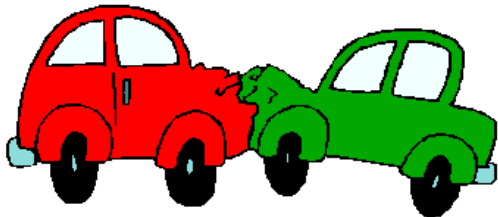
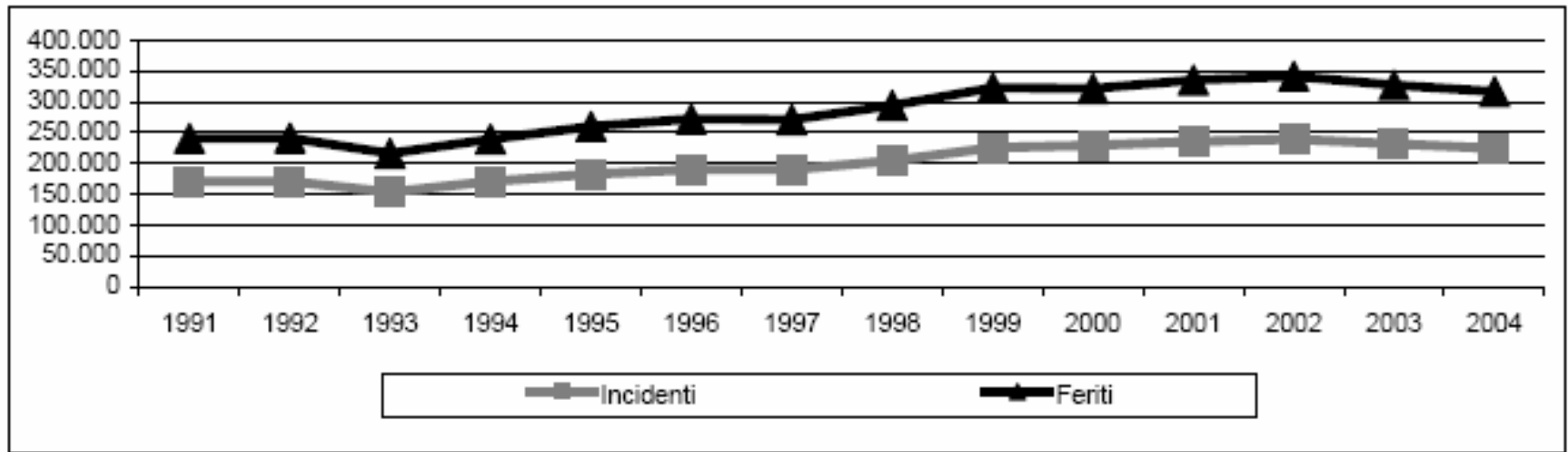


Traffico e salute

Valutazione socio-economica della percezione del rischio di incidenti stradali



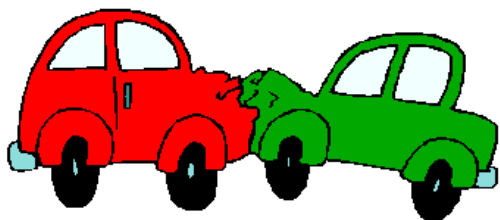
Incidenti stradali e feriti (1991-2004 / valori assoluti)



Incidenti stradali, morti e feriti (1991-2004 / valori assoluti)

ANNI	Incidenti	Morti	Feriti	Indice di mortalità (a)
1991	170.702	7.498	240.688	4.4
1992	170.814	7.434	241.094	4.4
1993	153.393	6.645	216.100	4.3
1994	170.679	6.578	239.184	3.9
1995	182.761	6.512	259.571	3.6
1996	190.068	6.193	272.115	3.3
1997	190.031	6.226	270.962	3.3
1998	204.615	6.342	293.842	3.1
1999	225.646	6.688	322.999	3.0
2000	229.034	6.649	321.796	2.9
2001	235.409	6.691	335.029	2.8
2002	239.354	6.739	341.660	2.8
2003	231.740	6.065	327.324	2.6
2004	224.553	5.625	316.630	2.5

Fonte: ISTAT



L'indice di mortalità: rapporto tra il numero dei morti ed il numero degli incidenti moltiplicato 100.

Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale (PNSS) 2001-2010

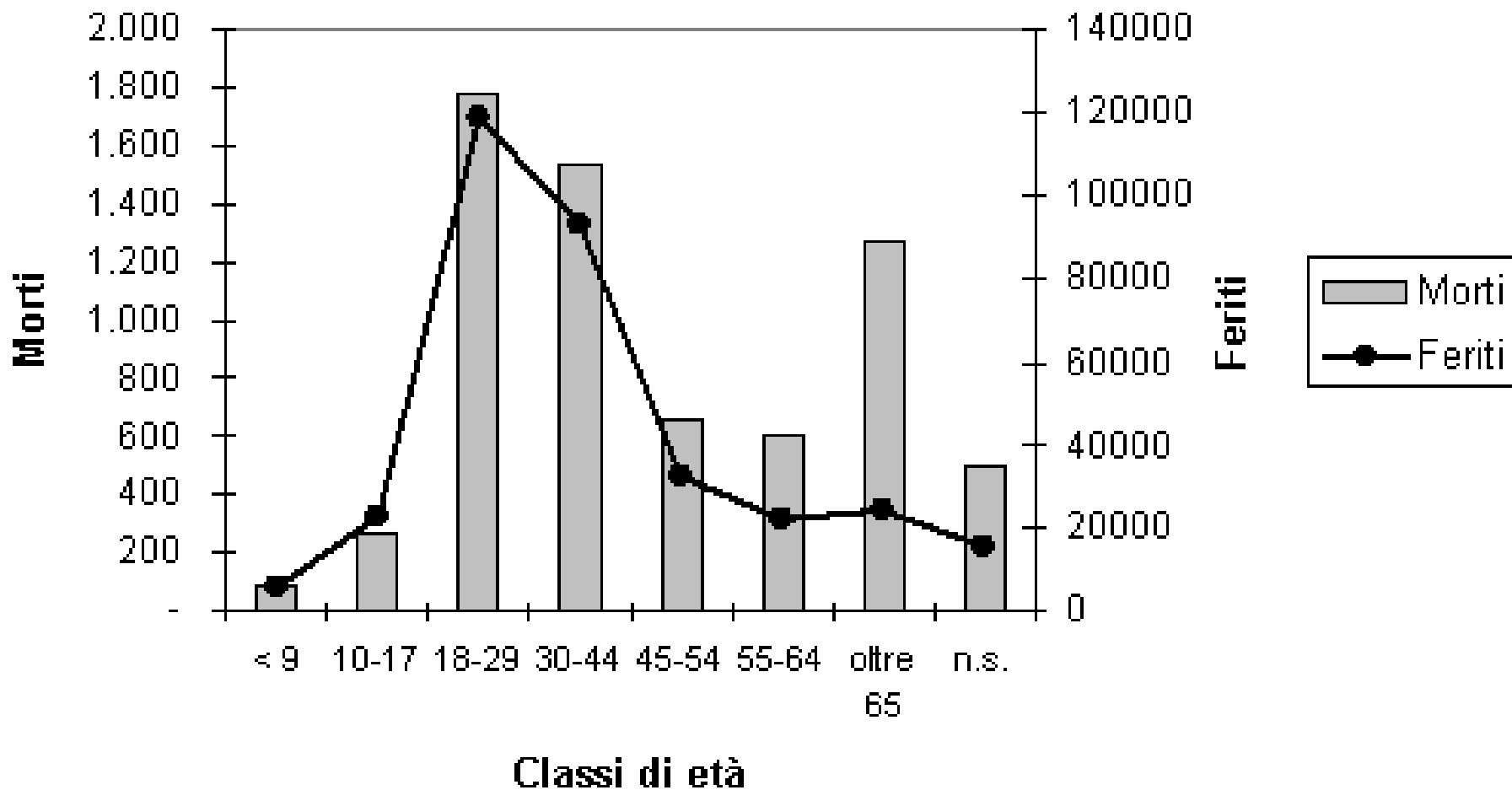
Pone come obiettivo per il 2010 la riduzione del numero di morti e feriti del 50%.

