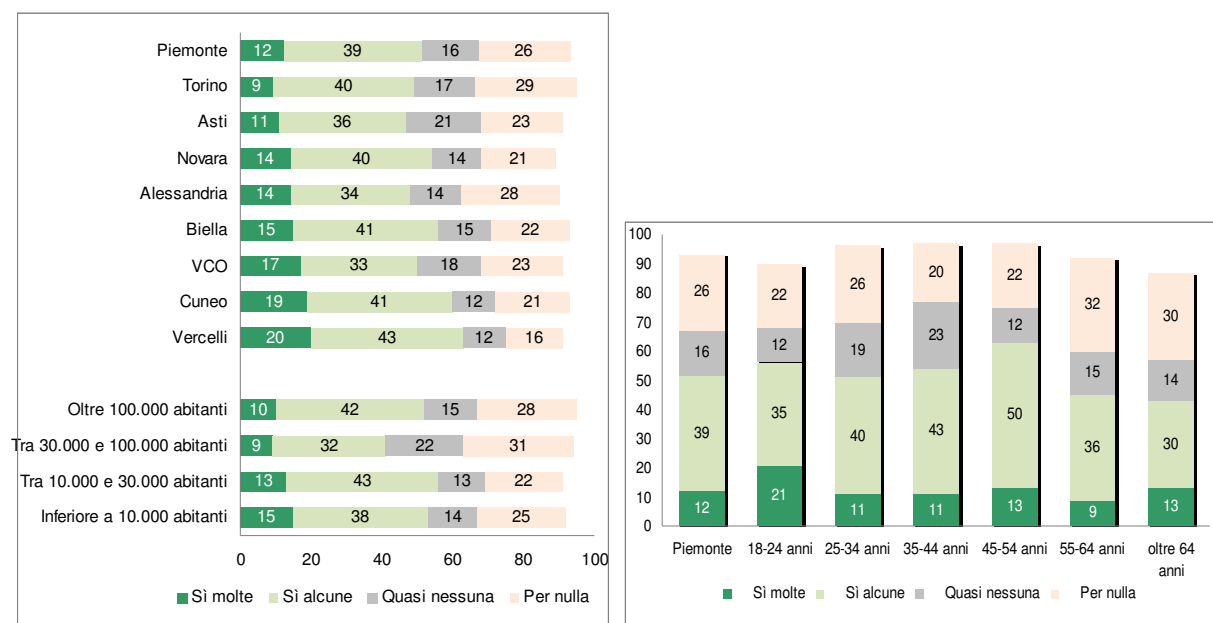


Figura 10 - Percezione della realizzazione di iniziative di sicurezza stradale nel proprio comune (negli ultimi due anni) da parte dei cittadini piemontesi, 2012 (valori %)(I grafici non mostrano la quota di coloro che non hanno risposto). Fonte: IRES Piemonte.

È stato inoltre chiesto ad un campione di 1200 soggetti (maggiorescenti) residenti nella regione quale fosse il proprio comportamento alla guida in caso di necessità di utilizzo di

apparecchiature telefoniche. I risultati (Fig. 11) mostrano una situazione inaspettata: quasi il 60% dei giovani conducenti tra i 22 e i 29 anni d'età dichiara di usare sempre l'auricolare in caso di telefonata quando è al volante. Tra i neopatentati (18-21 anni), solo uno su tre afferma di farne un uso regolare. Anche per quanto riguarda la consuetudine di leggere e scrivere sms durante la guida le risposte degli intervistati sono positive. Tre intervistati su quattro (sia giovani sia adulti) dichiarano di arrestare (sempre o quasi) il veicolo guidato per poter leggere o scrivere sms in totale sicurezza. Nei risultati qui presentati non sono state considerate le risposte di chi ha dichiarato di non guidare (è stato rilevato un 33% di non guidatori tra i 18 e i 21 anni) e di chi ha scelto di non rispondere alle domande (circa un quarto del campione totale).

