



Regione Toscana

La sicurezza stradale in Toscana

Indagine
campionaria
2013

*Rapporto di analisi
sui principali risultati*





Regione Toscana

La sicurezza stradale in Toscana

Indagine
campionaria
2013

*Rapporto di analisi
sui principali risultati*

La sicurezza stradale in Toscana
Indagine campionaria 2013

*a cura del Settore Sistema Informativo
di Supporto delle Decisioni.
Ufficio Regionale di Statistica
Anno 2013*

Iniziativa promossa da:

Direzione Generale Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale e dal
Centro di Monitoraggio Regionale della Sicurezza Stradale.

Coordinamento del Progetto e definizione dell'impianto conoscitivo:

Claudia Daurù e Lucia Del Grosso
del Settore Sistema Informativo di Supporto alle Decisioni. Ufficio Regionale di Statistica.
Monia Bartolozzi dell'Area di Coordinamento Mobilità e Infrastrutture.
Marco Ierpi, Stefano Dapporto, Michela Di Matteo e Valentina Quattrone
del Settore Viabilità di Interesse Regionale.

Per la realizzazione dell'indagine Regione Toscana
si è avvalsa delle competenze specialistiche di Maria Novella Fantini e Anna Gabriella Zucca
della società Pragma S.r.l. di Roma.

Supervisione dell'Indagine:

Claudia Daurù
del Settore Sistema Informativo di Supporto alle Decisioni. Ufficio Regionale di Statistica.

Rapporto e Appendici statistiche: il Rapporto e le appendici statistiche sono consultabili e scaricabili
all'indirizzo: www.regione.toscana.it/statistiche



Indice

Introduzione	5
1. Gli obiettivi dell'indagine	6
1.1 L'impostazione metodologica	
1.2 Il concetto di utilizzatore della strada	
2. L'utilizzo della strada in Toscana	9
2.1 I tassi di utilizzo della strada	
2.2 I mezzi utilizzati	
3. Gli utilizzatori della strada	15
3.1 Il profilo degli utilizzatori della strada	
3.2 La conoscenza del nuovo Codice della Strada	
3.3 I comportamenti di guida	
3.3.1 <i>L'utilizzo dei dispositivi di sicurezza</i>	
3.3.2 <i>Le condizioni del mezzo e la presenza a bordo di strumenti di sicurezza</i>	
3.3.3 <i>L'uso del cellulare alla guida</i>	
3.3.4 <i>L'uso dei fari di posizione in orario diurno</i>	
3.3.5 <i>La guida in condizioni psicofisiche non adeguate</i>	
3.3.6 <i>La tutela dei minori</i>	
3.3.7 <i>Infrazioni e controlli</i>	
3.4 Percezione dei rischi	
3.4.1 <i>Le situazioni e condizioni di maggior rischio stradale</i>	
3.4.2 <i>Gli aspetti cui porre attenzione nella guida</i>	
3.4.3 <i>Rischio stradale e assunzione di alcol</i>	
3.4.4 <i>Gli interventi per aumentare la sicurezza stradale</i>	
3.5 Gli incidenti nell'ultimo anno	

4.	Utilizzatori e non utilizzatori della strada a confronto	47
4.1	Il profilo di utilizzatori e non utilizzatori a confronto	
4.2	I comportamenti di guida di utilizzatori della strada e non	
4.2.1	<i>L'utilizzo dei dispositivi di sicurezza</i>	
4.2.2	<i>I comportamenti di guida altrui cui porre maggior attenzione</i>	
4.2.3	<i>Rischio stradale e assunzione di alcol</i>	
4.2.4	<i>Gli interventi per aumentare la sicurezza stradale</i>	
4.3	Gli incidenti nell'ultimo anno di utilizzatori della strada e non	
5.	Sintesi conclusiva	56
6.	Nota metodologica	59
7.	Questionario	62
8.	Appendice: Indice delle Tavole statistiche	74

Introduzione

Vincenzo Ceccarelli

Assessore regionale alle Infrastrutture

Ogni vita perduta sulle strade rappresenta innanzitutto un grande dramma umano. Per questo non è facile fare statistiche sugli incidenti stradali. Occorre almeno premettere che ogni vittima della strada ha una sua storia, fatta di sogni infranti, di famiglie travolte dal dolore, di vere e proprie ferite al tessuto sociale.

Ciò nonostante, il lavoro che la Regione sta facendo dal 2010, con la costituzione del Centro di Monitoraggio Regionale della Sicurezza Stradale (CMRSS) in attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - istituito con legge n. 144/1999 - ha una grande importanza per la verifica dell'efficacia delle attività programmate o già intraprese in materia di sicurezza stradale, nelle quali la Regione è impegnata ormai da anni, con risultati che in questo modo possono essere verificati.

Tra le attività previste dal CMRSS vi è quella di eseguire appositi studi e ricerche volti ad approfondire la conoscenza sui fattori di rischio e sulle cause che determinano gli incidenti stradali e sulle misure da mettere in campo per contrastare i fattori di rischio.

Il fine è quello di aumentare la conoscenza delle dinamiche relative all'incidentalità stradale, degli addetti ai lavori, anche attraverso indagini conoscitive sul comportamento degli utenti e per contro acquisire informazioni circa il grado di consapevolezza degli utenti in materia di sicurezza stradale.

L'esigenza di questo studio nasce dalla consapevolezza che la sicurezza stradale necessita di informazioni multidisciplinari e il fattore umano è uno degli elementi che devono essere indagati per acquisire maggiori informazioni sui comportamenti e la percezione del rischio da parte degli utilizzatori della strada, anche in relazione alle recenti modifiche al Codice della strada.

Dall'esame dei dati statistici raccolti emergono elementi utili, che saranno resi disponibili per tutti i soggetti che operano nel settore della sicurezza stradale, per migliorare l'efficacia degli interventi programmati.

Per proseguire il percorso avviato, la Regione Toscana, nello scorso mese di agosto - sulla base di quanto previsto dalla legge regionale n. 19 dell'11 maggio 2011 - ha istituito l'Osservatorio Regionale sulla Sicurezza Stradale, i cui membri sono rappresentativi di enti locali, Università e di diverse realtà associative, con l'obiettivo di rafforzare ed integrare le politiche regionali in materia di sicurezza stradale.

Per il futuro, dunque, le ulteriori azioni conoscitive potranno essere attuate anche mediante il contributo dell'Osservatorio e verranno inserite nel Programma Annuale Attuativo previsto dalla sopra citata norma regionale.

1. Gli obiettivi dell'indagine

1.1 L'impostazione metodologica

L'indagine, promossa dalla Direzione Generale Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale e dal Centro di Monitoraggio Regionale della Sicurezza Stradale, è stata curata dal Settore Sistema Informativo di Supporto alle decisioni - Ufficio Regionale di Statistica in collaborazione con l'istituto Pragma di Roma.

L'**obiettivo generale** dello studio è stato quello di acquisire dati ed informazioni, non disponibili presso altre fonti statistiche, sulle conoscenze, i comportamenti, la percezione dei rischi e le valutazioni degli *utilizzatori della strada* in relazione al vasto tema del rispetto del Codice della strada, della sicurezza e della incidentalità stradale.

La popolazione degli *utilizzatori della strada* (si veda la definizione nel paragrafo successivo) costituisce una quota parte dell'intera popolazione toscana di cui non è/era nota in via preliminare l'esatta dimensione quantitativa. L'indagine ha dunque considerato come **popolazione obiettivo** la totalità dei cittadini toscani, in età compresa tra i 14 e i 70 anni, residente e domiciliata nei 287 comuni della regione, pari a 2.608.248 individui¹, contattando così sia i soggetti utilizzatori della strada che i non utilizzatori ed individuandone così le rispettive dimensioni.

La **rilevazione telefonica** si è svolta nel periodo compreso tra l'11 marzo e il 18 aprile 2013 presso il centro CATI (*Computer-Assisted Telephone Interviewing*) di Pragma a Roma; le interviste realizzate sono state 8.000, rappresentative di una popolazione di 2.608.248 persone.

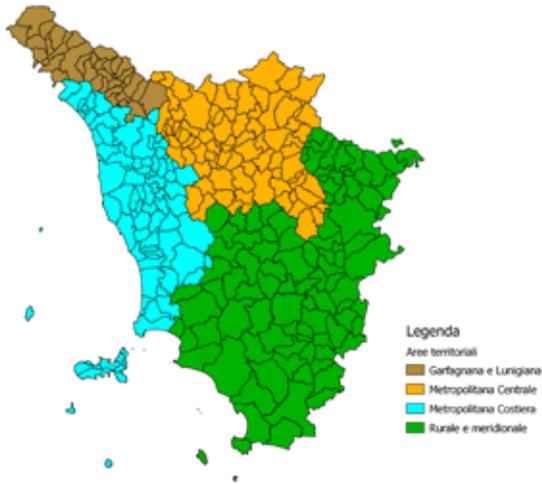
Questa impostazione dell'indagine ha quindi consentito di rilevare oltre che una vasta gamma di informazioni sugli *utilizzatori della strada* (grado di conoscenza delle norme del Codice della strada, i comportamenti di guida assunti, gli aspetti relativi alla sicurezza stradale che maggiormente preoccupano, gli interventi ritenuti utili per aumentare la sicurezza stradale ed il peso dell'incidentalità nell'ultimo anno) anche un insieme significativo di variabili relative ai *non utilizzatori della strada*: i comportamenti di guida, la percezione di rischio, gli interventi per aumentare la sicurezza stradale e il grado di incidentalità nell'ultimo anno.

Il **piano di campionamento**, stratificato per macroarea territoriale e classe di ampiezza demografica del comune, ha consentito di produrre risultati caratterizzati da un ottimo livello di attendibilità per il livello regionale e da un buon livello per tutti gli altri ambiti di stima. Inoltre nel corso della rilevazione si è tenuto sotto controllo la distribuzione per sesso e classe di età del campione dei rispondenti, consentendo così anche stime per tali variabili. Le macroaree territoriali, evidenziate nella **Mappa 1**, sono:

- Area Metropolitana Centrale
- Area Metropolitana Costiera
- Area Garfagnana e Lunigiana
- Area Rurale e Meridionale

1 Fonte Istat, Popolazione Legale, XV° Censimento della popolazione e delle abitazioni, 2011.

Mappa 1 – Macroaree territoriali



Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

L'area della **Garfagnana e Lunigiana**, localizzata nella zona nord-ovest della regione, e comprendente 35 comuni della provincia di Massa-Carrara e di Lucca, è un'area quasi esclusivamente montuosa, nella quale vive il 3,1% del totale della popolazione toscana ed opera il 2,4% delle imprese della regione. Le principali strade che attraversano quest'area sono la *Strada Statale 62* e l'*autostrada A15* che collegano la costa ligure e toscana con Parma e la pianura padana, attraversando la valle del Taro e superando il passo della Cisa.

L'area **Metropolitana Costiera** si estende da nord a sud lungo la costa partendo dai comuni di mare della provincia di Massa-Carrara, passando per la Versilia, la costa pisana e livornese fino a Piombino e comprendendo anche l'Arcipelago toscano. Inoltre quest'area si estende nell'entroterra verso l'area lucchese, il valdarno inferiore, nei sistemi collinari pisani e livornesi e nella Val di Cornia. Si tratta di un'area metropolitana, poiché comprende anche i sistemi urbani di Massa, Carrara, Pisa, Lucca e Livorno e le loro fitte interconnessioni; conta il 33,1% della popolazione della regione e il 32,3% delle imprese toscane. Le principali infrastrutture stradali che insistono in quest'area sono: l'*autostrada A12* che parte da Genova, segue la costa, entra in Toscana e raggiunge le zone di Carrara, di Massa e della Versilia dove trova la bretella per Lucca; prosegue poi in direzione Pisa fino a Stagno e, oltrepassato il raccordo con la *SGC Firenze-Pisa-Livorno*, si conclude in prossimità di Livorno, collegandosi, tramite la Variante Aurelia, alla S.S.1 - *Aurelia*.

La *SGC Fi-Pi-Li* e l'*Autostrada A11* garantiscono il collegamento con l'area Metropolitana Centrale, secondo l'asse est-ovest.

L'area **Metropolitana Centrale** comprende il sistema metropolitano di Firenze-Prato-Pistoia al quale si aggiungono tutti i territori - Montagna Pistoiese, Valdinevole, Val di Bisenzio, Mugello, Valdarno superiore, Chianti - che gravitano intorno al capoluogo, sia per la sua capacità attrattiva in termini economici e sociali (nell'area è presente il 44% del totale della

popolazione e il 48% delle imprese) sia per la presenza di un importante sistema viario. Tutta l'area è caratterizzata da una fitta rete di collegamenti stradali e dalla presenza di alcune arterie di maggiore rilevanza, tra cui l'autostrada A1 che provenendo da nord, raggiunge Firenze per piegare per Arezzo e poi proseguire verso sud, l'autostrada A11, la cosiddetta "Firenze-mare" che collega il capoluogo con il litorale toscano, la Strada di Grande Comunicazione Firenze-Pisa-Livorno e la cosiddetta Superstrada Firenze -Siena.

L'area **Rurale e Meridionale** comprende i territori della provincia di Grosseto, Siena e parte di quelli di Arezzo (Casentino, Val di Chiana e Valtiberina); si tratta di territori di pianura, collina o montagna, anche piuttosto diversi tra loro ma accomunati da scarsa densità abitativa, da modesti livelli di urbanizzazione e di industrializzazione (20% della popolazione toscana e 19% delle imprese) e da una presenza significativa di risorse e potenzialità connesse all'agricoltura, al paesaggio e in generale al mondo rurale.

Le principali infrastrutture presenti nell'area sono la S.S.1 - *Variante Aurelia*, che corre parallelamente alla linea di costa in direzione nord-sud, il raccordo autostradale Firenze - Siena, la S.S. 223 *Siena - Grosseto (E78)*.

Prospetto 1 – Indicatori descrittivi delle aree territoriali considerate

AREA	Superficie in Km ²	POPOLAZIONE AL 31/12/2012		POPOLAZIONE AL 31/12/2012		Densità abitativa
		Imprese attive		Imprese attive		
			Valori assoluti		Valori percentuali	
Area Garfagnana e Lunigiana	1.878,9	113.448	8.021	3,1	2,4	60,4
Area Metropolitana	5.412,9	1.618.476	153.052	43,8	46,3	299,0
Area Metropolitana Costiera	4.707,4	1.223.670	106.524	33,1	32,2	259,9
Area Rurale e Meridionale	10.987,8	737.234	63.320	20,0	19,1	67,1
Totale complessivo	22.987,0	3.692.828	330.917	100,0	100,0	160,6

Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

Infine si rinvia alla nota metodologica per un maggior dettaglio sulle scelte metodologiche ed operative della ricerca e si raccomanda la lettura del Rapporto tenendo conto della seguente "avvertenza ai lettori":

- l'analisi scende nel dettaglio territoriale ogni qualvolta le differenze territoriali risultano significative.
- alcuni aspetti rilevati descrivono comportamenti percepiti come *socialmente desiderabili* (p.es. l'uso delle cinture di sicurezza); alcuni indicatori possono essere quindi caratterizzati da una certa sovrastima e andranno letti nel loro più ampio contesto.

1.2 Il concetto di utilizzatore della strada

Per pervenire alla definizione del concetto di utilizzatore della strada sono stati considerati i concetti di "guida di un veicolo a motore" e di "frequenza della guida". Sulla base di questi elementi sono state adottate le seguenti definizioni operative:

- gli **utilizzatori della strada** sono coloro che guidano un autoveicolo (pesante o leggero) o una moto con oltre 125 cc o un motociclo-ciclomotore-minicar per **almeno 3 giorni a settimana**.
- i **non utilizzatori della strada** sono coloro che non guidano mai o che hanno una frequenza di guida inferiore a quella indicata (almeno 3 giorni la settimana).

Da questi presupposti, i risultati dello studio consentono di individuare i seguenti indicatori:

- **il Tasso di utilizzo della strada**: definito come *quota totale di soggetti utilizzatori della strada con un mezzo a motore almeno 3 giorni a settimana*, calcolata in rapporto al totale della popolazione di riferimento (cittadini in età compresa tra 14 e 70 anni);
- **il Tasso di non utilizzo della strada**: definito come *la quota totale di soggetti non utilizzatori della strada*, calcolata sempre in rapporto al totale della popolazione di riferimento.

2. L'utilizzo della strada in Toscana

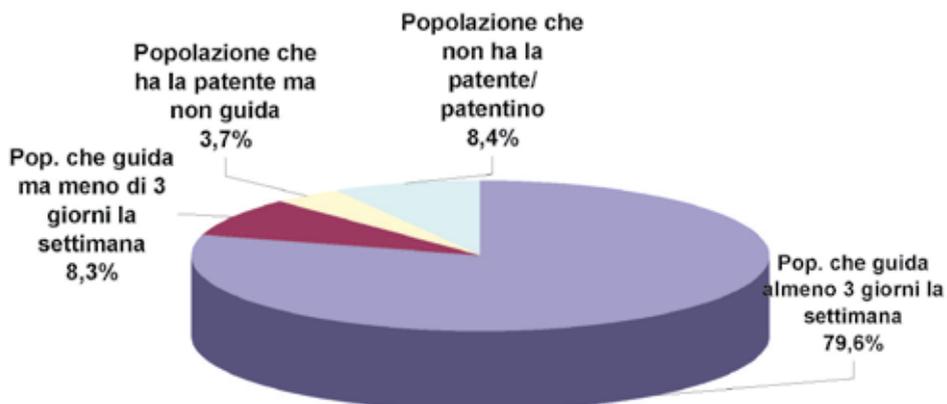
2.1 I tassi di utilizzo della strada

Per calcolare il **tasso di utilizzo della strada** sono state verificate, presso la popolazione toscana tra i 14 e 70 anni, congiuntamente, il *possesso della patente-patentino* di guida e la *frequenza di guida*.

L'8.4% della popolazione in età 14-70 anni, pari ad una stima di 219.709 persone, non dispone di alcuna patente o patentino e pertanto non guida (*Figura 1*); il restante 91.6% che ha una patente è costituito dal:

- 3.7% di persone (pari ad una stima di 95.660 persone) che pur avendo una patente o patentino *non guida mai*;
- 8.3% di persone (pari ad una stima di 217.500 persone) che *guidano poco, meno di 3 giorni la settimana*; e
- 79.6% di persone che *guidano autoveicoli e/o motoveicoli almeno 3 giorni a settimana*.

Figura 1 - Possesso di patente e frequenza di guida (% sulla popolazione di 14-70 anni)



Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

In Toscana dunque gli **utilizzatori della strada**, definiti come coloro che guidano un *auto-veicolo e/o un motoveicolo almeno 3 giorni la settimana*, rappresentano il 79.6% della popolazione toscana in età compresa tra 14 e 70 anni e sono stimati in **2.075.379 soggetti** (Tabella 1). L'80,6% di essi ha conseguito da più di 10 anni la sua prima patente/patentino, senza particolari differenze di genere o di area territoriale; il 10,5% l'ha conseguita tra 5 e 10 anni e circa il 9% da meno di 5 anni.

I **non utilizzatori della strada** che invece non guidano mai nessun tipo di mezzo a motore oppure lo guidano ma con una frequenza inferiore ai 3 giorni la settimana, rappresentano il 20.4% della popolazione (Tabella 1).

Tabella 1 - Utilizzo della strada in Toscana. Anno 2013 (valori assoluti e tassi)

Indicatori di utilizzo della strada	Toscana
Totale popolazione tra 14 e 70 anni	2.608.248
Utilizzatori della strada	2.075.379
Non utilizzatori della strada	532.869
Tasso di utilizzo	79,6%
Tasso di non utilizzo	20,4%

Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

I tassi di utilizzo della strada – analisi territoriale: il tasso di utilizzo della strada risulta dunque a livello regionale piuttosto alto (79.6%) e si mantiene tale in tutte le macroaree territoriali, facendo registrare la percentuale più elevata nell'area Metropolitana centrale (80.7%) e quella più contenuta in Lunigiana e Garfagnana (76.8%). Dal punto di vista dell'ampiezza demografica dei comuni, l'uso della strada risulta maggiore nei comuni di medie dimensioni (tra 10.000 e 50.000 abitanti) dove gli utilizzatori raggiungono l'83.6% della popolazione in età 14-70 anni (Tabella 2).

Tabella 2 - Utilizzatori della strada e tasso di utilizzo per area territoriale e per classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2013 (valori assoluti e tassi)

AREA TERRITORIALE	Comuni con meno di 10.000 ab.	Comuni da 10.000 a 50.000 ab.	Comuni oltre i 50.000 ab.	Totale
Utilizzatori della strada (v.a.)				
Garfagnana e Lunigiana	49.092	11.604	-	60.696
Metropolitana	133.370	445.402	336.726	915.499
Metropolitana costiera	92.428	312.254	294.738	699.421
Rurale e meridionale	171.367	107.965	120.431	399.764
Totale	446.257	877.226	751.896	2.075.379
Tasso di utilizzo (v. p.)				
Garfagnana e Lunigiana	76,9	76,1	-	76,8
Metropolitana	79,1	85,7	75,5	80,7
Metropolitana costiera	78,1	82,2	78,3	80,0
Rurale e meridionale	77,1	80,2	73,9	76,9
Totale	77,9	83,6	76,3	79,6

Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

I tassi di utilizzo della strada, esaminati considerando congiuntamente sia la dimensione demografica del comune che l'area territoriale, mostrano che (*Tabella 2*):

- il tasso di utilizzo della strada si mantiene sempre più elevato nei comuni tra 10.000 e 50.000 abitanti di tutte le aree territoriali, con l'eccezione della Garfagnana e Lunigiana dove la percentuale di utenti della strada è simile nelle due categorie di comuni presenti.
- Il tasso di utilizzo della strada maggiore si raggiunge nei comuni di media dimensione dell'area Metropolitana (85.7%).