Linee d'azione sanitaria

- ❑ miglioramento delle conoscenze epidemiologiche su mortalità e morbosità conseguenti ad incidenti stradali;
- ❑ analisi dei principali fattori di rischio di interesse sanitario;
- ❑ attività di controllo e regolamentazione dei fattori di rischio identificati;
- ❑ potenziamento della prevenzione e dell'assistenza sanitaria anche attraverso azioni di educazione stradale.



Numero di incidenti per classi di età



Fonte: ISTAT - 2001



Morti e feriti per sesso e classi di età (anno 2004 / valori assoluti)

CLASSI DI ETÀ	Morti			Feriti		
	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale
Fino a 5 anni	17	13	30	1.736	1.433	3.169
Da 6 a 9	10	12	22	1.600	1.249	2.849
Da 10 a 13	23	9	32	2.334	1.744	4.078
Da 14 a 15	61	14	75	4.469	2.175	6.644
Da 16 a 17	117	32	149	7.973	3.529	11.502
Da 18 a 20	279	52	331	15.656	8.274	24.130
Da 21 a 24	461	91	552	22.608	11.920	34.528
Da 25 a 29	523	91	614	28.468	14.886	43.354
Da 30 a 34	471	91	562	26.265	13.466	39.731
Da 35 a 39	379	64	443	20.554	10.610	31.164
Da 40 a 44	300	58	358	16.014	8.730	24.744
Da 45 a 49	238	49	287	11.839	6.735	18.574
Da 50 a 54	214	56	270	9.285	5.584	14.869
Da 55 a 59	196	55	251	7.430	4.592	12.022
Da 60 a 64	188	54	242	6.113	3.791	9.904
Da 65 a 69	166	66	232	5.074	3.374	8.448
Da 70 a 74	197	82	279	4.270	2.733	7.003
Da 75 a 79	217	81	298	3.137	2.034	5.171
Da 80 a 84	177	58	235	1.915	1.151	3.066
Da 85 ed oltre	83	38	121	662	445	1.107
Non indicata	175	67	242	5.837	4.736	10.573
Totale	4.492	1.133	5.625	203.439	113.191	316.630