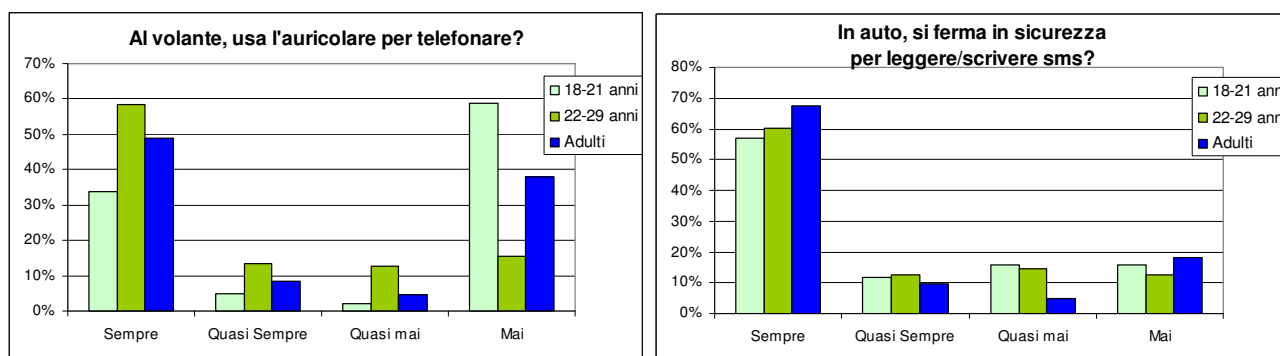


Figura 11 - Risultati, per classi di età, del sondaggio condotto in Piemonte nel 2012 sulle abitudini di guida. Fonte: IRES Piemonte

7 Conclusioni

Data la severità del problema dell'incidentalità stradale fra i giovani, è necessario che le amministrazioni intraprendano alcune azioni per ridurre l'esposizione al rischio dei giovani. Ridurre il numero di giovani vittime richiede un approccio coordinato, che coinvolga educazione alla mobilità, formazione alla guida, enforcement, comunicazione, uso delle nuove tecnologie, in combinazione con le altre misure di sicurezza stradale. L'obiettivo di questa strategia dovrebbe essere di creare una situazione in cui aumenti la sicurezza stradale di tutti gli utenti mentre le differenze tra i livelli di rischio dei giovani e delle altre categorie progressivamente si riducano.

Guardando al settore dei giovani, sembra emergere una sorta di scollamento tra una concezione eminentemente istituzionale delle policy, con una visione "top down" e azioni mirate a istruire soprattutto alla guida, in vista del conseguimento della patente, e una concezione nuova delle politiche di sicurezza, di tipo più sociale e partecipativo, che coinvolge gli stessi giovani nell'organizzazione delle azioni e utilizza strumenti di comunicazione ormai largamente diffusi (Internet, i social network).

Si tratta per i soggetti promotori delle politiche non di una minaccia al proprio ruolo istituzionale, ma di una sfida da cogliere: nel campo della sicurezza stradale, forse il settore

delle policy giovanili è quello più adatto a costituire un terreno di sperimentazione e di contaminazione fra le diverse concezioni delle politiche.

Sulla base dell'analisi fin qui condotta, è possibile formulare alcune osservazioni, che potrebbero costituire uno spunto di riflessione per le amministrazioni che si trovano a fronteggiare il problema complesso della sicurezza stradale dei giovani:

- è opportuno continuare a studiare le cause degli incidenti che coinvolgono i giovani, con particolare riferimento agli aspetti psicologici della guida, e alle caratteristiche psichiche e fisiche dei giovani;
- se aumentano i livelli complessivi di sicurezza sulla strada, anche i giovani ne trarranno grande beneficio;
- le azioni di enforcement possono essere inizialmente poco popolari, ma il controllo delle velocità, del consumo di alcool e dell'uso di caschi e cinture sono elementi chiave per aumentare la sicurezza dei giovani;
- è necessario agire sul sistema di formazione alla guida e di rilascio delle patenti, riformandolo profondamente nei tempi (innalzamento dell'età per guidare da soli, patente in due fasi), nelle competenze da acquisire (orientate alla sicurezza oltre che alle capacità tecniche) e nelle modalità di apprendimento (uso di nuove tecnologie, comunicazione peer to peer);
- la collaborazione con le assicurazioni (scatole nere, alcolocks, riduzioni dei premi, ecc.) può costituire un incentivo concreto per indirizzare i giovani verso comportamenti alla guida più sicuri;
- incentivare i giovani a usare il trasporto pubblico è un ottimo modo per ridurre gli incidenti stradali. Gli incentivi devono essere sia economici, sia relativi all'offerta di mezzi, percorsi e orari attraenti per i giovani (es. corse notturne, fermate presso le discoteche ecc.);
- i media, le pubblicità, il comportamento dei genitori e in generale l'atteggiamento della società nei confronti della sicurezza stradale esercitano una grande influenza sui giovani: è necessario esserne consapevoli per evitare che messaggi sbagliati indeboliscano l'effetto della strategia. Allo stesso tempo, aumentare il livello di attenzione nei confronti dell'incidentalità giovanile può facilitare l'introduzione delle altre misure.

8 Bibliografia

Avallone F., Giannini A.M., Sgalla R. (eds.) (2011) *ICARUS Project. Handbook of Training Guidelines on Road Safety Awareness and Education for Young Drivers*. Rome: Icarus Project.

Commissione Europea (2010) *Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale*. Comunicazione n. 389 della Commissione al Parlamento Europeo del 20 luglio 2010.