I tassi di utilizzo della strada - analisi socio-demografica: il tasso di utilizzo della strada risulta più elevato tra gli uomini (86.1% contro il 73.3% delle donne) e in tutte le fasce di età centrali, dove interessa sempre oltre l'80% della popolazione, raggiungendo la percentuale più alta tra i 35-44enni (88.6%). E' inoltre nettamente superiore tra gli occupati rispetto ai non-occupati (89.8% contro 68.5%) e tra chi ha un titolo di studio elevato (diploma superiore: 84.8%, laurea: 84.6%) (*Tabella 3*).

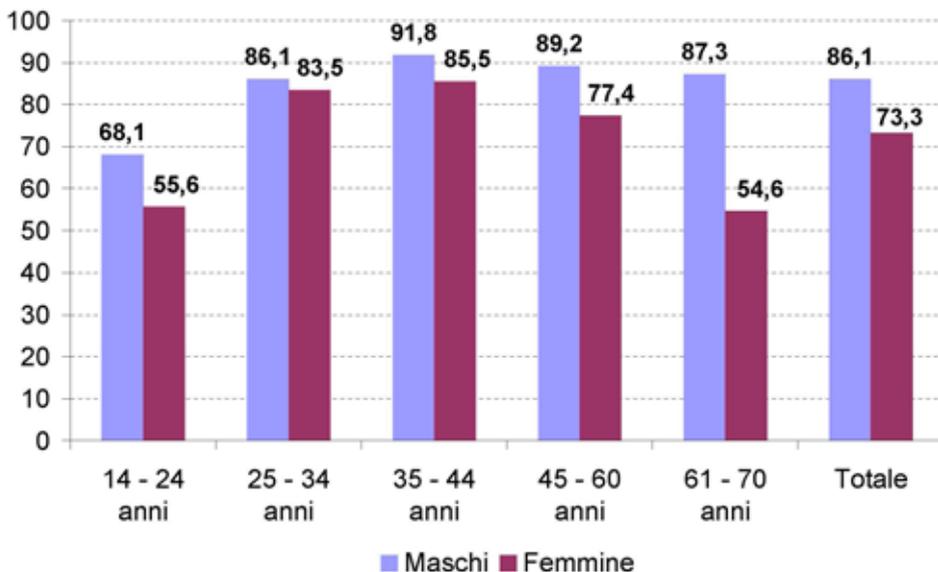
Tabella 3 - Utilizzatori della strada e tasso di utilizzo della strada per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2013 (*valori assoluti e tassi*)

CARATTERISTICHE SOCIO-DEMOGRAFICHE	Utilizzatori della strada	Non utilizzatori della strada	Totale popolazione	Tasso di utilizzo
<i>Sesso</i>				
Maschio	1.103.419	178.113	1.281.532	86,1
Femmina	971.960	354.756	1.326.716	73,3
Totale	2.075.379	532.869	2.608.248	79,6
<i>Classe di età</i>				
Da 14 a 24 anni	212.175	130.029	342.204	62,0
Da 25 a 34 anni	342.645	61.467	404.112	84,8
Da 35 a 44 anni	511.570	65.611	577.181	88,6
Da 45 a 60 anni	689.808	139.594	829.402	83,2
Da 61 a 70 anni	319.181	136.168	455.349	70,1
Totale	2.075.379	532.869	2.608.248	79,6
<i>Condizione professionale</i>				
Occupati	1.220.353	138.411	1.358.764	89,8
Non occupati	836.017	383.867	1.219.884	68,5
Totale	2.075.379	532.869	2.608.248	79,6
<i>Titolo di studio</i>				
Nessun titolo - Licenza elementare	84.303	65.208	149.512	56,4
Licenza media inferiore	526.140	195.821	721.961	72,9
Licenza-diploma media superiore	1.000.514	179.268	1.179.782	84,8
Laurea	435.681	79.502	515.183	84,6
Non indicato	28.741	13.069	41.810	68,7
Totale	2.075.379	532.869	2.608.248	79,6

Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

La differenza di genere nell'utilizzo della strada, pur presente in ogni classe di età, mostra gap differenziati secondo l'età: nelle età adulte è contenuta raggiungendo lo scarto minore di 2.6 punti percentuali tra i giovani-adulti di 25 e 34 anni, mentre risulta molto marcata tra i 61-70enni (ben 32.7 punti percentuali di scarto) e rilevante anche tra i giovani di 14-24 anni (12.5 punti percentuali) (Figura 2).

Figura 2 - Differenza di genere nell'utilizzo della strada per classi di età. Anno 2013 (tassi di utilizzo)



Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

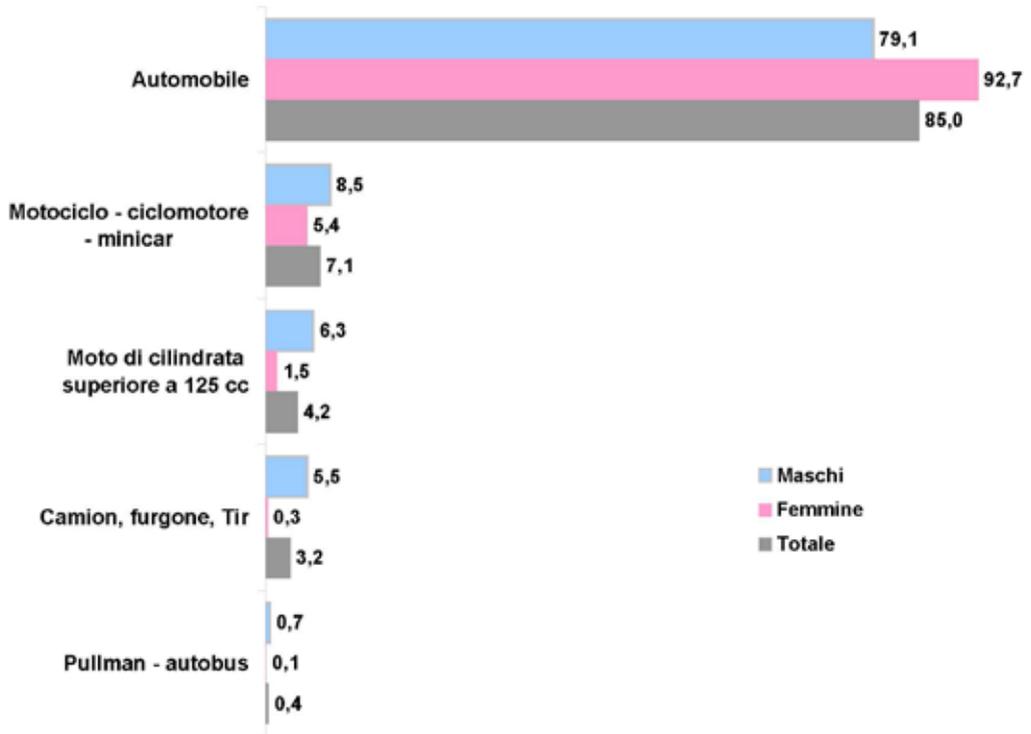
2.2 I mezzi utilizzati

L'analisi dei mezzi guidati dagli utilizzatori della strada, ossia da coloro che guidano un mezzo a motore almeno 3 giorni la settimana, mostra come il **mezzo di gran lunga più utilizzato è l'automobile** (85% delle segnalazioni²), seguito ad ampia distanza dagli **scooter** (motocicli - ciclomotori - minicar (7.1%)). Le moto oltre 125 cc e i camion-furgoni-Tir ottengono rispettivamente il 4.2% e il 3.2% del totale delle segnalazioni (Figura 3).

L'analisi per genere mostra come i mezzi pesanti e i mezzi a due ruote siano utilizzati prevalentemente dai maschi mentre tra le donne il mezzo più citato è l'automobile (92,7%) (Figura 3).

² I rispondenti potevano indicare più mezzi; pertanto le percentuali sono calcolate sul totale delle risposte o segnalazioni.

Figura 3 - Mezzi guidati dagli “utilizzatori della strada” (% sul totale delle segnalazioni)



Fonte: Regione Toscana - “La sicurezza stradale in Toscana”, 2013

L'**automobile** è il mezzo più diffuso in tutte le realtà territoriali della regione ma è nell'area della Garfagnana e Lunigiana che raggiunge la percentuale più elevata di citazioni (91.4%), nonché nei piccoli comuni con meno di 10.000 abitanti (88.2%).

Le **moto, i ciclomotori e gli scooter** sono i mezzi di trasporto che caratterizzano le età più giovani: risultano infatti segnalati in misura significativamente maggiore rispetto alla media tra i 14-24 anni (28,4% delle citazioni contro 11,3%). Tali mezzi risultano più diffusi nell'area Metropolitana fiorentina e nei comuni di maggiori dimensioni (rispettivamente 12.9% e 15.4% rispetto al valore medio pari a 11.3%) essendo mezzi agili che si muovono meglio in un traffico urbano sempre più intenso e caotico e che pongono meno difficoltà nel parcheggio (Tabella 4).

Nella maggior parte dei casi gli utilizzatori della strada guidano i loro mezzi per motivazioni di tipo non professionale (91.9%); dall'indagine è comunque emersa anche la presenza di una minoranza consistente (8.1%) che svolge un'attività lavorativa che prevede il trasporto di persone o cose o che ha necessità di usare un mezzo di trasporto in modo continuativo per ragioni di lavoro. La Tabella 4 riporta, per le diverse aree territoriali e per le classi dimensionali dei comuni, le percentuali di questa particolare tipologia di utenti della strada e il mezzo utilizzato.

Tabella 4 - Mezzi utilizzati per area territoriale e ampiezza demografica del comune. Anno 2013 (% sul totale delle segnalazioni) - Utilizzatori della strada

MODALITA'	Totale	Garfagnana e Lunigiana	Metropolitana	Metropolitana costiera	Rurale e meridionale	Comuni con meno di 10.000 ab.	Comuni da 10.000 a 50.000 ab.	Comuni oltre i 50.000 ab.
Quali mezzi le capita di guidare almeno 3 giorni a settimana?								
Un'automobile	85,0	91,4	83,1	86,0	86,9	88,2	85,9	82,2
Una moto di cilindrata superiore a 125 cc	4,2	3,3	5,1	3,7	2,9	3,0	3,7	5,4
Un motociclo/ ciclomotore/ minicar	7,1	2,3	7,8	7,7	5,4	3,3	6,5	10,0
Un pullman/ autobus	0,4	0,6	0,5	0,2	0,6	0,7	0,4	0,3
Un camion/ furgone/tir	3,2	2,5	3,4	2,4	4,3	4,8	3,5	2,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Lei svolge un'attività lavorativa (occasionale o stabile) che prevede il trasporto di persone o cose (es. postino, fattorino, autista) o ha necessità di usare un mezzo di trasporto in modo continuativo (es. rappresentante, agente di commercio)? Se sì, con quale mezzo svolge il suo lavoro?								
No, non svolgo questo tipo di lavoro	91,9	92,6	91,2	92,6	92,1	91,9	91,4	92,5
Sì, automobile	4,4	4,1	4,8	4,4	3,8	3,3	4,9	4,6
Sì, moto/ motociclo/ ciclom.	0,2	-	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,4
Sì, pullman/ autobus	0,4	0,6	0,5	0,2	0,5	0,7	0,3	0,3
Sì, camion/ furgone/tir	2,8	2,2	3,1	2,2	3,3	3,6	3,1	2,0
Sì, altro	0,3	0,5	0,3	0,4	0,2	0,3	0,3	0,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

L'utilizzo della strada in Toscana – SINTESI

In Toscana gli "utilizzatori della strada" (ossia coloro che guidano un autoveicolo o una moto con oltre 125 cc o un motociclo - ciclomotore - minicar per almeno tre giorni a settimana) costituiscono il 79.6% della popolazione in età compresa tra 14 e 70 anni e sono stimati in 2.075.379 persone

Il tasso di utilizzo della strada pari a 79.6% a livello regionale, fa registrare le percentuali più alte nelle aree Metropolitana Centrale (80.7%) e nei comuni di medie dimensioni (tra 10.000 e 50.000 abitanti) (83.6%). Esso risulta maggiore tra i maschi in tutte le classi di età e in particolare tra 35 e 44 anni, tra gli occupati e tra chi ha un titolo di studio elevato.

In tutte le realtà territoriali, e soprattutto in Lunigiana e Garfagnana, il mezzo più usato risulta essere l'automobile; l'uso frequente di moto e motocicli/ciclomotori si riscontra soprattutto nell'area metropolitana e nei centri urbani di grosse dimensioni.

3. Gli utilizzatori della strada

In questo capitolo sono analizzate **le caratteristiche e i comportamenti degli utenti della strada**, con particolare attenzione al *profilo socio-demografico*, alla *conoscenza ed apprezzamento del nuovo Codice della strada*, ai *comportamenti generali di guida* e a *quelli specifici legati a situazioni di pericolo*, alla *percezione del rischio stradale* e all'*incidentalità nell'ultimo anno*.

3.1 Il profilo degli utilizzatori della strada

Il profilo degli utilizzatori della strada è realizzato analizzando le analogie e le differenze di questa popolazione con l'intera popolazione toscana tra 14 e 70 anni. Gli utilizzatori della strada si caratterizzano per una maggiore presenza di maschi, di diplomati e laureati, e di occupati. La distribuzione per età invece risulta sostanzialmente simile (*Figura 5*).

Tabella 5 - Profilo degli utilizzatori della strada. Anno 2013 (valori percentuali)

CARATTERISTICHE	Utilizzatori della strada	Popolazione toscana tra 14 e 70 anni	CARATTERISTICHE	Utilizzatori della strada	Popolazione toscana tra 14 e 70 anni
Sesso			Artigiano-commerciante-esercente	3,3	3,0
Maschi	53,2	49,1	Totale occupati	58,8	52,1
Femmine	46,8	50,9	Studente	10,1	13,0
Totale	100,0	100,0	Casalinga	8,7	10,8
Età			Pensionato	16,1	17,2
14 - 24 anni	10,8	13,1	In attesa di 1° impiego	0,6	0,7
25 - 34 anni	15,6	15,5	Disoccupato-ha perso il lavoro	4,7	5,1
35 - 44 anni	23,8	22,1	Totale non occupati	40,3	46,8
45 - 60 anni	32,7	31,8	Altro	0,1	0,1
61 - 70 anni	17,1	17,5	Non indicato	0,8	1,0
Totale	100,0	100,0	Totale	100,0	100,0
Condizione professionale			Titolo di studio		
Imprenditore-libero professionista	8,3	7,2	Nessun titolo - Licenza elementare	4,1	5,7
Funzionario-dirigente	1,1	1,0	Licenza media inferiore	25,4	27,7
Impiegato-addetto al commercio	28,1	24,8	Diploma superiore	48,2	45,2
Operaio	13,7	12,2	Laurea	21,0	19,8
Insegnante	4,1	3,8	Non indicato	1,4	1,6
Rappresentante	0,2	0,2	Totale	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

3.2 La conoscenza del nuovo Codice della Strada

Con la **Legge n.120 del luglio 2010** sono state introdotte una serie di modifiche al Codice della Strada in materia di sicurezza stradale, soprattutto nella parte dedicata alle condizioni psicofisiche del guidatore, al tasso alcolemico e all'uso dei farmaci.

I principali elementi introdotti con la legge, sottoposti a valutazione con l'indagine, raccolgono l'apprezzamento degli utilizzatori della strada che si dichiarano d'accordo con le decisioni prese, considerandole utili ai fini della sicurezza stradale. Per ciascuna delle modifiche introdotte si registra infatti una **maggioranza assoluta di soggetti che si dichiara molto d'accordo con il provvedimento**, cui si aggiunge una parte comunque rilevante che afferma di essere *abbastanza d'accordo* (Figura 4).

L'apprezzamento interessa tutti gli aspetti anche se si evidenziano distinti livelli di accordo. **I tre provvedimenti più apprezzati** - ossia quelli per i quali si registra un livello di accordo complessivo (molto + abbastanza d'accordo) superiore a 95% ed una percentuale di *molto d'accordo* sempre superiore a 85% - riguardano:

- *l'obbligo di tenere sempre allacciate le cinture di sicurezza per chi guida le microcar e il divieto di truccarne i motori* (molto d'accordo: 89.6%);
- *l'inasprimento delle sanzioni per chi guida in stato di ebbrezza, sotto stupefacenti e per chi provoca incidenti* (molto d'accordo: 87.3%);
- *il test antidroga per i neo-patentati e per il rinnovo per chi guida i mezzi pubblici, taxi o camion* (molto d'accordo: 85.5%).

Altri aspetti apprezzati, con livelli di **massimo accordo sempre superiori a 70%**, sono:

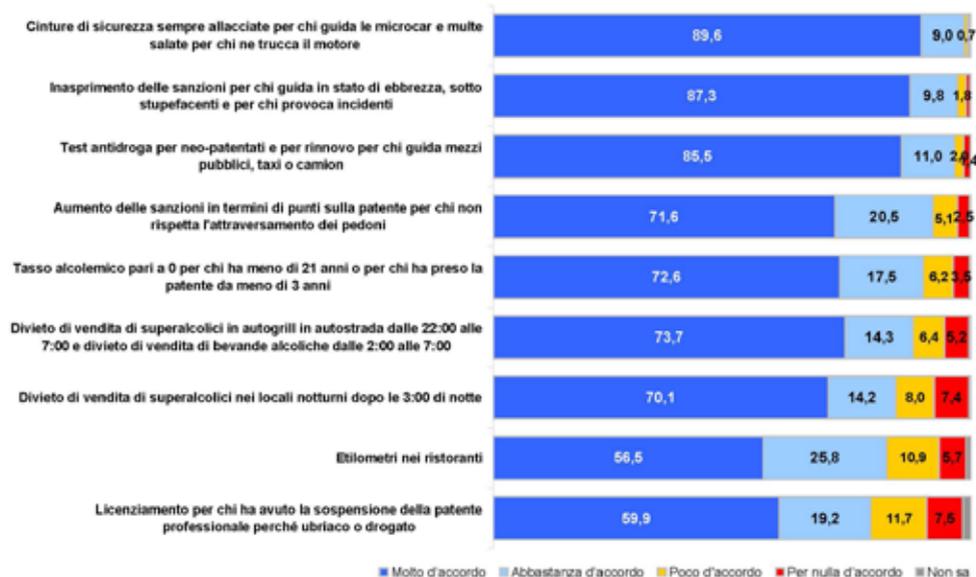
- *divieto di vendita di superalcolici in autogrill in autostrada dalle 22:00 alle 7:00 e divieto di vendita di bevande alcoliche dalle 2:00 alle 7:00* (molto d'accordo: 73.7%);
- *tasso alcolemico pari a 0 per chi ha meno di 21 anni o per chi ha preso la patente da meno di 3 anni* (molto d'accordo: 72.6%);
- *aumento delle sanzioni in termini di punti sulla patente per chi non rispetta l'attraversamento dei pedoni* (molto d'accordo: 71.6%);
- *divieto di vendita di superalcolici nei locali notturni dopo le 3:00 di notte* (molto d'accordo: 70.1%).

Per **due interventi di modifica al Codice della strada che riscuotono minor successo** (le percentuali di utenti che si dichiarano *molto d'accordo*, pur maggioritarie, risultano comunque inferiori a 60%), sono:

- *licenziamento per chi ha avuto la sospensione della patente professionale perché ubriaco o drogato* (molto d'accordo: 59.9%);
- *etilometri nei ristoranti* (molto d'accordo: 56.5%).

Questi ultimi due aspetti sono quelli che fanno registrare anche i livelli più bassi di accordo complessivo.

Figura 4 - Livello di accordo con le principali modifiche al Codice della strada in materia di sicurezza stradale. Anno 2013 (valori percentuali)



Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

L'apprezzamento per le principali modifiche al Codice della strada introdotte nel 2010 risulta ampiamente diffuso su tutto il territorio regionale e non evidenzia differenze significative nelle diverse aree territoriali e tipologie di comuni (Tabella 6).