costi sanitari

costi ripristino infrastrutture



costi assistenza invalidità

costi legali



costi per perdita capacità produttiva

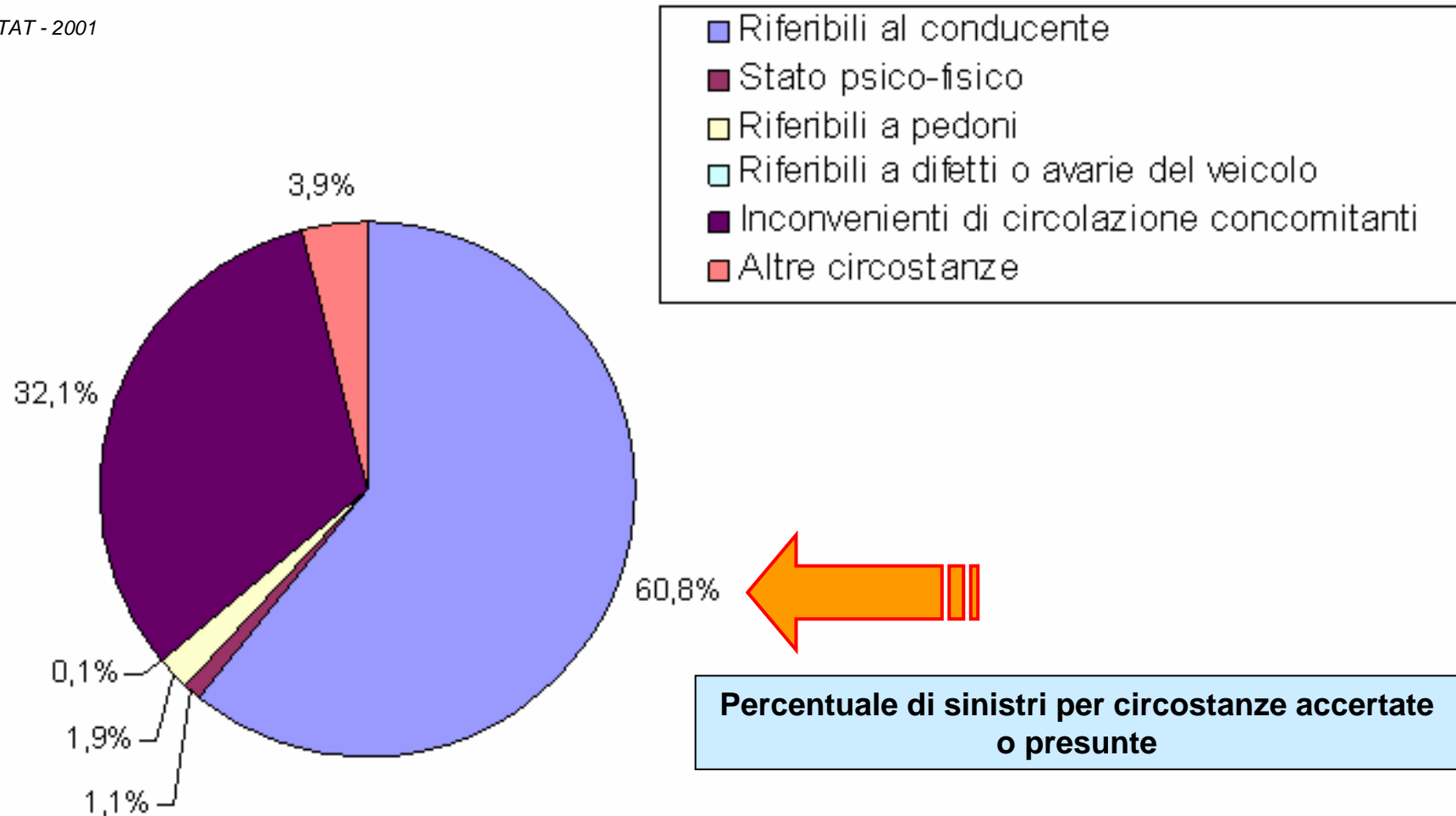
costi intangibili

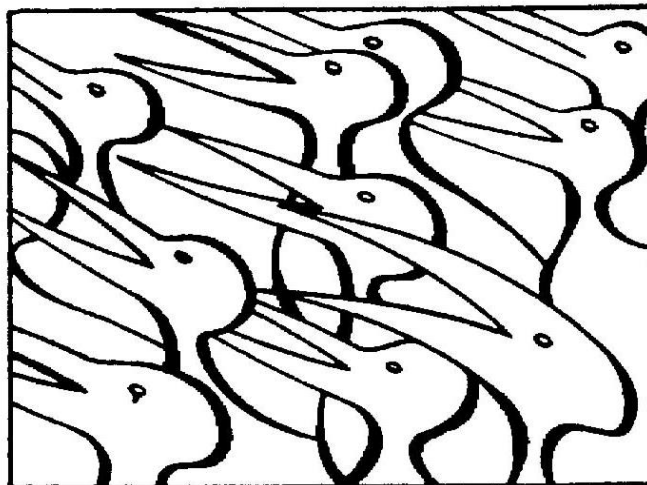
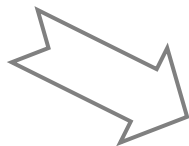
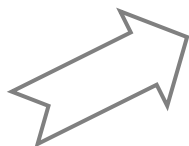
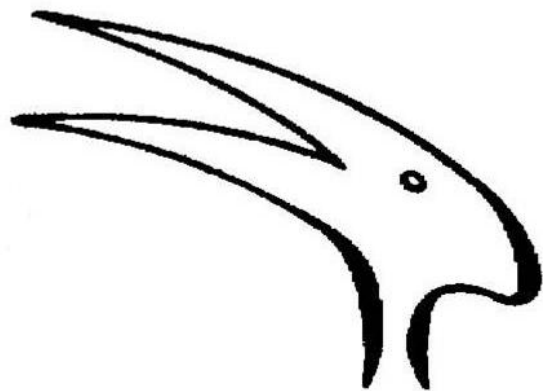


costi non - market

...

Fonte: ISTAT - 2001





uccello

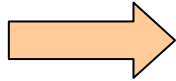


antilope

Giovani e comportamento di guida

Dalla letteratura emerge che i giovani sono una categoria di soggetti con percezione del rischio alterata nei confronti di droghe, incidenti ...

Jessor



I giovani hanno comportamenti a rischio più spesso di altri soggetti e questi dipendono da fattori psico-sociali come:

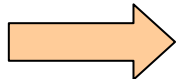
- personalità dell'individuo
- ambiente sociale (genitori, amici ...)