CMRSS - Centro di monitoraggio della sicurezza stradale del Piemonte (2010) *La situazione*

- dell'incidentalità stradale in Piemonte al 2008. Rapporto 2010.* Torino: IRES Piemonte.
- CMRSS - Centro di monitoraggio della sicurezza stradale del Piemonte (2010) *L'attuazione del Programma triennale 2007-2009 del Piano regionale della sicurezza stradale.* Quaderno di ricerca CMRSS 6-2010. Torino: IRES Piemonte.
- CMRSS - Centro di monitoraggio della sicurezza stradale del Piemonte (2011) *La situazione dell'incidentalità stradale in Piemonte al 2009. Rapporto 2011.* Torino: IRES Piemonte.
- CMRSS - Centro di monitoraggio della sicurezza stradale del Piemonte (2012) *La situazione dell'incidentalità stradale in Piemonte al 2010. Sintesi.* Torino: IRES Piemonte.
- Druart A., Schrooten J., Vankov D., Shekeris A., Bouthier R., Delaunay M., Stegelitz T., Danelli-Mylonas V., Collard S., Folkertsma P., Kopacki M., Lavado A.R., Bertran De Bes J. (2011) *HEROES project. Cross-fertilized Best Practices. Guidelines Manual.* Barcelona: Executive Agency for Health and Consumers
- ECMT - European Conference of Ministers of Transports (2006) *Young Drivers: the Road to Safety.* Paris Cedex: OECD Publishing.
- ERSO - European Road Safety Observatory (2006) *Novice Drivers.* Retrieved April 10, 2012 from www.erso.eu.
- ETSC - European Transport Safety Council (2011) PIN Flash 21: *Reducing Road Deaths Among Young People Aged 15 to 30.* Brussels: ETSC.
- FGM-AMOR - Forschungsgesellschaft Mobilität - Austrian Mobility Research (2010) *General Preventative Teaching Module Close-To. The Implementation of a Successfully Tested Methodological Approach in the European Driver Education System. Final Report.* Graz: FGM-AMOR
- Giannini A.M., Ferlazzo F., Sgalla R. (eds.) (2011) *ICARUS Project. Research Report. Risk Profiles of Young Drivers.* Rome: Icarus Project.
- Giannini A.M., Lucidi F. (2007) *Il paradosso del giovane guidatore.* Roma: Kappa.
- ISTAT (2012) *L'uso e l'abuso di alcol in Italia. Anno 2011.* Statistiche Report. Roma: ISTAT.
- ISS - Istituto Superiore di Sanità (2005) *Guida e comportamenti a rischio dei giovani.* Rapporti ISTISAN 05/5. Roma: ISS.
- Regione Piemonte (2006) *Piano regionale di prevenzione incidenti stradali 2005-2007.* Torino: Regione Piemonte.
- Regione Piemonte (2007a) *Piano regionale della sicurezza stradale. Relazione illustrativa.* Torino: Regione Piemonte.
- Regione Piemonte (2007b) *Piano regionale della sicurezza stradale. Programma triennale 2007-2009.* Torino: Regione Piemonte.

Regione Piemonte (2010) *Piano regionale di prevenzione incidenti stradali 2010-2012*. Torino: Regione Piemonte.

Regione Piemonte (2011) *Piano regionale della sicurezza stradale del Piemonte: Programma Triennale di attuazione 2011-2013*. Torino: Regione Piemonte.

SafetyNet (2009) *Novice Drivers*. Brussels: European Commission.

UK DfT - Department for Transport (2007) *The Good, the Bad and the Talented: Young Drivers' Perspectives on Good Driving and Learning to Drive*. London: DfT.

WHO (2009) *Global Status Report on Road Safety*. Geneva: World Health Organization Press.

ABSTRACT

According to the World Health Organization, in 2030 road accidents will be the fifth cause of death worldwide. But when considering young people, the situation is even more alarming: road accidents are already the first cause of death among population in the 15-29 age group.

This imposes significant social and economic costs on the accidents' victims, their families and the whole society, in addition to the invaluable pain for the loss of a human life.

Therefore, reducing road accidents among young people is a main concern in most governments' road safety strategies.

This document addresses the issues and investigates the requirements for devising more successful road safety initiatives for the youngsters.

First, some introductory remarks and a review of the reasons why young people are overexposed to traffic accidents are presented.

Then, attention is focused on the relationship between the so called traditional and innovative policies. The former are long-standing initiatives mainly intended to increase young people's technical skills. The latter are more recent initiatives meant at getting in tune with the youth mentality and influencing the youngsters' behavior through peer-to-peer communication, the sharing of experiences, and the use of new forms of interaction.

The case study is the Piedmont Region, where since 2007 a Regional Road Monitoring Center has been established. The road accidents involving young people are analyzed and the road safety actions for young people undertaken by the regional authorities are reviewed.