Tabella 6 - Livello di accordo con le principali modifiche al Codice della strada in materia di sicurezza stradale espresso dagli utilizzatori della strada, per area territoriale e per classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2013 (% di molto + abbastanza d'accordo)

MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA	Totale	Garfagnana e Lunigiana	Metropolitana	Metropolitana costiera	Rurale e meridionale	Comuni con meno di 10.000 ab.	Comuni da 10.000 a 50.000 ab.	Comuni oltre i 50.000 ab.
Cinture di sicurezza sempre allacciate per chi guida le microcar e multe salate per chi ne truca il motore	98,6	98,5	98,6	98,6	98,4	98,4	98,4	98,9
Inasprimento delle sanzioni per chi guida in stato di ebbrezza, sotto stupefacenti e per chi provoca incidenti	97,1	98,1	97,2	97,2	96,7	96,4	97,6	97,1
Test antidroga per neo-patentati e per rinnovo per chi guida mezzi pubblici, taxi o camion	96,5	96,3	95,7	97,1	97,6	97,1	97,0	95,7
Aumento delle sanzioni in termini di punti sulla patente per chi non rispetta l'attraversamento dei pedoni	92,1	91,2	92,0	92,1	92,5	92,2	92,0	92,2
Tasso alcolemico pari a 0 per chi ha meno di 21 anni o per chi ha preso la patente da meno di 3 anni	90,1	92,1	90,2	90,4	88,9	88,9	90,3	90,5
Divieto di vendita di superalcolici in autogrill in autostrada dalle 22:00 alle 7:00 e divieto di vendita di bevande alcoliche dalle 2:00 alle 7:00	88,0	88,6	88,7	87,6	87,0	87,5	88,2	88,0
Divieto di vendita di superalcolici nei locali notturni dopo le 3:00 di notte	84,3	86,7	84,5	83,9	83,9	84,7	85,1	83,0
Etilometri nei ristoranti	82,4	83,1	81,9	83,8	80,7	81,2	82,1	83,3
Licenziamento per chi ha avuto la sospensione della patente professionale perché ubriaco o drogato	79,1	81,3	77,9	79,0	81,6	79,2	79,7	78,3

Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

All'interno di una situazione di generale accordo si osservano invece alcune diversità di giudizio a seconda del sesso e dell'età degli utilizzatori della strada (*Tabella 7*):

- per tutti i provvedimenti, le donne esprimono un livello d'accordo complessivo sempre superiore a quello maschile con differenze maggiori per le misure relative al *divieto di vendita di bevande alcoliche e di superalcolici in orario notturno* e al *licenziamento per chi ha avuto la sospensione della patente professionale perché ubriaco o drogato*;
- in generale i livelli di accordo per le modifiche introdotte al Codice della strada sono più bassi tra i più giovani e maggiori tra gli adulti ed anziani, con la sola eccezione degli *etilometri nei ristoranti* che risulta meno condivisa dagli ultrasessantenni.

Tabella 7 - Livello di accordo con le modifiche al Codice della strada in materia di sicurezza stradale da parte dell'utilizzatore della strada per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2013 (% di molto + abbastanza accordo)

MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA	Totale	Maschi	Femmine	14-24 anni	25-34 anni	35-44 anni	45-60 anni	61-70 anni
Cinture di sicurezza sempre allacciate per chi guida le microcar e multe salate per chi ne trucca il motore	98,6	98,0	99,2	97,9	98,1	99,1	98,7	98,6
Inasprimento delle sanzioni per chi guida in stato di ebbrezza, sotto stupefacenti e per chi provoca incidenti	97,1	96,4	98,0	97,1	94,6	97,4	97,9	97,8
Test antidroga per neo-patentati e per rinnovo per chi guida mezzi pubblici, taxi o camion	96,5	96,1	97,0	93,8	95,4	95,6	97,9	98,2
Aumento delle sanzioni in termini di punti sulla patente per chi non rispetta l'attraversamento dei pedoni	92,1	91,2	93,1	84,6	88,1	93,7	93,8	95,2
Tasso alcolemico pari a 0 per chi ha meno di 21 anni o per chi ha preso la patente da meno di 3 anni	90,1	88,2	92,2	82,0	86,9	91,9	91,8	92,3
Divieto di vendita di superalcolici in autogrill in autostrada dalle 22:00 alle 7:00 e divieto di vendita di bevande alcoliche dalle 2:00 alle 7:00	88,0	85,5	90,8	78,7	81,5	87,6	92,2	92,6
Divieto di vendita di superalcolici nei locali notturni dopo le 3:00 di notte	84,3	80,5	88,6	68,6	73,1	86,1	90,0	91,4
Etilometri nei ristoranti	82,4	80,8	84,1	87,2	84,8	82,5	82,3	76,2
Licenziamento per chi ha avuto la sospensione della patente professionale perché ubriaco o drogato	79,1	76,6	81,9	77,7	73,1	80,1	81,6	79,4

Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

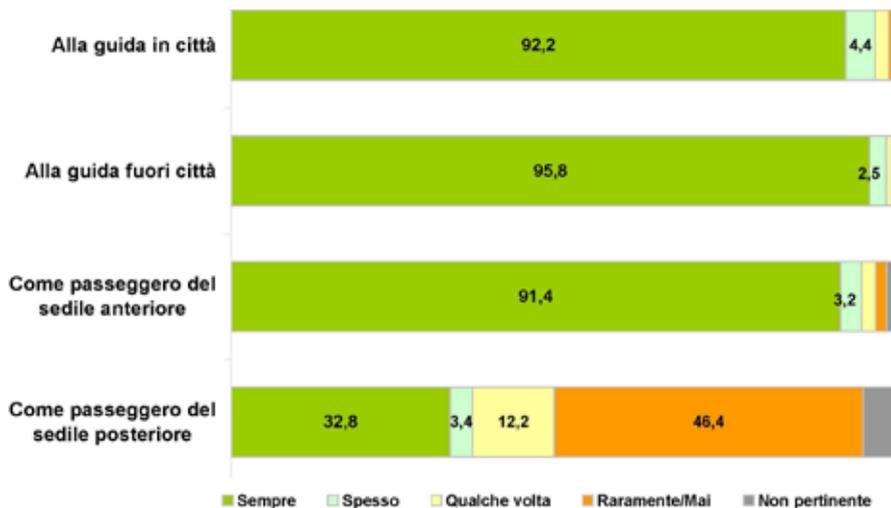
3.3 I comportamenti di guida

3.3.1 L'utilizzo dei dispositivi di sicurezza

Il primo elemento considerato in relazione alle scelte di sicurezza alla guida è quello che fa riferimento all'uso dei dispositivi di sicurezza (cinture e casco) il cui utilizzo è obbligatorio. Oltre il 90% degli utenti della strada **usa sempre i dispositivi di sicurezza** quando *guida in città* (92.2%) e *fuori città* (95.8%) o quando non guida ma è un *passaggero del sedile anteriore* (91.4%) (Figura 5); vi è poi una quota di circa 3-4% di persone che pur non usando *sempre* tali dispositivi li usa *spesso*. Si evidenzia dunque un comportamento responsabile e corretto da parte di chi guida abitualmente e di chi si siede nel sedile anteriore.

Emerge invece una situazione molto diversa quando l'utilizzatore della strada si trova ad essere un *passaggero del sedile posteriore*: l'utilizzo costante (sempre) dei dispositivi di sicurezza interessa solo il 32.8% degli utenti e ben il 46.4% non li usa mai o raramente. Tale condotta può dipendere da una minore percezione di rischio per la sicurezza personale quando si è "seduti dietro" e dal convincimento della minore sanzionabilità di tale comportamento.

Figura 5 - Frequenza di uso dei dispositivi di sicurezza, come casco e cinture, in diverse situazioni di guida o uso del mezzi. Anno 2013 (valori percentuali)



Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

Tali comportamenti sono abbastanza simili sia rispetto al territorio che dal punto di vista demografico; si registrano peraltro alcune particolarità che è interessante segnalare (Tabella 8 e Tabella 9):

- le donne mostrano una generale maggior prudenza e correttezza rispetto agli uomini;
- l'uso delle cinture di sicurezza nel sedile anteriore risulta inferiore alla media tra i giovani 14-24 anni (la percentuale di "sempre + spesso" è pari a 87.9% rispetto a 94.6%);
- l'uso delle cinture di sicurezza nel sedile posteriore risulta inferiore alla media tra i giovani 25-34 anni (la percentuale di "sempre + spesso" è pari a 28.1% rispetto a 36.2%), in Garfagnana e Lunigiana (30.4%) e nei piccoli comuni (30.9%).

Tabella 8 - Uso dei dispositivi di sicurezza da parte degli utilizzatori della strada per area territoriale e per classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2013 (% di “utilizzo sempre + spesso”)

UTILIZZO DEI DISPOSITIVI DI SICUREZZA, quando si è:	Totale	Garfagnana e Lunigiana	Metropolitana	Metropolitana costiera	Rurale e meridionale	Comuni con meno di 10.000 ab.	Comuni da 10.000 a 50.000 ab.	Comuni oltre i 50.000 ab.
Alla guida in città	96,6	97,1	96,9	97,1	94,9	96,1	96,7	96,8
Alla guida fuori città	98,3	97,8	98,2	98,5	98,4	98,2	98,6	98,1
Passeggero del sedile anteriore	94,6	96,0	94,5	94,5	94,7	95,9	94,6	93,7
Passeggero del sedile posteriore	36,2	30,4	39,3	34,8	32,7	30,9	37,0	38,5

Fonte: Regione Toscana - “La sicurezza stradale in Toscana”, 2013

Tabella 9 - Uso dei dispositivi di sicurezza da parte degli utilizzatori della strada per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2013 (% di “utilizzo sempre + spesso”)

UTILIZZO DEI DISPOSITIVI DI SICUREZZA, quando si è:	Totale	Maschi	Femmine	14-24 anni	25-34 anni	35-44 anni	45-60 anni	61-70 anni
Alla guida in città	96,6	95,9	97,5	98,3	96,9	96,5	96,7	95,0
Alla guida fuori città	98,3	98,1	98,6	98,0	98,2	98,6	98,9	97,0
Passeggero del sedile anteriore	94,6	92,9	96,4	87,9	95,8	96,1	95,6	93,0
Passeggero del sedile posteriore	36,2	33,8	39,0	34,4	28,1	39,1	38,6	36,4

Fonte: Regione Toscana - “La sicurezza stradale in Toscana”, 2013

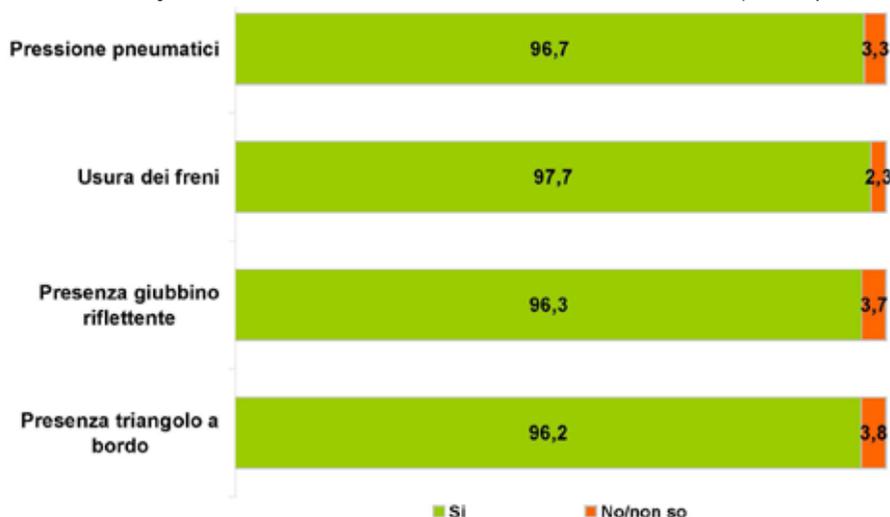
3.3.2 Le condizioni del mezzo e la presenza a bordo di strumenti di sicurezza

Tra i comportamenti legati alla sicurezza rientra anche la verifica delle *condizioni del mezzo* (lo stato dei pneumatici e dei freni) e il controllo periodico della *presenza a bordo di strumenti a garanzia dell'incolumità propria e altrui* in caso di guasti o incidenti (giubbino riflettente, triangolo).

La quasi totalità degli utenti della strada adotta comportamenti corretti, tenendo periodicamente sotto controllo - personalmente o grazie ad un'altra persona – sia la *pressione delle gomme* (96.7%) che *l'usura dei freni* (97.7%), sia la *presenza del giubbino riflettente* (96.3%) che del *triangolo a bordo* (96.2%) (Figura 6).

Questa attenzione coinvolge senza particolari differenze territoriali tutta la Toscana; riguarda in misura sostanzialmente analoga entrambi i sessi e cresce al crescere dell'età, evidenziando un maggior senso di responsabilità da parte di adulti e anziani e una relativa minor preoccupazione da parte dei giovani (i quali presentano percentuali più basse di controllo regolare del mezzo, soprattutto in relazione alla presenza del giubbino riflettente e del triangolo) (Tabella 10).

Figura 6 - Controllo periodico delle condizioni del mezzo. Anno 2013 (valori percentuali)



Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

Tabella 10 - Controllo periodico delle condizioni del mezzo per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2013 (% di "controlla periodicamente")

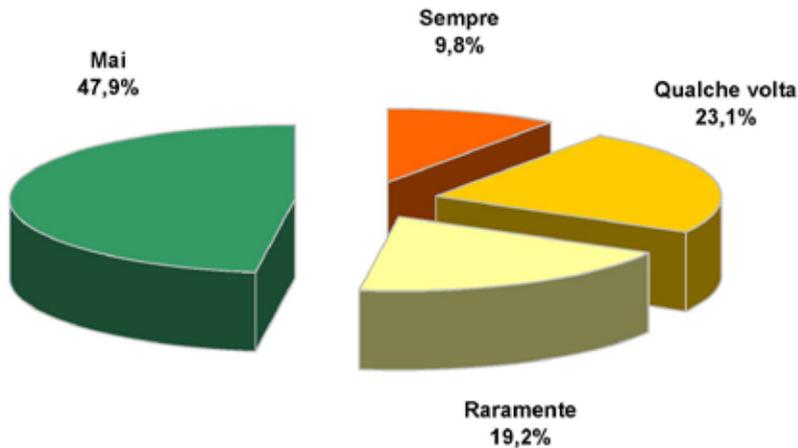
CONDIZIONI DEL MEZZO	Totale	Maschi	Femmine	14-24 anni	25-34 anni	35-44 anni	45-60 anni	61-70 anni
Pressione pneumatici	96,7	96,5	97,0	91,1	94,2	97,0	98,7	98,3
Usura dei freni	97,7	97,5	97,9	94,0	96,1	97,5	99,1	99,2
Presenza giubbino riflettente	96,3	95,9	96,7	81,7	96,7	97,8	98,6	98,1
Presenza triangolo a bordo	96,2	95,7	96,7	81,5	96,3	97,3	98,6	98,8

Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

3.3.3 L'uso del cellulare alla guida

Un altro aspetto molto importante nell'ambito della sicurezza stradale è quello relativo all'uso del cellulare, possibile elemento di distrazione e/o di difficoltà di movimento mentre si guida. In Toscana il **52.1% degli utilizzatori della strada usa il telefono cellulare** mentre guida; l'uso è costante (*sempre*) nel 9.8% dei casi mentre nel 23.1% il telefono viene usato qualche volta e nel 19.2% raramente (*Figura 7*).

Figura 7 - Uso del telefono durante la guida. Anno 2013 (% sul totale degli utilizzatori della strada)



Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

L'utilizzo del telefono durante la guida, sostanzialmente simile nel territorio regionale, risulta nettamente più diffuso tra i maschi (58.7% rispetto a 44.6% delle femmine), tra i giovanissimi (14-24 anni: 52.9%) nonché tra i giovani e i giovani adulti (69.6% e 61.6%) mentre si riduce notevolmente nelle fasce di età superiori (45 – 60 anni: 47.2%; 61-70 anni: 28.1%) (Tabella 11).

Tabella 11 - Utilizzo del telefono alla guida e uso di sistemi vivavoce, auricolare, bluetooth alla guida da parte dell'utilizzatore della strada per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2013 (valori percentuali)

USO DEL TELEFONO ALLA GUIDA	Totale	Maschi	Femmine	14-24 anni	25-34 anni	35-44 anni	45-60 anni	61-70 anni
<i>Con quale frequenza le capita di utilizzare il telefono mentre guida?</i>								
Sempre	9,8	12,7	6,6	9,4	14,9	14,3	7,7	2,1
Qualche volta	23,1	25,1	20,9	22,7	34,6	28,4	20,2	8,9
Raramente	19,2	20,9	17,1	20,8	20,1	19,0	19,2	17,2
Totale utilizzatori del telefono alla guida	52,1	58,7	44,6	52,9	69,6	61,6	47,2	28,1
Mai	47,9	41,3	55,4	47,1	30,4	38,4	52,8	71,9
Totale	100,0							
<i>Usa sistemi vivavoce, auricolare o bluetooth alla guida? (percentuali calcolate sul totale degli utilizzatori del telefono alla guida)</i>								
Si	73,1	74,0	71,6	73,0	77,4	78,9	70,5	50,3
No	26,9	26,0	28,4	27,0	22,6	21,1	29,5	49,7

Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

Chi usa il telefono mentre guida, indipendentemente dalla frequenza, nel 73.1% dei casi si serve comunque di strumenti di salvaguardia della sicurezza quali il *viva voce*, il *bluetooth* o l'*auricolare* a fronte del 26.9% che invece non ne fa uso (Tabella 11).

La percentuale di coloro che utilizzano tali strumenti aumenta all'aumentare della frequenza con cui è utilizzato il cellulare alla guida: in altri termini sono proprio coloro che utilizzano il telefono *sempre* a servirsi in misura maggiore (89.3%) degli strumenti a garanzia della sicurezza (Tabella 12).

Tabella 12 - Utilizzo del telefono alla guida e uso di strumenti radiotelefonici ammessi alla guida (vivavoce, auricolare, bluetooth) da parte dell'utilizzatore della strada. Anno 2013 (valori percentuali).

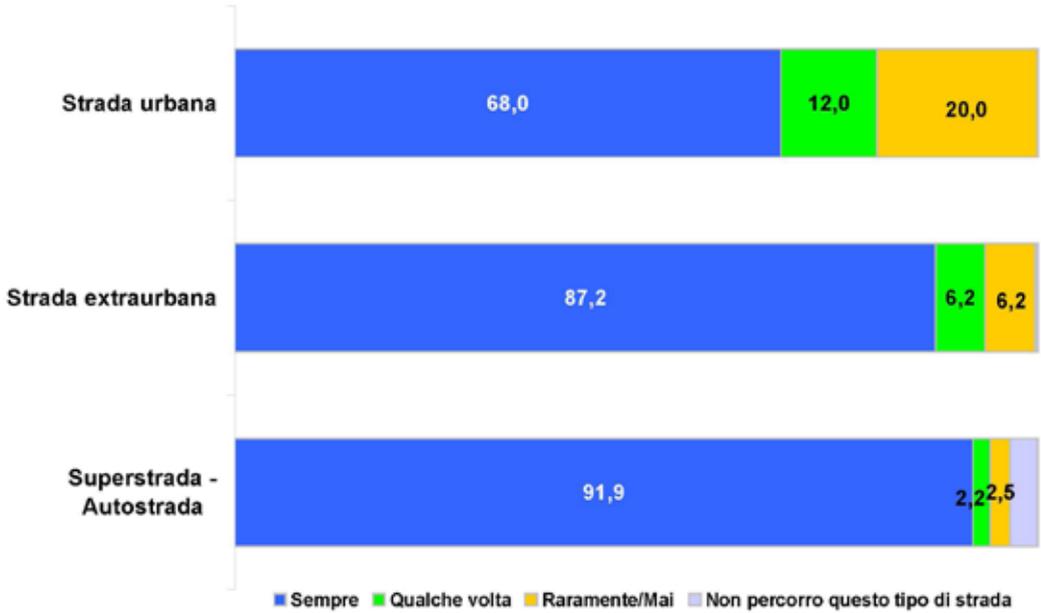
FREQUENZA DI UTILIZZO	Uso del telefono alla guida:			
	% di utilizzatori del telefono alla guida	Composizione % per uso di strumenti a garanzia della sicurezza		
		Con Strumenti	Senza Strumenti	Totale
Sempre	9,8	89,3	10,7	100,0
Qualche volta	23,1	75,3	24,7	100,0
Raramente	19,2	62,0	38,0	100,0
<i>Totale</i>	52,1	73,1	26,9	100,0

Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

3.3.4 L'uso dei fari di posizione in orario diurno

Accendere i fari di posizione in orario diurno costituisce un comportamento di guida importante per la sicurezza stradale, adottato in misura rilevante sulle strade extraurbane, in autostrada e nelle superstrade e in misura minore sulle strade urbane. Sono infatti pari all'87.2% del totale gli utenti della strada che accendono *sempre* i fari di posizione di giorno nelle strade extraurbane; sono pari al 91.9% coloro che li accendono in autostrada o superstrada; mentre nelle strade urbane coloro che accendono *sempre* i fari scende al 68% (Figura 8). In tutte le tipologie di strada, chi sceglie di accendere i fari *qualche volta*, lo fa in genere in caso di pioggia o di nebbia (Figura 9).

Figura 8 - Frequenza di impiego dei fari di posizione in orario diurno nelle diverse tipologie di strada. Anno 2013 (valori percentuali).



Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

Figura 9 - Situazioni di impiego dei fari di posizione in orario diurno nelle diverse tipologie di strada. Anno 2013 (% sul totale dei soggetti che impiegano i fari qualche volta)



Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

In ogni tipologia di strada le percentuali di guidatori che tengono in ogni caso accesi i fari durante il giorno risultano sempre maggiori tra i residenti nelle aree di Garfagnana - Lunigiana e Rurale - Meridionale, dove gli spostamenti avvengono in prevalenza su strade extraurbane, rispetto a chi vive in quelle Metropolitana e Metropolitana costiera; allo stesso modo, su tutte le strade, si rileva una maggiore tendenza all'utilizzo costante dei fari in orario diurno tra chi vive nei comuni fino a 10.000 abitanti rispetto a chi risiede in comuni di dimensione più ampia (*Tabella 13*).

Tabella 13 - Impiego dei fari in orario diurno da parte dell'utilizzatore della strada per area territoriale e per classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2013 (valori percentuali)

FREQUENZA DI IMPIEGO DEI FARI IN ORARIO DIURNO	Totale	Garfagnana e Lunigiana	Metropolitana	Metropolitana costiera	Rurale e meridionale	Comuni con meno di 10.000 ab.	Comuni da 10.000 a 50.000 ab.	Comuni oltre 50.000 ab.
<i>Strada urbana</i>								
Sempre	68,0	83,0	64,8	66,5	75,7	79,0	68,1	61,3
Qualche volta	12,0	7,7	12,9	13,3	8,3	7,8	13,3	13,1
Raramente/Mai	20,0	9,3	22,3	20,2	16,0	13,3	18,6	25,6
Non percorro questa strada	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<i>Strada extraurbana</i>								
Sempre	87,2	93,7	85,4	85,9	93,0	91,6	86,3	85,7
Qualche volta	6,2	2,9	7,2	7,0	2,9	3,8	6,9	6,7
Raramente/Mai	6,2	3,2	7,1	6,7	4,0	4,3	6,5	7,1
Non percorro questa strada	0,3	0,2	0,3	0,4	0,1	0,3	0,3	0,4
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<i>Superstrada - Autostrada</i>								
Sempre	91,9	95,5	91,3	91,5	93,4	94,9	91,7	90,3
Qualche volta	2,2	1,3	2,4	2,4	1,5	1,0	2,3	2,8
Raramente/Mai	2,5	1,0	2,8	2,5	1,8	1,5	2,8	2,6
Non percorro questa strada	3,4	2,3	3,5	3,5	3,4	2,6	3,2	4,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

È importante a questo punto approfondire l'analisi dei dati tenendo conto della normativa e in particolare del fatto che l'accensione dei fari di posizione e dei proiettori anabbaglianti costituisce un obbligo di legge - ai sensi dell'art.152 comma 1 del Nuovo Codice della strada - al di fuori dei centri abitati per i veicoli a motore e anche internamente ai centri abitati per i ciclomotori. I risultati dell'indagine mostrano che (*Tabella 14*):

- tra gli utilizzatori di soli veicoli a 4 ruote l'87,1% del totale accende *sempre* i fari di giorno nelle strade extraurbane rispettando quanto prescritto dalla norma ed il 67,4% adotta lo stesso comportamento nelle strade urbane;

- il 10,5% degli utilizzatori di soli veicoli a 2 ruote, per cui sussiste l'obbligo anche all'interno dei centri abitati, dichiara di accendere i fari *raramente/mai* nell'orario diurno sulle strade urbane, tale percentuale scende al 4,7% sulle strade extraurbane.

Tabella 14 - Frequenza di impiego dei fari in orario diurno per tipologia di utilizzatore di veicoli e per tipo di strada. Anno 2013 (valori percentuali)

FREQUENZA DI IMPIEGO DEI FARI IN ORARIO DIURNO	Totale	Utilizzatori di soli veicoli a 2 ruote⁽¹⁾	Utilizzatori di soli veicoli a 4 ruote⁽²⁾	Utilizzatori di entrambe le tipologie di mezzi
<i>Strada urbana</i>				
Sempre	68,0	84,3	67,4	67,8
Qualche volta	12,0	5,3	12,5	10,2
Raramente/Mai	20,0	10,5	20,1	22,0
Non percorro questa strada	-	-	-	-
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0
<i>Strada extraurbana</i>				
Sempre	87,2	88,7	87,1	88,0
Qualche volta	6,2	4,5	6,3	5,6
Raramente/Mai	6,2	4,7	6,3	6,4
Non percorro questa strada	0,3	2,1	0,3	-
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

(1): in questa tipologia di mezzi rientrano le moto di cilindrata superiore a 125 cc e i motocicli, ciclomotori e minicar.

(2): in questa tipologia di mezzi rientrano le automobili, i pullman, gli autobus, i camion/furgoni e i TIR.

3.3.5 La guida in condizioni psicofisiche non adeguate

Tra le scelte in materia di sicurezza rientra anche la decisione di mettersi alla guida, o di continuare a guidare, pur avendo la consapevolezza di trovarsi in uno stato psicofisico alterato - a seguito di situazioni di particolare *stanchezza*, *fretta* dovuta ad un *forte ritardo* o eccessivo *nervosismo* a causa della condotta di guida di altri utenti della strada – uno stato che può mettere a serio rischio la sicurezza per se stessi e gli altri.

L'indagine evidenzia la presenza di una percentuale rilevante di utenti della strada che, pur essendo consapevoli di non essere in una condizione ottimale, decide comunque di guidare: il 10.4% degli utenti della strada si è trovato *spesso o qualche volta* in situazioni di rischio per ragioni di *stanchezza*; il 17.8% per il fatto di essere in forte ritardo e il 21.5% per il nervosismo causato dai comportamenti di altri guidatori (*Figura 10*).

Figura 10 – Frequenza di guida in situazioni di rischio per stato psicofisico alterato. Anno 2013 (valori percentuali)



Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

Gli uomini si trovano in situazioni di maggiore rischio rispetto alle donne per ragioni di stanchezza; mentre le donne rischiano maggiormente quando sono in ritardo; l'irritazione per i comportamenti di guida altrui coinvolge entrambi i sessi in modo simile.

La prudenza aumenta con l'età: sono infatti soprattutto i giovani 14-24enni e i giovani 25-34enni a guidare pur in condizioni psicofisiche non ottimali (Tabella 15).

Tabella 15 - Frequenza di guida a rischio da parte degli utilizzatori della strada per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2013 (valori percentuali)

GUIDA IN SITUAZIONI DI PARTICOLARE RISCHIO	Totale	Maschi	Femmine	14-24 anni	25-34 anni	35-44 anni	45-60 anni	61-70 anni
<i>Stanchezza</i>								
Spesso	1,5	1,7	1,3	2,9	2,3	1,8	1,1	0,1
Qualche volta	8,9	9,7	8,1	12,6	12,4	8,9	7,4	6,0
Totale spesso + qualche volta	10,4	11,3	9,4	15,5	14,7	10,7	8,5	6,1
Raramente	24,3	27,5	20,7	27,1	32,7	24,8	21,7	18,5
Mai	65,3	61,1	69,9	57,4	52,6	64,5	69,8	75,4
Totale	100,0							
<i>Ritardo</i>								
Spesso	3,3	3,1	3,6	6,5	7,1	3,5	1,7	0,4
Qualche volta	14,5	13,6	15,4	20,7	18,8	16,2	12,2	7,8
Totale spesso + qualche volta	17,8	16,7	18,9	27,1	25,9	19,7	13,8	8,2
Raramente	20,5	21,8	19,0	22,1	24,7	22,4	18,9	15,4
Mai	61,7	61,4	62,1	50,8	49,4	58,0	67,3	76,3
Totale	100,0							

segue

segue

Irritazione per la condotta di guida di un altro utente della strada

Spesso	5,8	5,8	5,9	11,1	8,9	5,9	4,3	2,3
Qualche volta	15,7	15,8	15,6	19,4	18,0	15,3	14,6	13,7
Totale spesso + qualche volta	21,5	21,6	21,5	30,5	26,9	21,2	18,8	16,0
Raramente	16,8	17,9	15,4	17,4	21,4	16,3	16,5	12,6
Mai	61,7	60,5	63,1	52,1	51,7	62,5	64,6	71,4
Totale	100,0							

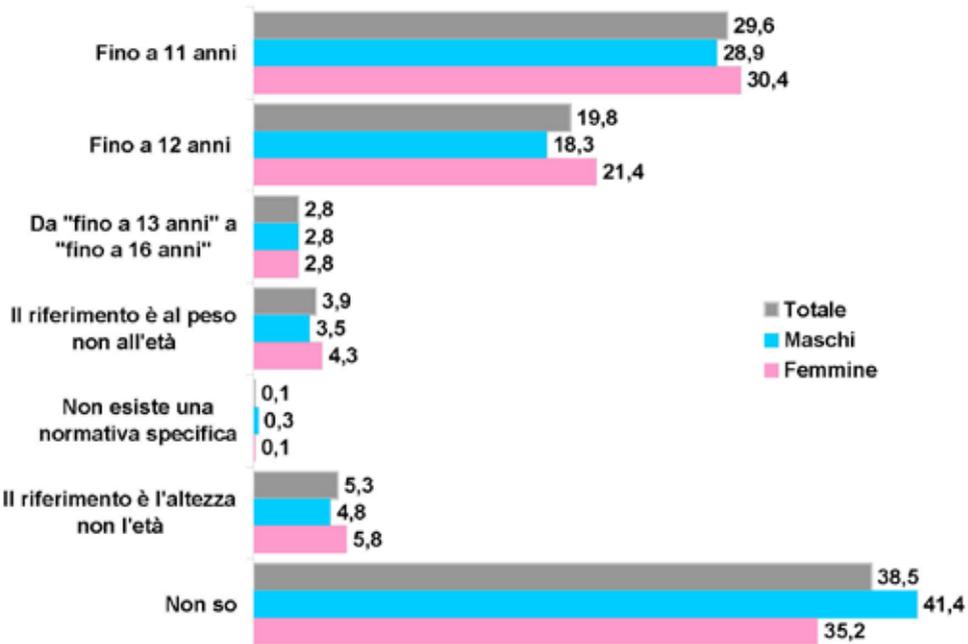
Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

3.3.6 La tutela dei minori

Conoscenza della normativa: il trasporto dei bambini sui veicoli è regolato dall'art. 172 del Codice della Strada che prevede che i passeggeri di età inferiore ai 12 anni e di altezza inferiore a 1,50 m siano assicurati ad un sistema di protezione omologato, adatto al loro peso e alla loro statura. Quando il bambino compie i 12 anni o quando supera il metro e mezzo di statura può usare le cinture di sicurezza normali.

Il 38,5% degli utenti della strada dichiara di non sapere a quale età fa riferimento la normativa sulla sicurezza dei minori, il 25,1% fornisce una risposta corretta (nel 19,8% viene indicato il limite dei 12 anni e nel 5,3% si fa riferimento all'altezza) ma ben il 36,4% mostra di non aver le idee chiare. In questo contesto si osserva che le donne registrano una maggiore conoscenza della normativa e indicano risposte corrette in misura maggiore rispetto agli uomini (27,2% contro 23,1%) (Figura 11).

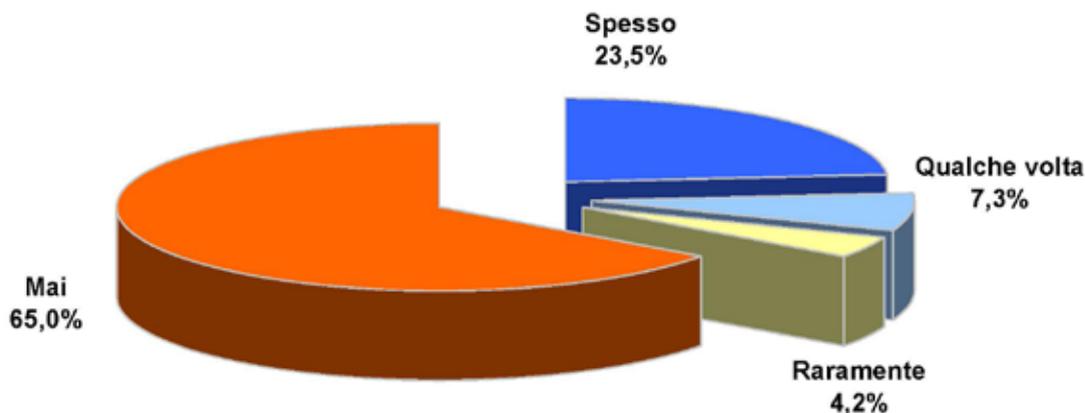
Figura 11 - Conoscenza della normativa relativa alla sicurezza a bordo per i minori per sesso. Anno 2013 (valori percentuali sul totale degli utilizzatori della strada)



Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

Frequenza con la quale gli utenti della strada viaggiano con i bambini: la scarsa conoscenza della normativa può essere spiegata, almeno in parte, con il fatto che una larga maggioranza di utenti della strada (65%) non viaggia mai con bambini e ad essi si aggiunge anche il 4.2% cui capita *raramente*; sono pari al 23.5% coloro che invece viaggiano spesso con bambini a bordo e pari al 7.3% coloro cui capita *qualche volta* (Figura 12).

Figura 12 - Frequenza con la quale gli utilizzatori della strada viaggiano con bambini a bordo. Anno 2013 (valori percentuali)



Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

In effetti coloro che viaggiano "spesso" e "qualche volta" con minori mostrano una relativa maggiore conoscenza della normativa rispetto agli altri (Tabella 16).

Tabella 16 - Conoscenza della normativa sulla sicurezza a bordo dei minori secondo la frequenza di trasporto dei minori da parte degli utilizzatori della strada. Anno 2013 (valori percentuali)

MODALITA'	Frequenza di trasporto dei minori				Totale
	Spesso	Qualche volta	Raramente	Mai	
Fino a 11 anni	27,6	40,6	36,4	28,6	29,6
Fino a 12 anni	31,4	27,3	23,6	14,5	19,8
Il riferimento è l'altezza non l'età	11,7	4,5	3,6	3,1	5,3
Totale risposte corrette	43,1	31,8	27,2	17,6	25,1
Da "fino a 13 anni" a "fino a 16 anni"	5,3	2,2	4,0	1,9	2,8
Il riferimento è al peso non all'età	8,7	2,3	5,2	2,2	3,9
Non esiste una normativa specifica/Non so	15,3	23,1	27,1	49,7	38,6
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

A viaggiare con i minori sono più frequentemente le donne e gli adulti tra 35–44 anni (Tabella 17).

Tabella 17 - Frequenza con la quale gli utilizzatori della strada viaggiano con bambini a bordo, per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2013 (valori percentuali)

FREQUENZA DI VIAGGIO CON BAMBINI	Totale	Maschi	Femmine	14-24 anni	25-34 anni	35-44 anni	45-60 anni	61-70 anni
Spesso	23,5	19,9	27,6	3,8	17,1	52,1	16,2	13,6
Qualche volta	7,3	7,5	7,0	6,6	4,0	5,0	7,3	14,7
Raramente	4,2	4,5	4,0	3,8	4,8	2,3	4,6	6,1
Mai	65,0	68,1	61,4	85,9	74,1	40,6	71,8	65,6
Totale	100,0							

Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

Utilizzo dei dispositivi di sicurezza per i bambini: gli utilizzatori della strada, quando viaggiano con bambini e sono responsabili per loro, nella maggioranza dei casi usano *sempre* i dispositivi di sicurezza per i minori, sia su strade urbane che extraurbane (Tabella 18)³. Il livello di utilizzo si presenta però differenziato sia in relazione all'età dei bambini che alla tipologia di dispositivo. Quando si tratta di minori di 6 anni, l'uso attento e costante (*sempre*) di seggiolini e di altri supporti in automobile interessa oltre il 90% degli utilizzatori della strada, sia su strade urbane che extraurbane, quando però si tratta di bambini più grandi (6-8 anni) o di ragazzini (8-12 anni) diminuisce in misura sensibile e preoccupante. L'uso costante del caschetto protettivo per i minori sulle moto presenta percentuali non molto elevate, e più basse rispetto ai supporti da adottare sulle automobili (65.2% in ambito urbano e 63.9% in ambito extraurbano).

Tabella 18 - Frequenza di utilizzo dei dispositivi di sicurezza per i bambini da parte degli utenti della strada che viaggiano con bambini a bordo. Anno 2013 (% sul totale dei soggetti che viaggiano con minori in auto – moto – motociclo)

FREQUENZA DI UTILIZZO DEI DISPOSITIVI DI SICUREZZA PER MINORI	AMBITO	Sempre	Qualche volta	Raramente, Mai	Totale
Se minore di 6 anni seggiolini o altri supporti omologati	Ambito urbano	92,3	1,0	6,7	100,0
	Ambito Extraurbano	91,8	1,2	7,0	100,0
Se tra i 6 e 8 anni seggiolino rialzato per permettere l'utilizzo delle cinture di sicurezza	Ambito urbano	80,0	2,6	17,4	100,0
	Ambito Extraurbano	81,0	2,2	16,8	100,0
Se tra gli 8 e i 12 anni seggiolino rialzato per permettere l'utilizzo delle cinture di sicurezza	Ambito urbano	66,4	3,7	29,9	100,0
	Ambito Extraurbano	69,3	3,0	27,7	100,0
Caschetto protettivo omologato per moto	Ambito urbano	65,2	6,4	28,5	100,0
	Ambito Extraurbano	63,9	9,4	26,7	100,0

Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

3 Poiché non tutti coloro che viaggiano con i minori lo fanno su tutte le tipologie di strade e con minori di tutte le fasce di età, le percentuali, per ogni aspetto, sono state calcolate tenendo conto dei soli soggetti che si trovano nella situazione indicata, escludendo quindi tutti gli utilizzatori per i quali la specifica situazione non è pertinente.

L'attenzione verso la sicurezza è simile per maschi e femmine fino a quando i bambini sono considerati ancora piccoli (fino ad 8 anni), poi si allenta maggiormente tra gli uomini; la maggiore attenzione femminile si riscontra anche nell'uso del caschetto per la moto e scooter, in ambito urbano (Tabella 19).

Dal punto di vista dell'età l'attenzione nei confronti della sicurezza risulta maggiore tra gli appartenenti alle fasce d'età centrali e minore tra i più giovani e i più anziani (Tabella 19).

Tabella 19 - Frequenza di utilizzo dei dispositivi di sicurezza per i bambini da parte degli utenti della strada che viaggiano con bambini a bordo, per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2013 (% sul totale dei soggetti che viaggiano con minori in auto – moto – motociclo)

FREQUENZA DI UTILIZZO DEI DISPOSITIVI DI SICUREZZA PER MINORI	AMBITO	Totale	Maschi	Femmine	14-24 anni	25-34 anni	35-44 anni	45-60 anni	61-70 anni
Se minore di 6 anni seggiolini o altri supporti omologati	Ambito urbano	92,3	92,2	92,4	90,7	93,1	95,5	85,9	92,9
	Ambito Extraurbano	91,8	91,7	91,8	86,7	93,2	94,9	86,1	91,5
Se tra i 6 e 8 anni seggiolino rialzato per permettere l'utilizzo delle cinture di sicurezza	Ambito urbano	80,0	80,3	79,8	63,0	81,4	87,7	74,1	72,6
	Ambito Extraurbano	81,0	81,1	80,8	62,3	83,7	88,6	74,5	73,6
Se tra gli 8 e i 12 anni seggiolino rialzato per permettere l'utilizzo delle cinture di sicurezza	Ambito urbano	66,4	65,6	67,1	47,6	60,0	75,9	61,8	57,7
	Ambito Extraurbano	69,3	68,9	69,6	51,1	65,9	78,6	64,1	59,1
Caschetto protettivo omologato per moto	Ambito urbano	65,2	63,4	67,9	48,3	89,3	59,0	74,8	46,3
	Ambito Extraurbano	63,9	64,1	63,4	48,3	89,1	58,3	72,1	45,8

Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

3.3.7 Infrazioni e controlli

Comportamenti di guida scorretti possono avere come conseguenze multe o forme di penalizzazione quali la perdita di punti sulla patente.

Il 71% degli utilizzatori della strada toscani non ha mai perso punti sulla patente, il 26.5% ne ha persi meno di 10 ed invece il 2.2% più di 10 (Figura 13).

Figura 13 - Perdita di punti nella patente da parte degli utenti della strada (valori percentuali)



Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

La perdita dei punti è più diffusa tra i maschi e risulta invece minore tra le donne e tra i più giovani, categoria che è sicuramente in possesso di patente da meno tempo (non hanno mai perso punti rispettivamente il 78.1% delle donne e il 90% dei giovani tra 14 e 24 anni) (Tabella 20).