Zuckerman



Mette in relazione la personalità con i comportamenti dei giovani: evidenzia correlazione tra guida ad alta velocità ed elevato punteggio nella "sensation seeking"

Jonah



Ricerca di sensazioni negli adolescenti come fattore predittivo per comportamenti a rischio

Giovani e comportamento di guida

Indagini dell'ISS (scuole e discoteca) evidenziano che i comportamenti a rischio non sono sempre isolati

Studio condotto da ACI su 3000 ragazzi la velocità fa paura solo se guida un altro altrimenti affascina e diverte il 40%

Ricerche sugli animali indicano predisposizioni genetiche a usare e sviluppare dipendenza da droghe e sono particolarmente attratti da situazioni rischiose

Fattori di rischio di incidente stradale

Fattori costituzionali	Fattori individuali	Fattori ambientali
predisposizione biologica all'uso e abuso sostanze, alcol e comportamenti a rischio	personalità	Status socio-economico
	sex	Situazione familiare
	ansia-stress	Pressione dei pari
	bisogno di apparire	Anomia (assenza di regole)
	età	Alienazione
	edonismo	Problemi scolastici
	curiosità	

Motivazione al progetto: scelta del target

TARGET ➡ I giovani rappresentano la categoria di soggetti maggiormente esposta al rischio di incidenti

Motivazione al progetto: scelta del tipo di analisi

TIPO DI ANALISI ➡ Le circostanze più frequenti di incidenti stradali sono riconducibili ad errati comportamenti di guida tenuti dal conducente che possono a loro volta essere influenzati da una distorta percezione del rischio.



Finalità dello studio:

- I. valutare la percezione del rischio di incidente nei giovani;
- II. misurare le abilità necessarie alla guida dal punto di vista delle conoscenze, comportamenti ed aspetti emotivi;
- III. identificare profili percettivi legati alla personalità del conducente e comportamenti di guida, per creare strumenti educativi mirati;
- IV. verificare l'esistenza di relazioni tra percezione del rischio, competenze tecnico-pratiche e storia individuale.

Progetto i Valutazione della percezione del rischio

Tipologia di destinatari

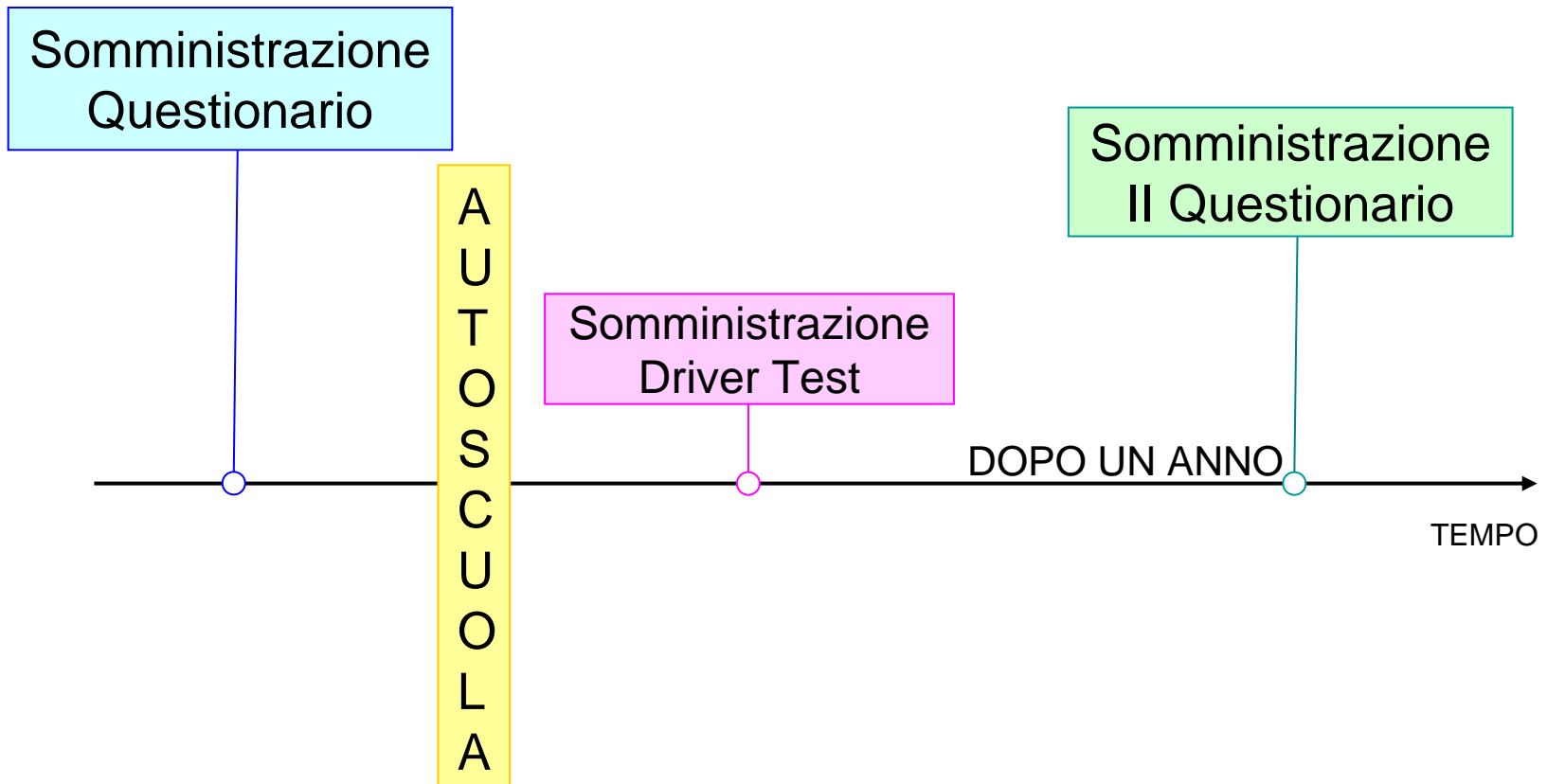
Allievi delle Autoscuole del Comune di Modena

Ambito territoriale

Comune di Modena

Luoghi di realizzazione

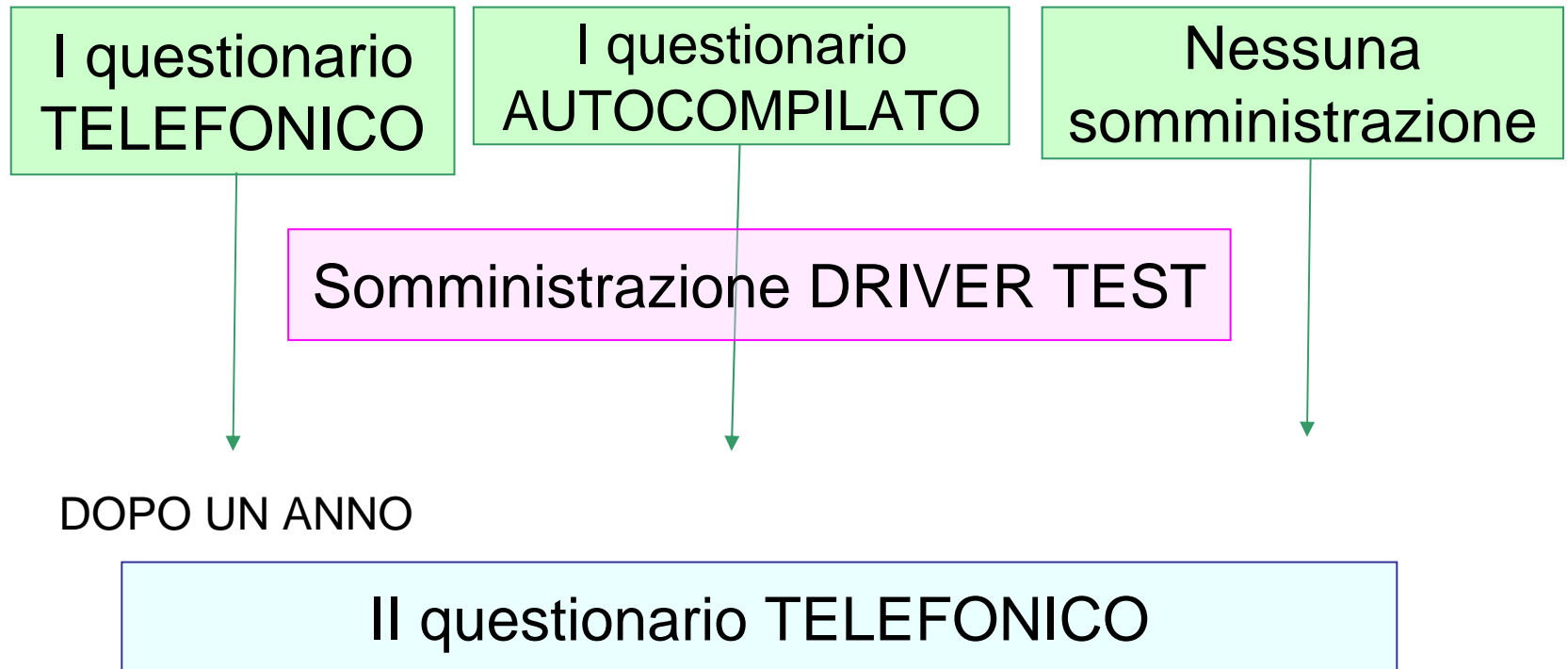
- Autoscuole del Comune di Modena per la somministrazione dei questionari;
- Autoscuole del Comune di Modena per il "Driver Test".