Tabella 20 - Perdita dei punti sulla patente da parte degli utilizzatori della strada per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2013 (valori percentuali)

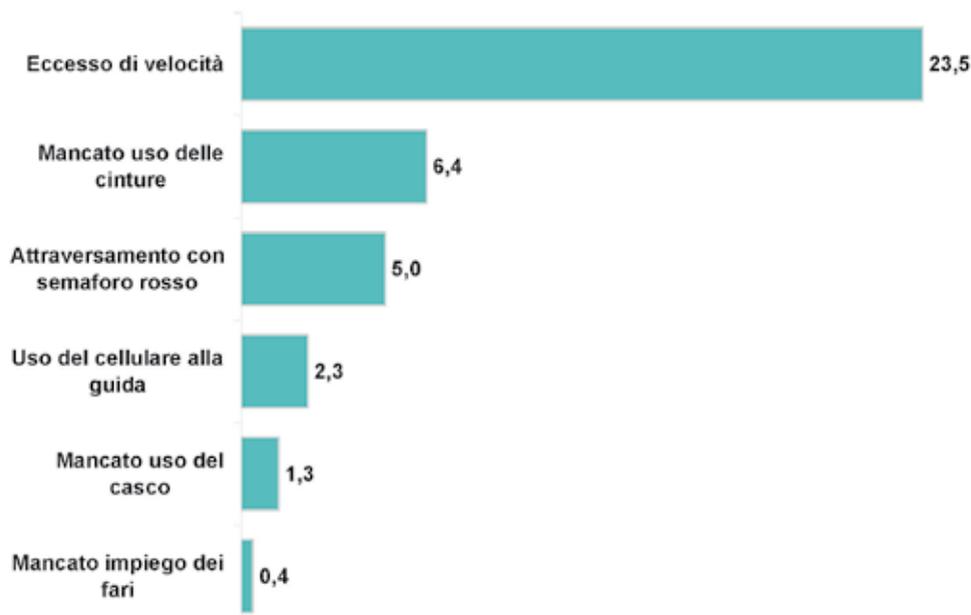
PERDITA DI PUNTI SULLA PATENTE	Totale	Maschi	Femmine	14-24 anni	25-34 anni	35-44 anni	45-60 anni	61-70 anni
Mai persi	71,0	64,6	78,1	90,0	68,5	68,4	68,9	69,5
Ne ha persi meno di 10	26,5	31,5	20,8	6,0	26,4	29,1	29,6	29,6
Ne ha persi più di 10	2,2	3,4	0,8	2,1	4,6	2,4	1,4	0,8
Non sa	0,4	0,5	0,3	1,9	0,5	0,1	0,2	0,2
Totale	100,0							

Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

L'infrazione per la quale gli utenti della strada sono stati sanzionati con maggiore frequenza è l'eccesso di velocità (23.5%), seguita a distanza dal mancato uso delle cinture (6.4%) e dall'attraversamento con il semaforo rosso (5%) (Figura 14).

Anche in questo caso si nota la maggiore prudenza femminile: le donne infatti fanno registrare percentuali di multe più basse degli uomini per tutte le principali infrazioni; dal punto di vista dell'età sono i più giovani, il cui possesso di patente è più recente, ad essere stati multati di meno (Tabella 21).

Figura 14 - Utenti sanzionati per tipo di infrazione. Anno 2013 (Valori percentuali)



Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

Tabella 21 - Utenti multati per tipo di infrazione per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2013 (% di utenti multati sul totale degli utenti)

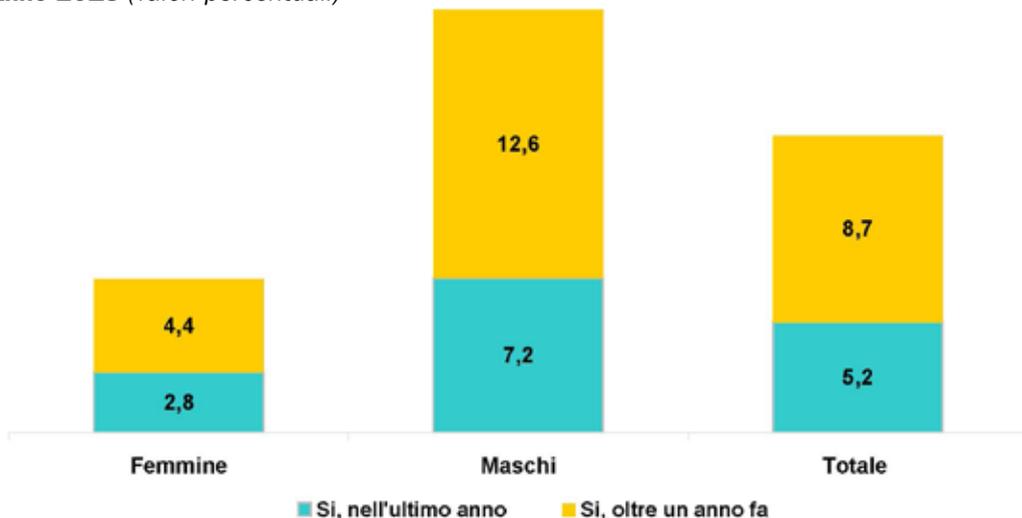
MULTE RICEVUTE	Totale	Maschi	Femmine	14-24 anni	25-34 anni	35-44 anni	45-60 anni	61-70 anni
Eccesso di velocità	23,5	30,4	15,6	6,1	24,7	27,6	25,7	22,3
Mancato uso delle cinture (1)	6,4	9,1	3,3	0,9	4,8	7,5	7,2	7,6
Attraversamento con semaforo rosso	5,0	5,6	4,2	1,5	4,7	5,8	5,2	5,7
Uso del cellulare alla guida	2,3	2,8	1,7	0,2	2,7	3,6	2,3	1,2
Mancato uso del casco (1)	1,3	1,5	1,0	0,9	3,6	1,6	0,5	0,1
Mancato impiego dei fari	0,4	0,3	0,6	-	0,3	0,7	0,5	0,1

(1): la domanda, rivolta a tutti gli utenti della strada, ha previsto anche la modalità di risposta "non pertinente" per dar modo di rispondere a coloro che non possono aver commesso tale infrazione usando solo mezzi che non prevedono l'uso di tali dispositivi di sicurezza ; le percentuali sono state calcolate al netto dei "non pertinenti".

Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

Infine per quanto attiene ai controlli si segnala che solo ad una minima parte di utenti della strada (2.5%) è capitato di essere sottoposti ad accertamenti da parte della polizia per verificare l'assunzione di sostanze stupefacenti mentre al 13.9% è stato fatto l'alcoltest (al 5.2% nell'ultimo anno e all'8.7% in precedenza). Anche in quest'ultimo caso la differenza di genere è piuttosto evidente (Figura 15).

Figura 15 - Utenti sottoposti ad alcoltest nell'ultimo anno o in precedenza, per sesso. Anno 2013 (valori percentuali)



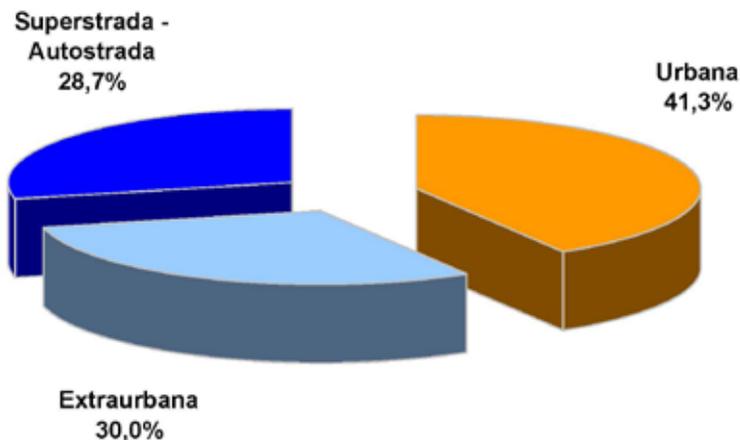
Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

3.4 Percezione dei rischi stradali

3.4.1 Le situazioni e condizioni di maggior rischio stradale

Pericolosità delle strade: Gli utilizzatori della strada si dividono sulla pericolosità delle strade: per la maggior parte di loro (41.3%), infatti, le strade a maggior rischio sono quelle urbane, per il 30% sono quelle extraurbane e per il 28.7% sono invece le autostrade o le superstrade (Figura 16) .

Figura 16 - Tipologia di strada a maggior rischio. Anno 2013 (valori percentuali)



Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

Sulla percezione di rischio sembrano incidere l'area e il tipo di comune di residenza, presumibilmente a seguito dell'esperienza del tipo di strade presente nel territorio e quindi più o meno frequentato o comunque conosciuto (Tabella 22):

- le strade urbane sono considerate le più a rischio da chi vive nelle aree Metropolitana e Metropolitana costiera (42.7%) e nei comuni di maggiori dimensioni (43.9%);
- le strade extraurbane sono ritenute particolarmente a rischio da chi vive nell'area Rurale e meridionale (35%);
- per le superstrade e le autostrade si rileva una maggiore percezione di pericolosità tra chi vive in Garfagnana e Lunigiana e nei comuni con meno di 10.000 abitanti.

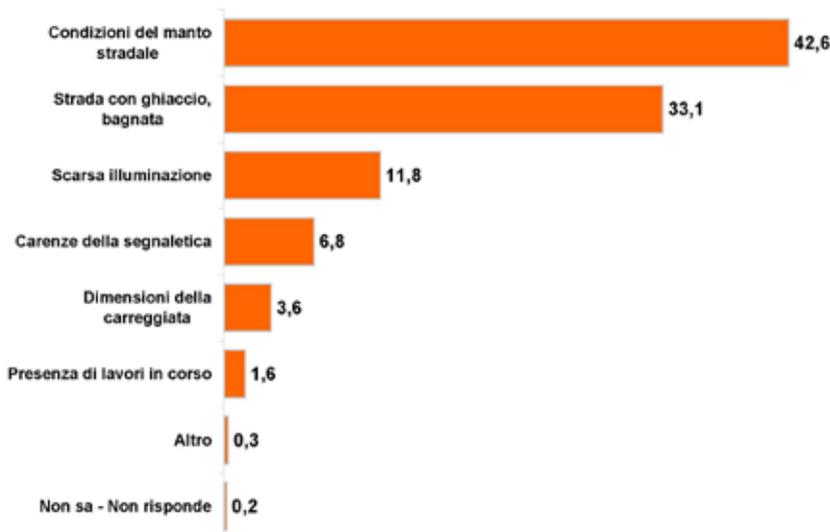
Tabella 22 - Tipo di strada più rischioso per l'utilizzatore della strada per area territoriale e per classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2013 (valori percentuali)

TIPO DI STRADA A RISCHIO	Totale	Garfagnana e Lunigiana	Metropolitana	Metropolitana costiera	Rurale e meridionale	Comuni con meno di 10.000 ab.	Comuni da 10.000 a 50.000 ab.	Comuni oltre i 50.000 ab.
Urbana	41,3	31,3	42,7	42,7	37,1	36,2	41,7	43,9
Extraurbana	30,0	31,1	26,5	31,6	35,0	31,3	29,9	29,3
Superstrada - Autostrada	28,7	37,6	30,8	25,7	27,9	32,5	28,4	26,9
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

Condizioni in cui si trovano le strade: quando il rischio stradale è analizzato dal punto di vista delle condizioni in cui si trovano le strade, gli elementi per i quali si registra una percezione di maggiore pericolosità sono quelli legati alle *condizioni del manto stradale* (42.6% del totale delle segnalazioni) e alla *presenza di ghiaccio o comunque di strada bagnata* (33.1%). Seguono la *scarso illuminazione* (11.8%) e l'*assenza - insufficienza della segnaletica* (6.8%). Percentuali più basse di citazioni riguardano le *dimensioni della carreggiata* o la *presenza di lavori in corso* (Figura 17).

Figura 17 - Condizioni della strada considerate più pericolose. Anno 2013 (% sul totale delle segnalazioni)



Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

Il rischio attribuito alle diverse condizioni della strada non evidenzia sostanziali differenze in relazione alle caratteristiche socio-demografiche degli utilizzatori mentre emerge qualche differenza in relazione alla loro area di residenza (Tabella 23):

- *chi vive in Garfagnana e Lunigiana cita più frequentemente il pericolo costituito dal fondo stradale ghiacciato o bagnato (38.5% contro 33.1%) e le dimensioni della carreggiata (5.5% contro 3.6%);*
- *i residenti nell'area Metropolitana invece segnalano maggiormente rispetto alla media la scarsità di illuminazione (12.8% contro 11.8%) e le carenze della segnaletica (7.5% contro 6.8%).*

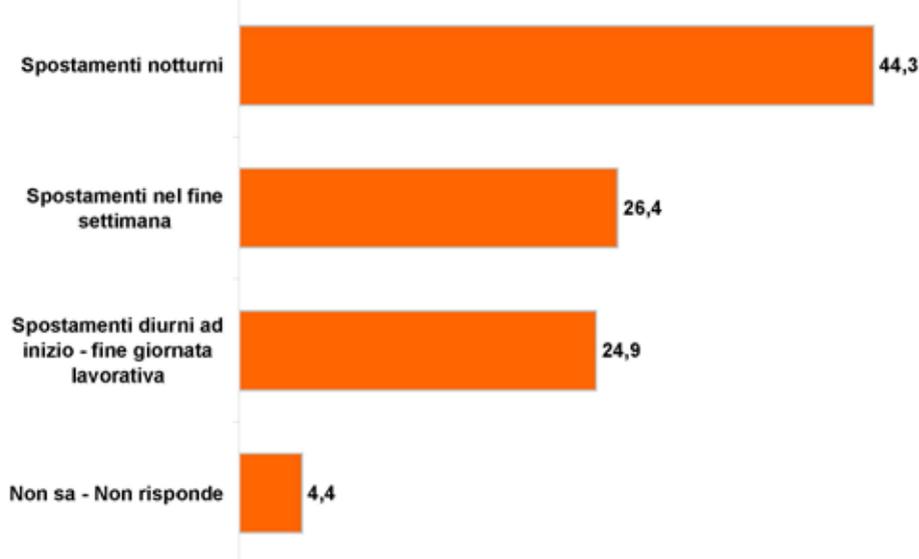
Tabella 23 - Condizioni della strada considerate più pericolose per area territoriale e per classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2013 (% sul totale delle segnalazioni)

CONDIZIONI DELLA STRADA PIU' PERICOLOSE	Totale	Garfagnana e Lunigiana	Metropolitana	Metropolitana costiera	Rurale e meridionale	Comuni con meno di 10.000 ab.	Comuni da 10.000 a 50.000 ab.	Comuni oltre i 50.000 ab.
Condizioni del manto stradale	42,6	43,1	41,4	43,1	44,8	42,0	43,2	42,4
Strada con ghiaccio o bagnata	33,1	38,5	32,8	33,4	32,7	34,1	33,2	32,4
Scarsa illuminazione	11,8	7,1	12,8	11,7	10,2	11,1	11,6	12,4
Carenze della segnaletica	6,8	3,8	7,5	6,7	5,8	6,2	6,7	7,2
Dimensioni della carreggiata	3,6	5,5	3,2	3,6	4,1	4,0	3,5	3,4
Presenza di lavori in corso	1,6	1,2	1,7	1,3	2,0	2,1	1,3	1,7
Altro	0,3	0,6	0,4	0,2	0,3	0,4	0,3	0,3
Non sa - Non risponde	0,2	0,1	0,3	0,2	0,1	0,1	0,2	0,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

Tipologia di spostamenti a rischio: dal punto di vista del tipo di spostamento effettuato la situazione considerata a maggiore rischio è quella che fa riferimento agli *spostamenti notturni* (44.3%); nel 26.4% dei casi sono invece considerati più pericolosi gli *spostamenti del fine settimana* e nel 24.9% quelli di *inizio/fine giornata lavorativa* (Figura 18).

Figura 18 - Tipo di spostamenti considerati più a rischio. Anno 2013 (valori percentuali)



Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

Gli **spostamenti notturni** sono percepiti come i più pericolosi in tutte le aree territoriali e in tutte le tipologie dei comuni, con la sola eccezione della Garfagnana e Lunigiana dove invece sono ritenuti più rischiosi gli *spostamenti del fine settimana* (Tabella 24).

Tabella 24 - Tipi di spostamento considerati più rischiosi, per area territoriale e per classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2013 (valori percentuali)

SPOSTAMENTI PIU' PERICOLOSI	Totale	Garfagnana e Lunigiana	Metropolitana	Metropolitana costiera	Rurale e meridionale	Comuni con meno da 10.000 ab.	Comuni da 10.000 a 50.000 ab.	Comuni oltre i 50.000 ab.
Spostamenti notturni	44,3	33,9	45,4	44,1	43,8	43,5	46,1	42,7
Spostamenti nel fine settimana	26,4	37,8	24,6	25,4	30,6	31,2	24,8	25,4
Spostamenti diurni ad inizio/fine giornata lavorativa	24,9	23,5	25,8	25,6	21,8	21,4	24,0	28,0
Non sa - Non risponde	4,4	4,8	4,2	4,8	3,8	3,8	5,1	3,9
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

Il rischio degli spostamenti notturni è sentito soprattutto dalle donne (48.1%) e aumenta al crescere dell'età; al contrario, gli spostamenti all'inizio/alla fine della giornata lavorativa

sono più preoccupanti per i più giovani e vengono invece considerati meno pericolosi dagli appartenenti alle fasce più alte di età (Tabella 25).

Tabella 25 - Tipi di spostamento considerati più rischiosi, per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2013 (valori percentuali)

SPOSTAMENTI PIU' PERICOLOSI	Totale	Maschi	Femmine	14-24 anni	25-34 anni	35-44 anni	45-60 anni	61-70 anni
Spostamenti notturni	44,3	41,0	48,1	41,7	42,0	43,3	44,6	49,4
Spostamenti nel fine settimana	26,4	28,2	24,3	26,4	25,6	24,8	27,3	28,0
Spostamenti diurni ad inizio/fine giornata lavorativa	24,9	26,3	23,3	29,5	27,8	27,9	23,3	17,4
Non sa - Non risponde	4,4	4,5	4,2	2,4	4,6	3,9	4,8	5,2
Totale	100,0							

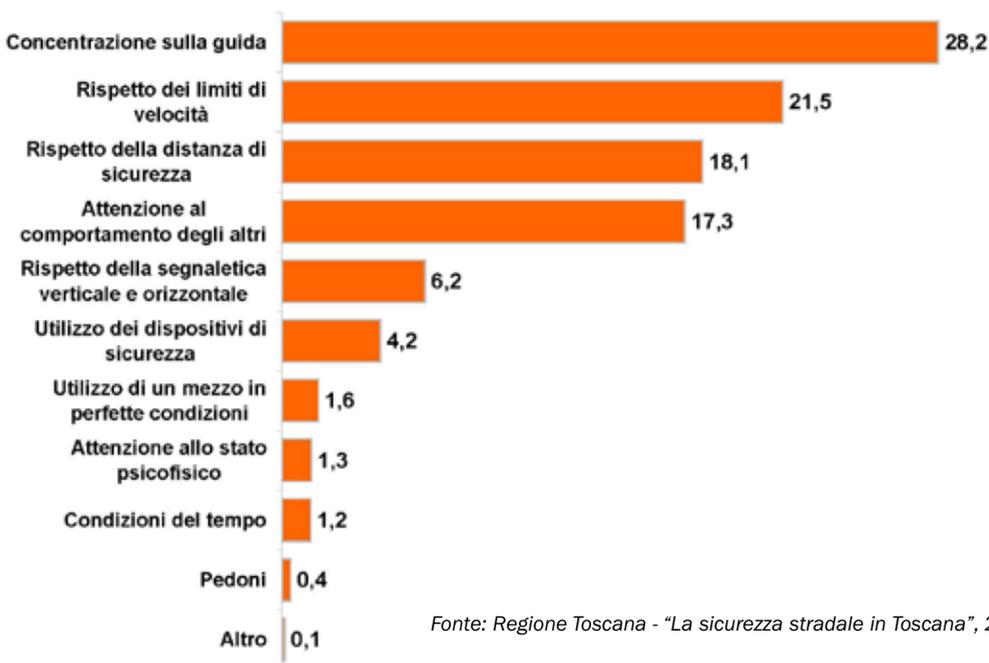
Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

3.4.2 Gli aspetti cui porre attenzione nella guida

Aspetti cui porre maggiore attenzione quando si è alla guida: agli utenti della strada è stato chiesto a quali aspetti prestano maggiore attenzione mentre guidano, al fine di garantire la sicurezza propria ed altrui, potendo indicare fino a 3 aspetti.

I primi tre aspetti fanno riferimento ad attività che riguardano interamente il comportamento del guidatore stesso: al primo posto la sua *concentrazione sulla guida* (28.2%), seguita dal *rispetto dei limiti di velocità* (21.5%) e *della distanza di sicurezza* (18.1%). Viene poi citata in misura rilevante *l'attenzione ai comportamenti altrui* (17.3%) (Figura 19).

Figura 19 - Aspetti cui porre maggiore attenzione quando si è alla guida. Anno 2013 (% sul totale delle segnalazioni)



Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

Aspetti della guida altrui cui porre maggiore attenzione: è stato poi chiesto agli utenti della strada quali comportamenti di guida altrui sono ritenuti maggiormente pericolosi per la sicurezza, potendo indicare anche in questo caso fino a 3 aspetti (Figura 20).

Figura 20 - Comportamenti di guida altrui cui si presta maggiore attenzione. Anno 2013
(% sul totale delle segnalazioni)



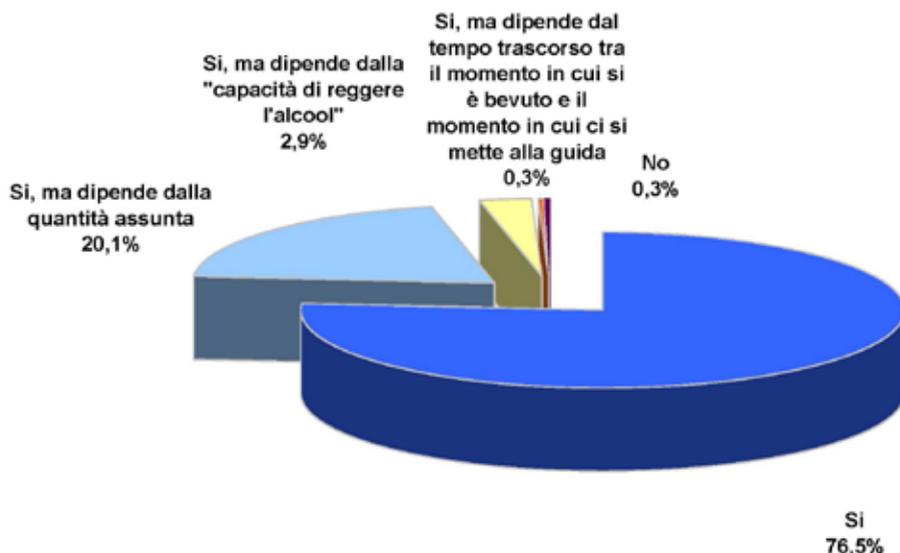
Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

I comportamenti altrui più pericolosi e ai quali viene data maggiore attenzione sono: l'eccesso di velocità (25%), il mancato rispetto del codice della strada e della segnaletica (22.9%), la mancanza di concentrazione (22.7%); un altro elemento considerato pericoloso nella guida degli altri è quello che si riferisce all'uso del *cellulare* (11.2%) cui segue la generica *guida arrogante degli automobilisti* (6.1%), problema in genere più sentito da chi guida una moto o un motociclo (Figura 20).

3.4.3 Rischio stradale e assunzione di alcol

Tutti concordano sul fatto che l'assunzione di alcol prima di mettersi alla guida comporti l'aumento del rischio di incidente stradale, ma se per il 76.5% si tratta di una convinzione non condizionata da comportamenti o caratteristiche del guidatore, per una parte non trascurabile di guidatori l'alcol non è un rischio di per sé ma dipende dalla *quantità assunta* (20.1%) e persino dalla *capacità della persona di reggere gli alcolici* (2.9%) (Figura 21).

Figura 21 - Mettersi alla guida dopo aver bevuto alcolici aumenta il rischio di incidente stradale? – Anno 2013 (valori percentuali)



Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

Anche in questo caso sono le donne più degli uomini ad avere una maggiore consapevolezza dei rischi connessi all'uso dell'alcol (80.7% contro 72.7% dei maschi); questi ultimi infatti in misura maggiore rispetto alle donne pensano che il rischio dipenda dalla quantità assunta o addirittura dalla capacità di reggere l'alcol (Tabella 26).

Tabella 26 - Aumento del rischio stradale a seguito dell'assunzione di alcol per caratteristiche socio-demografiche degli utilizzatori della strada. Anno 2013 (valori percentuali)

AUMENTO DEL RISCHIO STRADALE A SEGUITO DELL'ASSUNZIONE DI ALCOL	Totale	Maschi	Femmine	14-24 anni	25-34 anni	35-44 anni	45-60 anni	61-70 anni
Mettersi alla guida di un veicolo dopo aver assunto bevande alcoliche aumenta il rischio di incidente stradale?								
Si	76,5	72,7	80,7	77,1	71,3	76,7	76,9	80,2
Si, ma dipende	23,3	26,9	19,1	22,4	28,3	23,1	22,9	19,6
..... dalla quantità assunta	20,1	23,1	16,6	19,3	24,9	19,3	20,0	16,8
..... dalla "capacità di reggere l'alcool"	2,9	3,5	2,2	2,7	3,3	3,2	2,6	2,6
..... dal tempo trascorso tra il momento in cui si è bevuto e il momento in cui ci si mette alla guida	0,3	0,3	0,3	0,4	0,1	0,5	0,3	0,2
No	0,3	0,4	0,1	0,5	0,4	0,2	0,2	0,2
Totale	100,0							
No + Si, ma dipende	23,5	27,3	19,3	22,9	28,7	23,3	23,1	19,8

Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

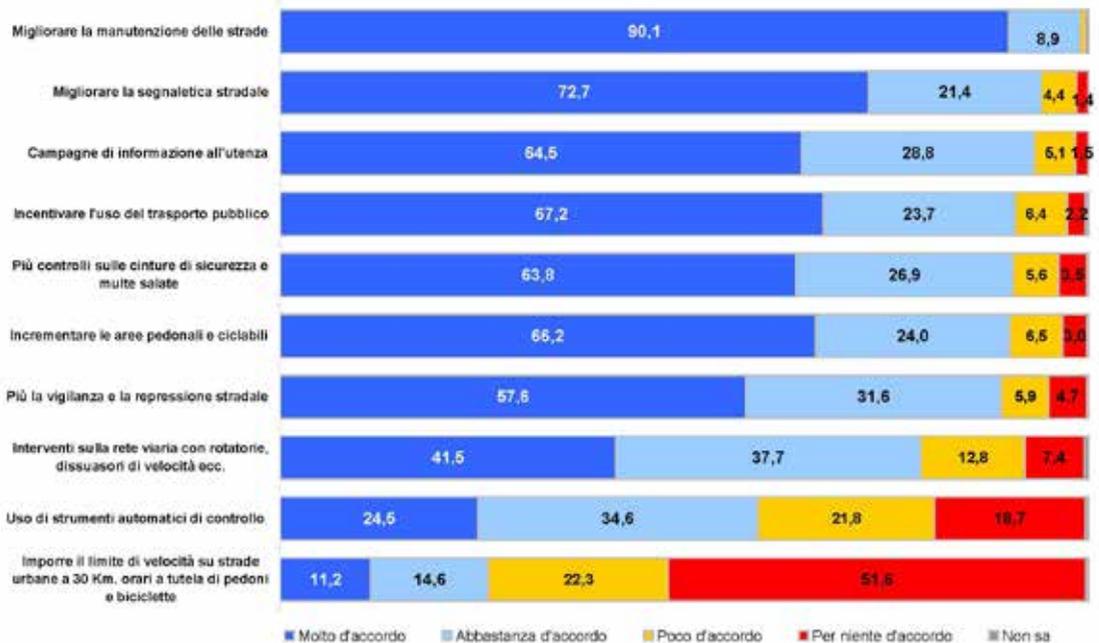
Rispetto alla età i soggetti più imprudenti sono coloro che ricadono nella fascia d'età compresa tra 25 e 34 anni (28,7%) (Tabella 26).

3.4.4 Gli interventi per aumentare la sicurezza stradale

A tutti gli utilizzatori è stato chiesto di valutare una serie di possibili interventi finalizzati ad aumentare la sicurezza stradale. Il più apprezzato è il *miglioramento della manutenzione delle strade*, che trova *molto d'accordo* il 90.1% degli utilizzatori e *abbastanza d'accordo* l'8.9% di loro, con un livello di consenso, nel complesso, pari a 99% (Figura 22). Lo stato delle strade si conferma dunque un problema particolarmente sentito, coerentemente con quanto emerso in merito agli aspetti considerati più rischiosi relativi alle condizioni delle strade, che avevano visto al primo posto le *condizioni del manto stradale*.

Figura 22 - Grado di accordo rispetto a possibili interventi per aumentare la sicurezza stradale. Anno 2013 (valori percentuali)

Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013



Oltre alla manutenzione stradale, altri interventi registrano forti livelli di consenso, con percentuali di *molto d'accordo* sempre maggioritarie e livelli di accordo complessivo (molto + abbastanza) pari o superiori a 90% (Figura 22). Si tratta di:

- interventi di tipo strutturale: *miglioramento della segnaletica e l'aumento delle aree pedonali e ciclabili*;
- interventi di controllo e sorveglianza: *aumento dei controlli sulle cinture con multe salate per chi non rispetta le norme e maggiore vigilanza e repressione stradale*;
- interventi per la modifica dei comportamenti: *aumento delle campagne informative all'utenza e incentivi all'uso del trasporto pubblico*.

Infine gli interventi che registrano minor consenso sono l'aumento di strumenti automatici di controllo e il limite di velocità a 30 Km orari sulle strade urbane.

Il consenso complessivo sui vari interventi si presenta simile nelle diverse categorie di utenti. Vale la pena di evidenziare per gli interventi meno apprezzati in assoluto una maggiore disponibilità complessiva (molto più abbastanza d'accordo) da parte delle donne e dei più anziani.

3.5 Gli incidenti nell'ultimo anno

In Toscana l'8.8% degli utilizzatori della strada ha avuto almeno un incidente stradale nell'ultimo anno (Figura 23).

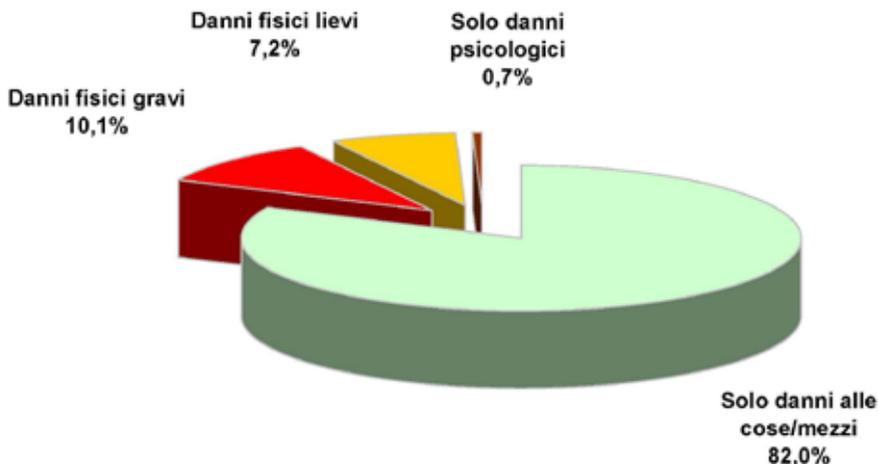
Figura 23 - Utenti della strada che hanno avuto nel 2012 incidenti. Anno 2013 (valori %)



Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

Nell'82% dei casi si è trattato di incidenti che hanno provocato solo danni alle cose o ai mezzi, che ad oggi non vengono censiti dal Sistema ISTAT-SIRSS, mentre nel restante 18% ci sono stati anche danni alla persone; e in particolare nel 10,1% si è trattato di danni gravi, ossia con registrazione al pronto soccorso, nel 7.2% di danni lievi e nello 0.7% di "soli" danni di tipo psicologico (Figura 24).

Figura 24 - Conseguenze degli incidenti. Anno 2013 (% sul totale di coloro che hanno avuto incidenti nell'anno)



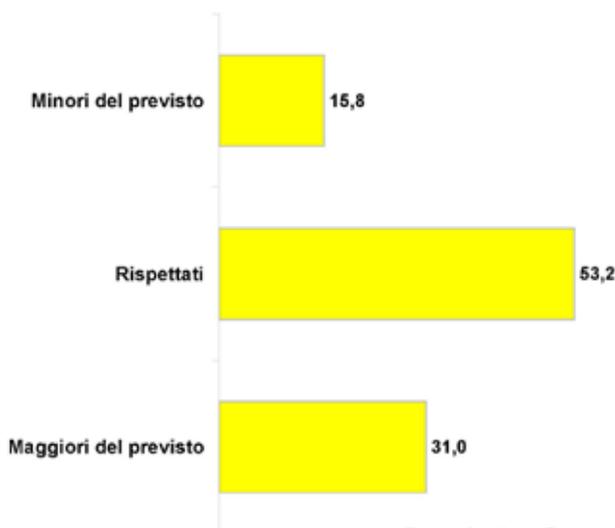
Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

Le persone che hanno avuto incidenti nel 53.2% dei casi confermano che i tempi di guarigione previsti dalla prognosi, o comunque attesi, sono stati rispettati, mentre nel 31% dichiarano che l'attesa è stata maggiore del previsto (Figura 25).

Nell'area Metropolitana si registra la percentuale più alta di soggetti che hanno avuto incidenti nell'ultimo anno (10.2%) anche se per lo più con danni a mezzi/cose.

Le aree nelle quali gli incidenti hanno avuto danni alle persone, maggiori rispetto alla media, sono l'area Metropolitana costiera e la Lunigiana e Garfagnana (rispettivamente: 25.7% e 24.6% rispetto a 18.0%) (Tabella 27).

Figura 25 - Tempi di guarigione rispetto alla prognosi. Anno 2013 (% calcolate sul totale di coloro che hanno avuto incidenti nell'anno subendo dei danni alla persona)



Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

Tabella 27 - Numero di incidenti stradali, conseguenze e tempi di guarigione per area territoriale e per classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2013 (Valori percentuali sul totale degli utilizzatori della strada, salvo diversa indicazione)

GLI INCIDENTI STRADALI	Totale	Garfagnana e Lunigiana	Metropolitana	Metropolitana costiera	Rurale e meridionale	Comuni con meno di 10.000 ab.	Comuni da 10.000 a 50.000 ab.	Comuni oltre i 50.000 ab.
<i>Nell'ultimo anno - 2012 - quanti incidenti ha avuto/subito?</i>								
Nessun incidente	91,2	93,9	89,8	91,6	93,4	93,5	90,8	90,5
Uno o più incidenti	8,8	6,1	10,2	8,4	6,6	6,5	9,2	9,5
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<i>(Se almeno 1 e con riferimento a quello più grave) Con quale conseguenze per lei?</i>								
Solo danni alle cose/mezzi	82,0	75,4	86,5	74,3	84,5	85,1	80,0	83,1
Danni fisici - psicologici	18,0	24,6	13,5	25,7	15,5	14,9	20,0	16,9
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<i>(Se danni fisici o psicologici) Rispetto alla prognosi/attese i tempi di guarigione/recupero sono stati ...</i>								
Minori del previsto	15,8	23,4	26,0	11,0	-	10,9	11,4	23,3
Rispettati	53,2	65,6	38,8	61,9	63,0	51,6	51,4	56,3
Maggiori del previsto	31,0	11,0	35,3	27,1	37,0	37,6	37,2	20,4
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

Gli utilizzatori della strada – SINTESI

Il profilo degli utilizzatori della strada

In Toscana gli utilizzatori della strada si caratterizzano per una maggior presenza, rispetto al resto della popolazione in età 14-70 anni, di uomini, di diplomati e laureati, di occupati.

La conoscenza del Codice della strada

In Toscana gli utilizzatori della strada esprimono un ampio accordo con le principali modifiche al Codice della Strada introdotte dalla Legge n.120/2010, considerandole tutte utili al raggiungimento dell'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale.

I provvedimenti che suscitano maggiore consenso riguardano:

- *l'obbligo di tenere sempre allacciate le cinture di sicurezza per chi guida le microcar e il divieto di truccarne i motori;*
- *l'inasprimento delle sanzioni per chi guida in stato di ebbrezza, sotto stupefacenti e per chi provoca incidenti;*
- *il test antidroga per i neo-patentati e per il rinnovo per chi guida i mezzi pubblici, taxi o camion.*

I provvedimenti che riscuotono minor successo sono: il licenziamento per chi ha avuto la sospensione della patente professionale perché ubriaco o drogato e l'introduzione degli etilometri nei ristoranti.

I livelli di accordo risultano maggiori tra le donne e nelle fasce di età di adulti e anziani.

I comportamenti di guida degli utilizzatori della strada

Dispositivi di sicurezza: (cinture e casco): *gli utilizzatori della strada evidenziano comportamenti in larga parte corretti nell'utilizzo dei dispositivi di sicurezza:*

- *oltre il 95% degli utenti della strada usa regolarmente cinture e casco sia quando è alla guida in città, che quando è fuori città o quando è passeggero del sedile anteriore;*
- *attenzione decisamente minore viene posta invece quando si è passeggeri del sedile posteriore (i dispositivi sono usati regolarmente solo dal 36.2% degli utilizzatori).*

Condizioni dei mezzi: *quasi tutti gli utenti della strada (96-98%) verificano periodicamente, di persona o attraverso altri, lo stato dei mezzi e in particolare la pressione delle gomme, l'usura dei freni, la presenza a bordo del giubbino riflettente e del triangolo.*

Uso dei fari di posizione in orario diurno: *in materia di accensione dei fari di giorno sono generalmente diffusi comportamenti prudenti: il 92% degli utilizzatori della strada li accende "sempre" in autostrada o superstrada e l'87.2% li accende sempre nelle strade extraurbane. Nelle strade urbane tale comportamento si riduce coinvolgendo il 68% degli utilizzatori della strada.*

Uso di cellulare alla guida: *Minore prudenza emerge in relazione all'uso del telefono cellulare mentre si è alla guida. Il 52.1% degli utilizzatori della strada usa il cellulare mentre guida (di cui il 9.8% sempre e il 23.1% spesso, e 19.2% raramente) e il 73.1% di essi, si serve di strumenti di salvaguardia della sicurezza quali il viva voce, il bluetooth o l'auricolare. Vi è quindi una quota rilevante - 26.9% - che invece non ne fa uso con conseguenti rischi per la sicurezza.*

Guida in uno stato psico-fisico non ottimale: *la guida in condizioni psico-fisiche non adeguate per assicurare la sicurezza coinvolge quote non trascurabili di utenti della strada: al 10.4% degli utenti capita "spesso" o "qualche volta" di guidare in tali condizioni per ragioni di stanchezza; al 17.8% per motivi connessi alla fretta e al 21.5% per il nervosismo causato dai comportamenti di guida altrui.*

Perdita di punti della patente: *la perdita di punti sulla patente di guida ha interessato quasi il 30% degli utilizzatori della strada.*

Le infrazioni: l'infrazione più frequente è l'eccesso di velocità per la quale sono stati multati il 23.5% degli utenti della strada. Seguono il mancato uso delle cinture e il passaggio con il rosso.

Controlli per uso di stupefacenti e alcol: *il 2.5% degli utenti della strada è stato sottoposto a controlli da parte della polizia per verificare l'assunzione di stupefacenti mentre a*

quasi al 13.9% è stato fatto l'alcoltest (5.2% nell'ultimo anno e 8.7% in precedenza).

Uso dei dispositivi di sicurezza per i minori: gli utilizzatori della strada quando sono responsabili dei bambini in viaggio, utilizzano con regolarità i dispositivi di sicurezza per i minori, sia su strade urbane che extraurbane, anche se il livello di utilizzo presenta delle differenze: l'uso costante dei seggiolini e altri supporti in automobile è molto diffuso quando i bambini sono piccoli (meno di 6 anni) ma tende a diminuire all'aumentare dell'età dei minori; tra gli utilizzatori si osserva inoltre una tendenza ad utilizzare in modo meno costante il caschetto protettivo per i minori sulle moto rispetto a quanto di solito avviene per i supporti delle automobili.

In generale per tutti i comportamenti di guida considerati si evidenzia una maggiore prudenza ed attenzione da parte delle donne.

Percezione dei rischi stradali e comportamenti

Pericolosità delle diverse tipologie di strada: gli utilizzatori della strada si dividono sulla pericolosità dei vari tipi di strada: per il 41.3% di essi le strade più a rischio sono quelle urbane, per il 30% sono quelle extraurbane e per il 28.7% sono le autostrade/superstrade.

Rischio stradale e condizioni delle strade: gli elementi relativi alla condizione delle strade per i quali si osserva una maggiore percezione di rischio da parte degli utenti della strada sono le "condizioni del manto stradale" e "la strada con ghiaccio o bagnata" (registrano rispettivamente il 42.6% e il 33.1% delle segnalazioni). Segue la scarsa illuminazione (11.8%).

Gli spostamenti più a rischio: gli spostamenti considerati più pericolosi sono quelli notturni (44.3%) seguiti dagli spostamenti del fine settimana (26.4%) e da quelli di inizio/fine della giornata lavorativa (24.9%).

Rischio stradale e assunzione di alcool: se per il 76.5% degli utenti della strada il fatto che l'assunzione di alcol prima di mettersi alla guida comporti l'aumento del rischio stradale costituisce una convinzione non condizionata ad alcun comportamento o caratteristica del guidatore, per una parte non trascurabile di guidatori invece l'alcol non è un rischio di per sé ma dipende dalla quantità assunta (20.1%) e persino dalla capacità di reggere gli alcolici della persona (2.9%).

Aspetti cui porre attenzione quando si è alla guida: gli aspetti ai quali gli utenti della strada pongono la maggior attenzione quando guidano sono: la loro concentrazione sulla guida, il rispetto dei limiti di velocità, il rispetto della distanza di sicurezza.

Specularmente, considerando i comportamenti di guida altrui, ciò che più temono sono l'eccesso di velocità e la mancanza di concentrazione, oltre il mancato rispetto del codice della strada e l'uso del cellulare.