Inchiesta diacronica longitudinale che prevede l'uso di due strumenti:

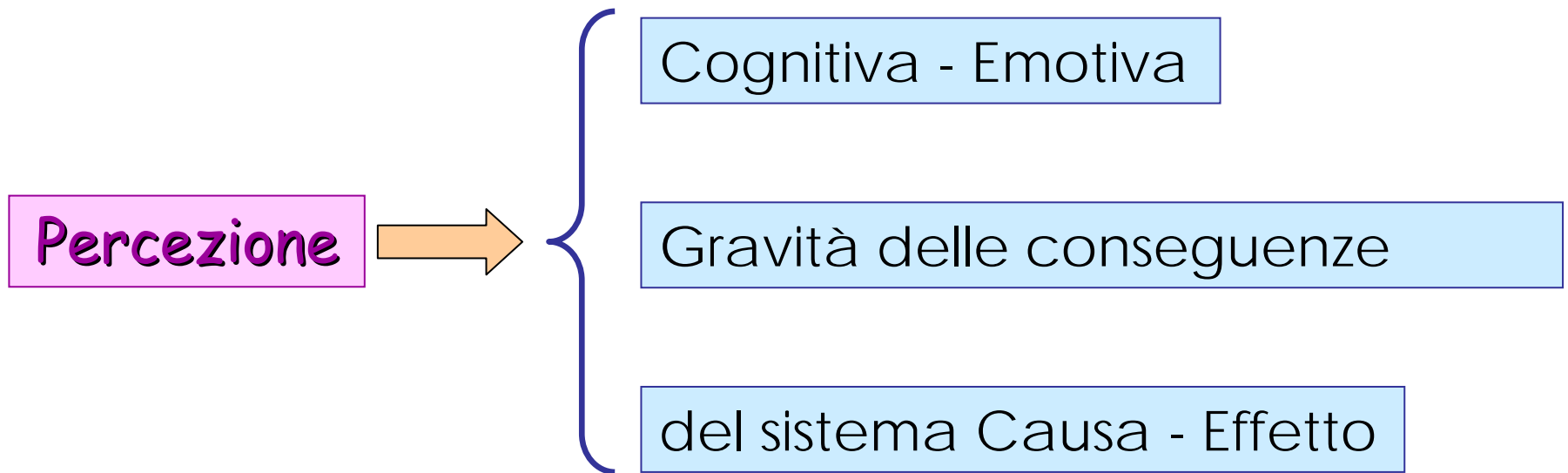
- Driver Test
- Questionario Percezione

Diagramma di flusso del progetto



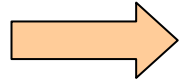
Percezione del rischio

Fattori che influenzano la percezione del rischio:



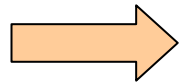
Questionario

Campione



300 giovani di età compresa tra i
17 – 30 anni iscritti alle scuola
guida del Comune di Modena

Tipologia



Autocompilato
Strutturato
Risposte a scelta multipla

Questionario

Sezioni del questionario:

Dimensione Emotivo - Affettiva

Dimensione Comportamentale

Dimensione Cognitiva

Willingness to Pay

Percezione del Rischio

Dati di Rilevazione

Questionario

Finalità delle sezioni del questionario:

Dimensione Emotivo - Affettiva

auto - valutazione

rapporto emotivo con auto

Dimensione Comportamentale

valutare il livello di interiorizzazione delle norme
(es. le cinture di sicurezza possono essere usate per aderenza ad indicazioni normative o per l'acquisizione della norma come modello comportamentale)

Dimensione Cognitiva

rilevare il livello di conoscenza del fenomeno e di alcune tipiche situazioni di rischio

Aspetti sui quali
gli educatori
possono
intervenire quindi
è utile sapere a
quale livello ci
sono le carenze

Questionario

Dimensione Emotivo - Affettiva

Una bella auto sportiva è per me

- ✓ Un mezzo per provare forti emozioni.....
- ✓ Un mezzo che permette di distinguersi.....
- ✓ Un mezzo di locomozione che può anche essere pericoloso.....
- ✓ Un mezzo per spostarsi velocemente.....
- ✓ Altro (specificare)

Questionario

Dimensione Comportamentale

Quando viaggi su un'auto come
passaggero (a fianco del conducente)
indossi la cintura di sicurezza?

Mai	A volte	Nel 50% delle volte	Quasi sempre	Sempre
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Questionario

Dimensione Cognitiva

L'uso di droghe o bevande alcoliche aumenta la possibilità di non percepire con esattezza le distanze durante la guida.

1

2

3

4

☐☐☐☐

1 = Non ne ho mai sentito parlare

2 = Mi sembra di averne sentito parlare

3 = Ne ho sentito parlare spesso

4 = Ne ho sentito parlare molto e ho approfondito l'argomento (ricerche personali, approfondimenti fatti a scuola, raccolta materiali..)

Questionario

Finalità delle sezioni del questionario:

Willingness to Pay

Poiché la valutazione in termini economici per soggetti che non percepiscono reddito non ha significato gli items si riferiscono a situazioni ipotetiche (metodo: PREFERENZE RIVELATE)

Percezione del Rischio

Indagare quali situazioni possono fornire preoccupazione per gli intervistati, cercando di creare 3 categorie di soggetti (MORAL HAZARD): avversi, neutrali e propensi al rischio.

Dati di Rilevazione

Stabilire a quale tipologia di utenti appartengono, la loro storia personale in termini di incidenti e la raccogliere dati sui famigliari per valutare le possibili influenze da essi derivanti

Valutazione economica

Metodi di stima dei costi per incidente:

**Costi di
restituzione**



Costi diretti generati dagli incidenti stradali

Capitale umano



Perdita che la società subisce a causa di incidenti in termini di capacità produttiva futura persa

Perdita

- **lorda**
- **netta** (esclusa la perdita di consumi)
- **dell'aspettativa di vita** (perdita anni di lavoro)

**Willingness to
pay**



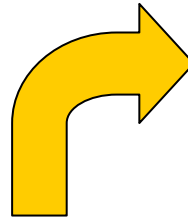
Basato sulle preferenze rivelate o sulle preferenze dichiarate dagli individui o dalla società

Valutazione economica

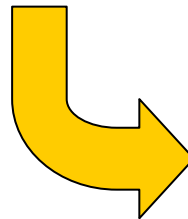
Willingness to pay

WTP

- **Metodo preferenze rivelate**
- **Metodo preferenze dichiarate**



Es. Vengono osservate le scelte che i soggetti effettuano nella vita reale, assumendo che le persone preferiscono le alternative scelte a quelle non scelte



Es. Viene chiesto ai soggetti qual'è la loro massima disponibilità a pagare per un determinato servizio, bene o per evitare un determinato evento

bibliografia - sitografia

I costi sociali degli incidenti stradali - Recchia M., Sbbadini V. - Angeli Editore - 1982

Il costo sociale degli incidenti stradali - Putignano C., Pennisi L. - Lea - 1999

Giovani che rischiano la vita - Nizzoli U., Colli C. - McGraw Hill - 2004

<http://www.istat.it>

http://www.arpa.emr.it/epam/progetti_percezione%20rischio.htm

<http://www.stradanove.net/cde/rdriveMO.html>