Interventi per aumentare la sicurezza stradale: tra gli interventi per aumentare la sicurezza stradale, il più apprezzato è il "miglioramento della manutenzione delle strade", che trova "molto d'accordo" ben il 90.1% degli utenti della strada, seguito dal "miglioramento della segnaletica stradale" (72.7%).

Le misure che registrano minor consenso sono l'aumento di strumenti automatici di controllo e il limite di velocità a 30 Km orari sulle strade urbane.

Gli incidenti nell'ultimo anno degli utilizzatori della strada

L'8.8% degli utilizzatori della strada ha avuto uno o più incidenti nell'ultimo anno.

Nel 18% dei casi si è trattato di incidenti che hanno comportato danni anche alle persone, di cui nel 10.1% con danni gravi e registrazione al pronto soccorso.

Nell'area Metropolitana si sono avuti molti incidenti ma per lo più con danni a cose e mezzi. In Garfagnana-Lunigiana e nell'area Metropolitana costiera pur con una incidentalità in linea con quella media regionale, gli incidenti hanno avuto maggiori conseguenze per le persone.

Nella maggioranza dei casi i tempi di guarigione previsti dalla prognosi sono stati rispettati anche se per una parte rilevante (31%) sono stati maggiori del previsto.

4. Utilizzatori e non utilizzatori della strada a confronto

Come specificato nel paragrafo 1.1 l'indagine si è posta l'obiettivo di studiare la popolazione degli *utilizzatori della strada*, che costituisce una quota parte dell'intera popolazione toscana di cui non era nota a priori l'esatta dimensione quantitativa. L'indagine ha dunque considerato tutti i cittadini toscani in età compresa tra i 14 e i 70 anni contattando sia gli utilizzatori della strada che i *non utilizzatori*. Quest'impostazione ha permesso di individuare le dimensioni dei due gruppi, di rilevare anche presso i non utilizzatori informazioni rilevanti nonché di confrontare le posizioni delle due categorie.

Ricordiamo che i **non utilizzatori della strada** sono stati definiti come i cittadini toscani in età 14-70 anni che non guidano mai, o che guidano poco, meno di 3 giorni a settimana (Tabella 28).

Sono risultati pari ad una stima di **532.869 persone** (20.4% del totale della popolazione 14-70 anni). Tali soggetti si distinguono in:

- 219.709 persone che non hanno la patente/patentino;
- 95.660 persone che hanno la patente ma non guidano mai;
- 217.500 persone che guidano ma meno di 3 giorni la settimana.

Tabella 28 - Utilizzatori e non utilizzatori della strada in Toscana. Anno 2013 (valori assoluti e tassi)

Indicatori di utilizzo della strada	Toscana
Totale popolazione tra 14 e 70 anni	2.608.248
Utilizzatori della strada	2.075.379
Non utilizzatori della strada, di cui:	532.869
<i>persone che non hanno patente/patentino</i>	219.709
<i>persone hanno patente/patentino ma non guidano mai</i>	95.660
<i>persone hanno patente/patentino ma non guidano poco, meno di 3 giorni a settimana</i>	217.500
Tasso di utilizzo	79,6%
Tasso di non utilizzo	20,4%

Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

4.1 Il profilo di utilizzatori e non utilizzatori a confronto

Il profilo socio-demografico degli utilizzatori e dei non utilizzatori della strada è realizzato analizzando le analogie e le differenze di queste due sotto-popolazioni con l'intera popolazione toscana tra 14 e 70 anni.

Se tra gli utilizzatori, come si è già visto, si registra una maggiore presenza di uomini, di persone con alti titoli di studio e di occupati, tra i non utilizzatori si evidenzia una maggiore

presenza di donne, di persone meno istruite, di non-occupati. Sotto il profilo dell'età la distribuzione per età degli utenti della strada è sostanzialmente simile a quella della popolazione nel suo complesso; mentre tra i non utilizzatori sono maggiormente presenti i giovanissimi (14-24enni) e gli anziani (Tabella 29).

Tabella 29 - Confronto del profilo socio-demografico di utilizzatori e non utilizzatori della strada. Anno 2013 (valori percentuali)

CARATTERISTICHE	Utilizzatori della strada	Non utilizzatori della strada	Totale popolazione toscana tra 14 e 70 anni
Sesso			
Maschi	53,2	33,4	49,1
Femmine	46,8	66,6	50,9
Totale	100,0	100,0	100,0
Età			
14 - 24 anni	10,8	24,4	13,1
25 - 34 anni	15,6	11,5	15,5
35 - 44 anni	23,8	12,3	22,1
45 - 60 anni	32,7	26,2	31,8
61 - 70 anni	17,1	25,6	17,5
Totale	100,0	100,0	100,0
Condizione professionale			
Imprenditore-libero professionista	8,3	2,8	7,2
Funzionario-dirigente	1,1	0,4	1,0
Impiegato-addetto al commercio	28,1	12,1	24,8
Operaio	13,7	6,3	12,2
Insegnante	4,1	2,8	3,8
Rappresentante	0,2	0,1	0,2
Artigiano-commerciante-esercente	3,3	1,5	3,0
<i>Totale occupati</i>	<i>58,8</i>	<i>26,0</i>	<i>52,1</i>
Studente	10,1	24,0	13,0
Casalinga	8,7	18,9	10,8
Pensionato	16,1	21,4	17,2
In attesa di 1° impiego	0,6	1,1	0,7
Disoccupato-ha perso il lavoro	4,7	6,6	5,1
<i>Totale non occupati</i>	<i>40,3</i>	<i>72,0</i>	<i>46,8</i>
Altro	0,1	0,2	0,1
Non indicato	0,8	1,8	1,0
Totale	100,0	100,0	100,0
Titolo di studio			
Nessun titolo - Licenza elementare	4,1	12,2	5,7
Licenza media inferiore	25,4	36,7	27,7
Diploma superiore	48,2	33,6	45,2
Laurea	21,0	14,9	19,8
Non indicato	1,4	2,5	1,6
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

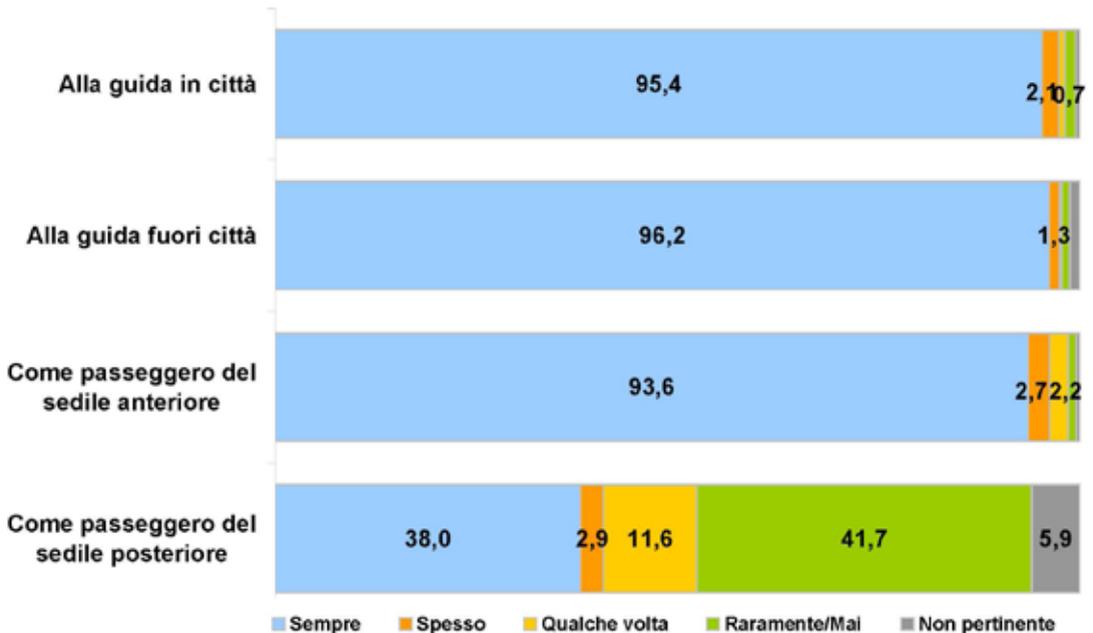
4.2 I comportamenti di guida di utilizzatori della strada e non

4.2.1 L'utilizzo dei dispositivi di sicurezza

Anche tra i non utilizzatori della strada⁴ si riscontra un ampio uso dei dispositivi di sicurezza (cinture di sicurezza e casco) quando si è alla guida o si è seduti come passeggero nei sedili anteriori e un utilizzo decisamente inferiore quando si è seduti nei sedili posteriori (Figura 26):

- il 95.4% di essi usa *sempre* i dispositivi di sicurezza quando *guida in città*;
- il 96.2% li usa *sempre* quando *guida fuori città*;
- il 93.6% li usa *sempre* quando è *passeggero del sedile anteriore* (93.6%);
- solo il 38% di essi li usa *sempre* quando viaggia su un mezzo come passeggero del sedile posteriore.

Figura 26 - Frequenza di uso dei dispositivi di sicurezza, come casco e cinture, in diverse situazioni di guida o uso del mezzi, da parte dei “non utilizzatori”. Anno 2013 (percentuali)



Fonte: Regione Toscana - “La sicurezza stradale in Toscana”, 2013

Il confronto dei dati relativi alle due popolazioni evidenzia una generale maggiore attenzione e prudenza tra i non utilizzatori (Tabella 30).

⁴ Tra i non utilizzatori sono compresi coloro che non guidano mai e coloro che guidano meno di 3 giorni a settimana; solo a questi ultimi è stato possibile chiedere del loro uso di cinture e casco nel momento in cui guidano un mezzo di trasporto.

Tabella 30 - Frequenza di uso dei dispositivi di sicurezza da parte degli utilizzatori della strada e dei non utilizzatori della strada. Anno 2013 (valori percentuali)

FREQUENZA DI UTILIZZO DEI DISPOSITIVI DI SICUREZZA	UTILIZZATORI DELLA STRADA	NON UTILIZZATORI DELLA STRADA	TOTALE
<i>... quando è alla guida in città</i>			
Sempre	92,2	95,4	92,5
Spesso	4,4	2,1	4,2
Qualche volta	2,0	0,7	1,9
Raramente/Mai	1,3	1,4	1,3
Non pertinente	-	0,5	0,0
Totale	100,0	100,0	100,0
<i>...quando è alla guida fuori città</i>			
Sempre	95,8	96,2	95,9
Spesso	2,5	1,3	2,4
Qualche volta	0,8	0,3	0,8
Raramente/Mai	0,6	1,0	0,6
Non pertinente	0,3	1,2	0,4
Totale	100,0	100,0	100,0
<i>...quando è un passeggero del sedile anteriore</i>			
Sempre	91,4	93,6	91,8
Spesso	3,2	2,7	3,1
Qualche volta	2,2	2,2	2,2
Raramente/Mai	1,6	1,0	1,5
Non pertinente	1,6	0,4	1,4
Totale	100,0	100,0	100,0
<i>... quando è un passeggero del sedile posteriore</i>			
Sempre	32,8	38,0	33,9
Spesso	3,4	2,9	3,3
Qualche volta	12,2	11,6	12,1
Raramente/Mai	46,4	41,7	45,4
Non pertinente	5,1	5,9	5,3
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

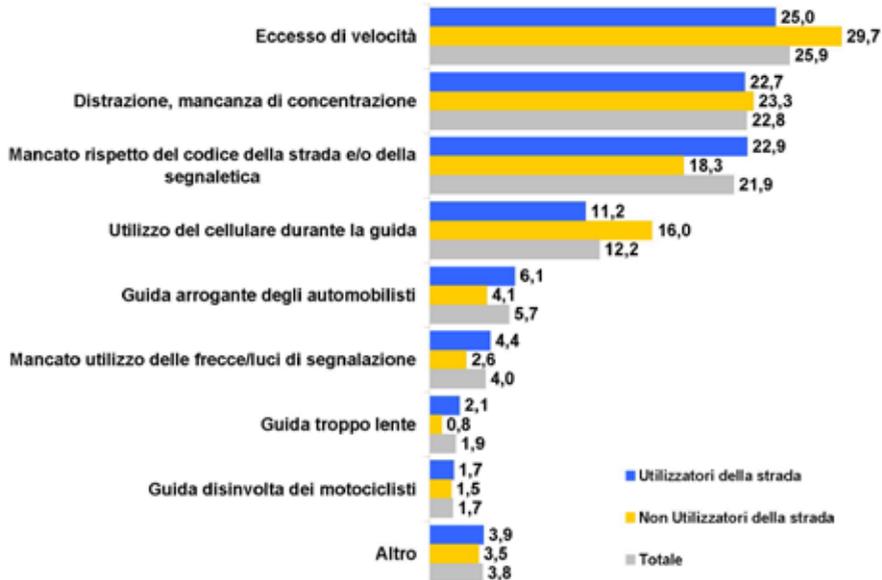
4.2.2 I comportamenti di guida altrui cui porre maggiore attenzione

Con riferimento ai comportamenti di guida altrui, anche i non utilizzatori della strada individuano come maggiormente "pericolosi" gli stessi comportamenti già indicati dagli utilizzatori: *l'eccesso di velocità, la mancanza di concentrazione, il mancato rispetto del codice della strada e della segnaletica e l'uso del cellulare alla guida.*

All'interno di questa valutazione sostanzialmente simile, i non utilizzatori segnalano in misura maggiore *l'eccesso di velocità* (29.7% contro 25.0% degli utilizzatori) e *l'uso del cellulare* (16.0% contro 11.2% degli utilizzatori) mentre gli utilizzatori citano con più frequenza il *mancato rispetto del codice della strada e della segnaletica.*

La *manca di concentrazione* è un comportamento pericoloso che presenta un peso simile per entrambe le categorie.

Figura 27 - Utilizzatori e non utilizzatori della strada – Comportamenti di guida altrui cui si presta maggiore attenzione quando si è alla guida. Anno 2013 (% sul totale delle segnalazioni)



Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

4.2.3 Rischio stradale e assunzione di alcool

Il confronto tra utilizzatori della strada e non, rispetto alla percezione del rischio connesso alla assunzione di alcol, mostra come sono soprattutto i non utilizzatori a ritenere che l'assunzione di alcol prima di mettersi alla guida comporti *in ogni caso* un aumento del rischio (86.9% rispetto a 76.5%) (Tabella 31).

Tabella 31 - Aumento del rischio stradale a seguito dell' assunzione di alcol nell'opinione degli utilizzatori e dei non utilizzatori della strada. Anno 2013 (valori percentuali)

AUMENTO DEL RISCHIO STRADALE A SEGUITO DELL'ASSUNZIONE DI ALCOL	UTILIZZATORI DELLA STRADA	NON UTILIZZATORI DELLA STRADA	TOTALE
Si	76,5	86,9	78,5
Si, ma dipende	23,3	12,6	21,1
..... dalla quantità assunta	20,1	11,0	18,2
..... dalla "capacità di reggere l'alcool"	2,9	1,0	2,5
..... dal tempo trascorso tra il momento in cui si è bevuto e il momento in cui ci si mette alla guida	0,3	0,5	0,3
No	0,3	0,5	0,3
Totale	100,0	100,0	100,0
No + Si, ma dipende	23,5	13,1	21,4

Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

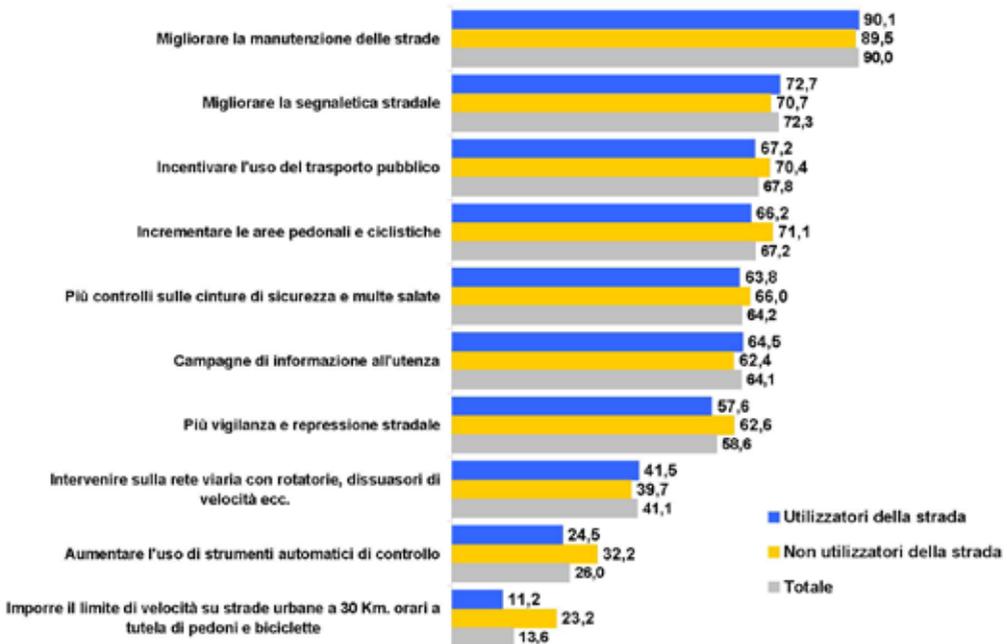
Tra gli utilizzatori della strada si registrano infatti percentuali più alte di soggetti che pensano che di fatto la pericolosità dell'alcol sia più relativa che assoluta e possa dipendere dalla *quantità assunta*, dalla *capacità di reggere gli alcolici*, o dal *tempo trascorso dal momento dell'assunzione* (Tabella 31).

4.2.4 Gli interventi per aumentare la sicurezza stradale

Utilizzatori della strada e non hanno opinioni simili in materia d'interventi per accrescere la sicurezza stradale, pur con diverse sfumature di giudizio dovute alla diversa categoria di appartenenza.

Per entrambi i gruppi il *miglioramento della manutenzione delle strade* è l'aspetto che raccoglie il maggiore consenso, con una percentuale di soggetti che dichiara di essere molto d'accordo simile e molto elevata (circa 90%) (Figura 28).

Figura 28 - Utilizzatori e non utilizzatori della strada – Comportamenti di guida altrui cui si presta maggiore attenzione quando si è alla guida. Anno 2013 (% di molto "d'accordo")



Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

Tra i provvedimenti più apprezzati, si osserva che gli utilizzatori della strada sembrano condividere in misura leggermente superiore ai non utilizzatori gli interventi di *miglioramento della segnaletica stradale* e *l'aumento delle campagne informative per l'utenza*; mentre i non utilizzatori segnalano maggiormente *l'aumento delle aree pedonali e ciclistiche*, gli *incentivi all'uso del trasporto pubblico*, *l'aumento della vigilanza e la repressione stradale* e *l'aumento dei controlli sull'uso delle cinture*.

Tra gli elementi per i quali il consenso è minore si osservano delle differenze che completano il profilo dei due target: *l'introduzione di rotatorie e dissuasori della velocità* trova più d'accordo gli utilizzatori mentre *l'aumento nell'uso di strumenti automatici di controllo e l'imposizione del limite di velocità a 30 Km orari sulle strade urbane* trovano un maggiore accordo tra i non utilizzatori.

4.3 Gli incidenti nell'ultimo anno di utilizzatori della strada e non

Il 96.7% dei *non utilizzatori* della strada non ha avuto incidenti nell'ultimo anno a fronte del 3.3% che ne ha avuto uno (Tabella 32). Nel 28.4% dei casi si è trattato di incidenti che hanno comportato dei danni per la persona alla guida (danni fisici gravi nell'11,4% dei casi, danni fisici lievi nel 13.8% e danni psicologici nel 3.2%).

L'incidentalità dei non utilizzatori si mantiene bassa in tutte le aree territoriali. La maggior incidentalità con danni fisici gravi, che comportano la registrazione al pronto soccorso, si riscontra in Garfagnana e Lunigiana e nell'area Rurale e meridionale.

Tabella 32 - Numero di incidenti stradali, conseguenze e tempi di guarigione, per area territoriale e per classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2013 – Non utilizzatori (valori percentuali, su totale dei non utilizzatori della strada, salvo diversa indicazione)

GLI INCIDENTI STRADALI	Totale	Garfagnana e Lunigiana	Metropolitana	Metropolitana costiera	Rurale e meridionale	Comuni con meno di 10.000 ab.	Comuni da 10.000 a 50.000 ab.	Comuni oltre i 50.000 ab.
<i>Nell'ultimo anno - 2012 - quanti incidenti ha avuto/subito?</i>								
Nessuno	96,7	97,7	96,4	97,3	96,3	96,1	97,6	96,4
Uno	3,3	2,3	3,6	2,7	3,7	3,9	2,4	3,6
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<i>(Se almeno 1 e con riferimento a quello più grave) Con quale conseguenze per lei?</i>								
Solo danni alle cose/mezzi	71,6	73,5	64,7	79,5	75,1	62,2	94,5	65,8
Danni fisici gravi	11,4	21,1	5,6	12,5	19,6	18,9	4,9	10,2
Danni fisici lievi	13,8	5,3	22,6	8,0	5,3	18,9	0,6	17,3
Solo danni psicologici	3,2	-	7,1	-	-	-	-	6,7
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<i>(Se danni fisici o psicologici) Rispetto alla prognosi/attese i tempi di guarigione/recupero sono stati...</i>								
Minori del previsto	21,1	-	37,8	-	-	26,0	-	19,5
Rispettati	66,3	41,2	62,2	61,0	83,8	70,4	20,7	67,3
Maggiori del previsto	12,6	58,8	-	39,0	16,2	3,6	79,3	13,2
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

Il confronto tra *utilizzatori* e *non utilizzatori della strada* mostra come tra i primi, che sono maggiormente presenti sulla strada e che corrono quotidianamente maggiori rischi, l'incidentalità è maggiore (8.8% rispetto a 3.3%) (Tabella 33).

Tabella 33 - Numero di incidenti stradali, conseguenze e tempi di guarigione da parte degli utilizzatori della strada e dei non utilizzatori della strada. Anno 2013 (valori percentuali)

GLI INCIDENTI STRADALI	UTILIZZATORI DELLA STRADA	NON UTILIZZATORI DELLA STRADA	TOTALE
<i>Nell'ultimo anno - 2012 - quanti incidenti ha avuto/subito?</i>			
Nessuno	91,2	96,7	92,4
Uno	8,1	3,3	7,1
Due	0,6	-	0,5
Tre	0,1	-	0,1
Totale	100,0	100,0	100,0
<i>(Se almeno 1 e con riferimento a quello più grave) Con quale conseguenze per lei?</i>			
Solo danni alle cose/mezzi	82,0	71,6	81,1
Danni fisici gravi	10,1	11,4	10,2
Danni fisici lievi	7,2	13,8	7,8
Solo danni psicologici	0,7	3,2	0,9
Totale	100,0	100,0	100,0
<i>(Se danni fisici o psicologici) Rispetto alla prognosi/attese i tempi di guarigione/recupero sono stati...</i>			
Minori del previsto	15,8	21,1	16,5
Rispettati	53,2	66,3	54,9
Maggiori del previsto	31,0	12,6	28,6
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

Utilizzatori e non utilizzatori della strada a confronto – SINTESI

I non utilizzatori della strada, definiti come i cittadini in età 14-70 anni che non guidano o che guidano poco, meno di 3 giorni a settimana, sono stimati in 532.869 persone e rappresentano il 20.4% della popolazione toscana in età 14-70 anni.

Mentre tra gli utilizzatori della strada vi è una maggiore presenza di uomini, di persone con alti titoli di studio e di occupati, tra i non utilizzatori si evidenzia una maggiore presenza di giovani ed anziani, di donne, di persone meno istruite, di non-occupati.

Dispositivi di sicurezza (casco e cinture): entrambe le categorie di utilizzatori sono caratterizzate da:

- un elevato uso dei dispositivi di sicurezza sia quando si è alla guida (in città o nelle strade extraurbane) sia quando si viaggia seduti nel sedile anteriore (con percentuali d'uso costante superiori al 90%);
- un notevole calo di attenzione quando si viaggia seduti nel sedile posteriore (con percentuali di uso costante pari al 32.8% tra gli utilizzatori e 38.0% tra i non utilizzatori)
- il confronto tra le due categorie evidenzia una generale e sistematica maggiore prudenza tra i non utilizzatori.

I comportamenti di guida altrui cui porre attenzione: per entrambe le tipologie di utilizzatori la graduatoria dei comportamenti di guida altrui cui è bene porre attenzione vede in testa gli stessi aspetti: l'eccesso di velocità, la distrazione, il mancato rispetto del codice della strada/segnalatica, e l'uso del cellulare alla guida.

All'interno di questa valutazione simile, i non utilizzatori sono maggiormente preoccupati per gli eccessi di velocità (29.7% contro 25.0% degli utilizzatori) e per l'uso del cellulare (16.0% contro 11.2% degli utilizzatori) mentre gli utilizzatori citano con più frequenza rispetto agli altri il mancato rispetto del codice della strada e della segnalatica.

Rischio stradale e assunzione di alcol: tra i “non utilizzatori” è maggiore la quota di coloro che ritengono che l'assunzione di alcol prima di mettersi alla guida comporti in ogni caso un aumento del rischio (86.9% rispetto a 76.5%).

Gli interventi per aumentare la sicurezza stradale: fermo restando che la manutenzione delle strade è per tutti al primo posto, si può notare che le due categorie di utenti della strada sembrano avere priorità o filosofie d'intervento diverse: mentre i “frequents users” suggeriscono interventi che mirano a migliorare la “qualità” della guida (miglioramento della segnalatica ed infrastrutture, campagne d'informazione mirate), chi usa di meno i mezzi propone da una parte interventi a favore di un'altra mobilità (incentivi al TPL, creazione di aree pedonali o ciclabili) e dall'altra più rigore e controlli.

Gli incidenti nell'ultimo anno: i “frequents users” essendo maggiormente presenti sulla strada e correndo quindi maggiori rischi vivono una incidentalità maggiore dei “non utilizzatori” (8.8% rispetto a 3.3%). Inoltre i primi mostrano un atteggiamento diverso rispetto all'incidentalità: registrano prevalentemente danni alle cose e forse sottovalutano le conseguenze fisiche e psicologiche, dato che poi per molti i tempi di guarigione sono risultati maggiori rispetto al previsto.

5. Sintesi conclusiva

Gli utilizzatori della strada in Toscana rappresentano il 79.6% della popolazione tra 14 e 70 anni; nell'80.6% dei casi si tratta di utenti che hanno conseguito la patente da più di 10 anni. Il **tasso di utilizzo** della strada si presenta elevato in tutte le macroaree territoriali, maggiore tra gli uomini rispetto alle donne, e in tutte le fasce di età matura, nonché tra gli occupati e tra chi ha un elevato titolo di studio.

In tutti i territori toscani **gli utenti della strada prediligono l'automobile** che registra la percentuale più elevata nell'area della Garfagnana e Lunigiana, in ragione del fatto che in tale territorio non vi sono centri urbani di grandi dimensioni dove è relativamente più diffuso l'utilizzo di moto, motocicli e ciclomotori.

Gli utenti della strada appaiono consapevoli dell'importanza del rispetto delle prescrizioni del Codice della strada (CdS) e concordano con le principali modifiche ad esso introdotte dalla legge 120 del 2010, tra cui l'inasprimento delle sanzioni per chi guida in stato di ebbrezza, sotto stupefacenti e per chi provoca incidenti, e l'introduzione dei test antidroga per i neo-patentati e per chi guida mezzi pubblici, taxi o camion al momento del rinnovo della patente.

Nei comportamenti alla guida si rileva che **gli utenti della strada pongono una generale attenzione al rispetto delle regole quando si tratta di dispositivi di sicurezza, di controllo dello stato dei mezzi e di utilizzo dei fari**, mentre l'attenzione si riduce se si fa riferimento all'uso del cellulare quando si è alla guida ed alla guida in condizioni psicofisiche non adeguate.

Per quel che concerne l'utilizzo dei **disposi-**

tivi di sicurezza (cinture e casco) gli utenti della strada seguono comportamenti ampiamente corretti, sia quando guidano in città (96,6%) che quando guidano fuori città (98,3%); tale condotta però cambia radicalmente se si considera l'utilizzo delle cinture di sicurezza quando si siede nei sedili posteriori: sono infatti pari al 46,4% gli utenti che non usano mai, o raramente, tali dispositivi.

In relazione al proprio mezzo gli utenti della strada mostrano, in generale, molta attenzione al controllo delle sue condizioni (pneumatici e freni), alla presenza a bordo di triangolo e giubbino riflettente.

Risultano **generalmente impiegati i fari di posizione**: la loro accensione è diffusa soprattutto in autostrada e nelle strade extra-urbane, meno in quelle urbane, nonché quando sussistono particolari condizioni atmosferiche (pioggia, nebbia). Il loro maggior utilizzo si registra nei Comuni con meno di 10.000 abitanti, nell'area Garfagnana-Lunigiana e nell'area Rurale-Meridionale.

Una considerazione a parte merita **la tutela dei minori** per i quali si è considerato, oltre al comportamento posto in essere dai loro responsabili, la conoscenza della normativa per il loro trasporto sui veicoli: dai risultati dell'indagine emerge che **il 38,5% degli utenti dichiara di non sapere a quale fascia di età la normativa fa riferimento ed il 36,4% sembra non avere le idee chiare su cosa sia previsto**; la "gravità" della mancata conoscenza è solo in parte attenuata dal fatto che il 43,1% che viaggia spesso con minori ha risposto in modo corretto. L'uso regolare di tali dispositivi, inoltre, si allenta in modo preoccupante al crescere dell'età

dei bambini, soprattutto dagli otto anni in poi, ma il dato più allarmante, che andrà in futuro ulteriormente verificato, è quello relativo al caschetto protettivo, meno utilizzato dei seggiolini per le automobili.

Di particolare preoccupazione, in quanto importante fonte di distrazione, è l'uso del **cellulare alla guida** che si configura come "un'abitudine" comune in tutte le fasce d'età. Dall'indagine emerge che il 52,1% degli utenti della strada utilizza il cellulare alla guida, sia pur con frequenze differenziate, e che ben il 26,9% di essi non usa alcuna dotazione protettiva per telefonare, aumentando così oltremodo la probabilità di incorrere in un incidente stradale se si considera che, secondo uno studio dell'Istituto Superiore di Sanità, la probabilità per chi utilizza il cellulare alla guida, anche con le opportune dotazioni, è di 4 volte maggiore rispetto a chi non lo usa.

Considerando la guida in **situazioni di rischio per stato psico-fisico alterato** o di forte stress - quale stanchezza, ritardo e/o irritazione per la condotta di un altro utente della strada - emerge che una quota rilevante (tra il 10% e il 20% circa) di utenti decide comunque di guidare.

Prendendo in esame le **infrazioni al Codice della strada** si osserva che il 28,7% degli utenti della strada ha infranto il Codice con una perdita di punti sulla patente e che tale perdita è più diffusa tra i maschi a partire dai 25 anni in su. L'infrazione più ricorrente è l'eccesso di velocità (23,5%) ed è proprio l'eccesso di velocità il comportamento ritenuto più pericoloso nella guida altrui.

Al fine di garantire la propria ed altrui sicurezza gli utenti della strada quando sono alla guida pongono attenzione soprattutto alla concentrazione, al rispetto dei limiti di velocità e della distanza di sicurezza e al

comportamento di guida degli altri.

I comportamenti di guida altrui ritenuti più pericolosi sono l'eccesso di velocità, il mancato rispetto del Codice della strada e della segnaletica e la distrazione/mancanza di concentrazione. E' interessante evidenziare che uomini e donne esprimono diverse "sensibilità" sui comportamenti altrui cui porre attenzione: mentre per le donne il comportamento altrui più rischioso è l'eccesso di velocità, per gli uomini viene prima la distrazione e la mancata concentrazione sulla guida.

Esiste una consapevolezza diffusa riguardo alla pericolosità **dell'assunzione di alcolici prima di mettersi alla guida**: per il 76,5% degli utenti si tratta di una convinzione piena, non condizionata da comportamenti o caratteristiche del guidatore; tuttavia per ben il 23,3% degli utenti il rischio di incidente stradale a seguito di uso di alcolici è condizionato in primis dalla quantità assunta, a seguire dalla capacità di "reggere l'alcol", nonché dal tempo trascorso dall'assunzione di alcolici. Inoltre per lo 0,3% l'uso di alcol non costituisce un rischio. A tal proposito merita segnalare che chi si "giustifica" maggiormente sono i maschi nella fascia d'età tra i 25 e 34 anni.

Il comportamento dell'utente toscano "disegnato" dall'indagine evidenzia dunque un atteggiamento positivo rispetto alle regole esistenti da tempo, ormai assimilate e metabolizzate, quali l'utilizzo delle cinture nei sedili anteriori e del casco, ma una certa resistenza a metabolizzare le disposizioni più recenti, quali l'utilizzo delle cinture anche nei sedili posteriori e l'utilizzo degli appositi dispositivi per l'uso del cellulare durante la guida. Differentemente il comportamento scorretto nell'utilizzo dei dispositivi di rite-

nuta per il trasporto dei minori sembra essere imputabile più ad una non chiara conoscenza delle disposizioni normative che ad una consapevole inosservanza, pertanto, appare opportuno “rimediare” con un’adeguata e chiara informazione sul tema.

Un approfondimento a parte merita poi il mancato utilizzo del “caschetto” per i minori, dove il buon senso dovrebbe agevolmente prevalere, al di là delle prescrizioni normative in essere, ed il mancato utilizzo non è facilmente giustificabile, se non come mancata consapevolezza o sottovalutazione dei possibili rischi.

Infine, l’utente della strada sembra sottovalutare l’importanza delle proprie condizioni psicofisiche alla guida ed anche in tal caso potrebbe essere utile individuare possibili strategie di sensibilizzazione sul tema.

Un’ultima nota riguarda la diversa sensibilità tra le due categorie intervistate – gli utilizzatori e i non utilizzatori della strada - in merito alle opinioni sugli interventi da porre in essere per aumentare la sicurezza stradale. Fermo restando la generalizzata condivisione circa una migliore manutenzione delle strade, i non utilizzatori prediligono interventi “alternativi” alla strada quali l’incentivazione all’uso del trasporto pubblico locale, l’incremento delle aree pedonali e ciclabili e più controlli (anche mediante l’uso di strumenti automatici).

Infine rispetto ai dati emersi nell’indagine si è tentato, con le dovute precauzioni essendovi alcune importanti distinzioni tra l’impostazione della presente indagine ed i dati della banca dati degli incidenti stradali del progetto SIRSS - Sistema Informativo Regionale Sicurezza stradale, di mettere a confronto “il reale” con “il percepito” al fine

di trarre alcune considerazioni e spunti di riflessione utili.

Per quel che concerne la percezione dei rischi imputabili alla tipologia di strada, alle sue condizioni e a quello che gli utenti della strada considerano più opportuno per aumentarne la sicurezza, dall’indagine emerge, anche se con alcune differenze territoriali, che le strade più rischiose sono quelle non urbane e che la condizione della strada considerata più rischiosa è quella relativa al cattivo stato del manto stradale; a conferma di ciò l’intervento che ha avuto il più alto livello di apprezzamento ed il più ampio consenso ai fini dell’aumento della sicurezza stradale è quello relativo al miglioramento della manutenzione stradale. Rispetto a questa percezione del rischio è importante mettere in evidenza che i dati sull’incidentalità stradale, con danni alle persone, rivelano che in realtà, o in via ufficiale, sono molto più pericolose le strade urbane dove si verificano più sinistri, anche se considerando gli esiti dei sinistri le percentuali di quelli mortali aumentano sensibilmente in ambito extraurbano.

Dall’indagine emerge inoltre che la maggiore percezione del rischio riguarda gli *spostamenti notturni*; tale risultato è confermato anche in termini reali, infatti, nonostante il numero di incidenti sia contenuto le conseguenze risultano decisamente più gravi. In seconda posizione si trovano gli *spostamenti del fine settimana*; questo dato è confermato anche dai dati SIRSS che sebbene rilevano una maggiore frequenza di incidenti nei giorni feriali (si tratta di incidenti di minore gravità, che si riscontrano in particolare in tre picchi giornalieri in orari riconducibili ai tragitti casa-lavoro e casa-scuola) mostrano che gli spostamenti del fine settimana sono caratterizzati da un elevato grado di mortalità sia pur da una minore frequenza.

Un'ultima osservazione riguarda il fatto che, nonostante dall'indagine risulti che il mezzo di gran lunga più utilizzato sia l'automobile, dai dati SIRSS si evidenzia un coinvolgimento negli incidenti sensibilmente rilevante dei ciclomotori. Alla luce di tale

constatazione risulta ancora più pressante la necessità di individuare opportune misure o strategie d'azione volte a sensibilizzare e dare una maggiore informazione agli "utenti deboli" della strada.

6. Nota metodologica

L'indagine, promossa dalla *Direzione Generale Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale* e dal *Centro di Monitoraggio Regionale della Sicurezza Stradale*, è stata progettata e realizzata dal *Settore Sistema Informativo di Supporto alle decisioni - Ufficio Regionale di Statistica* che si è avvalso delle competenze dell'Istituto Pragma di Roma.

Obiettivo dell'indagine: l'obiettivo principale dell'indagine è stato quello di rilevare informazioni non disponibili presso altre fonti statistiche, su conoscenze, comportamenti e valutazioni degli *utilizzatori della strada* in relazione ai temi della sicurezza stradale.

Popolazione obiettivo: la popolazione obiettivo è costituita dagli *utilizzatori della strada*. Poiché tale popolazione non è/era nota a priori nelle sue dimensioni, è stata considerata, ai fini dell'indagine, l'intera popolazione residente/domiciliata in Toscana in età 14-70 anni (pari 2.608.248 individui) (*Tabella 34*) e sono stati contattati sia i soggetti utilizzatori della strada che i non utilizzatori. Ciò ha permesso di stimare le dimensioni quantitative di entrambi i gruppi e di raccogliere informazioni importanti su comportamenti e valutazioni in materia di sicurezza stradale anche presso i *non utilizzatori della strada*.

Tabella 34 - Popolazione residente tra 14 e 70 anni per area territoriale e classe di ampiezza demografica dei comuni (valori assoluti)

Area territoriale	Classe di ampiezza demografica dei Comuni			Totale
	meno di 10.000 abitanti	tra 10.000 e 50.000 abitanti	oltre 50.000 abitanti	
Garfagnana e Lunigiana	63.832	15.249	-	79.081
Area Metropolitana	168.640	519.840	445.974	1.134.454
Metropolitana costiera	118.365	379.971	376.440	874.776
Rurale e Meridionale	222.373	134.599	162.965	519.937
Totale	573.210	1.049.659	985.379	2.608.248

Fonte: Istat, *Popolazione Legale, XV° Censimento della popolazione e delle abitazioni, 2011*

Definizione di utilizzatori della strada: è stata adottata la seguente definizione operativa: sono “*utilizzatori della strada*” i cittadini residenti (o domiciliati) in Toscana, in età 14-70 anni, cui capita di guidare un autoveicolo (pesante o leggero), una moto con oltre 125 cc o un motociclo – ciclomotore – minicar per almeno tre giorni a settimana.

Pertanto tutti i soggetti che non guidano mai o che guidano meno di tre giorni la settimana questi mezzi sono considerati “*non utilizzatori della strada*”.

Disegno campionario, ambiti di stima e numerosità: è stato adottato un piano di campionamento stratificato per area territoriale e ampiezza demografica dei comuni (Tabella 35). Gli ambiti di stima programmati sono stati:

- **la Regione**
- **quattro aree territoriali:**

Area Metropolitana
 Area Metropolitana Costiera
 Area Garfagnana e Lunigiana
 Area Rurale e Meridionale

- **tre classi di ampiezza demografica dei comuni:**

meno di 10.000 abitanti
 tra 10.000 e 50.000 abitanti
 oltre 50.000 abitanti.

Per ciascuno strato si è tenuta sotto controllo la distribuzione della popolazione residente in età 14-70 anni per sesso e classi di età (14-24, 25-34, 35-44, 45-60, 61-70). Ciò ha consentito di realizzare stime anche per tali variabili.

La numerosità campionaria programmata, pari a 8.000 interviste valide è stata raggiunta. Sono state realizzate 6.206 interviste ad “utilizzatori della strada” e 1.794 a non utilizzatori.

Tabella 35 - Allocazione campionaria teorica ed effettiva

Area territoriale	Classe di ampiezza demografica dei Comuni			Totale
	meno di 10.000 abitanti	tra 10.000 e 50.000 abitanti	oltre 50.000 abitanti	
<i>Allocazione teorica</i>				
Garfagnana e Lunigiana	650	650	-	1.300
Area Metropolitana	701	799	800	2.300
Metropolitana costiera	701	799	800	2.300
Rurale e Meridionale	699	701	700	2.100
Totale	2.751	2.949	2.300	8.000
<i>Allocazione effettiva</i>				
Garfagnana e Lunigiana	693	638	-	1.331
Area Metropolitana	672	808	806	2.286
Metropolitana costiera	647	827	806	2.280
Rurale e Meridionale	722	688	693	2.103
Totale	2.734	2.961	2.305	8.000

Fonte: Regione Toscana - “La sicurezza stradale in Toscana”, 2013

Il questionario: è stato definito dal Settore Sistema Informativo di Supporto alle decisioni - Ufficio Regionale di Statistica in collaborazione con gli esperti di mobilità di Prag-

ma sulla base delle indicazioni fornite dalla D.G. Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale e dal Centro di Monitoraggio Regionale della Sicurezza Stradale.

La comprensione e chiarezza del questionario sono state verificate con un **pre-test**.

La rilevazione: è stata effettuata nel periodo compreso tra l'11 Marzo ed il 18 Aprile 2013 con metodologia CATI (Computer Assisted Telephone Interview). Le interviste sono state realizzate per lo più in orario serale per contattare più facilmente tutti i diversi componenti del nucleo familiare; sono stati peraltro effettuati contatti in orario pomeridiano per raggiungere i giovani, meno presenti la sera a casa. La rilevazione è stata seguita con uno stretto monitoraggio che ha permesso di ottenere buoni livelli di qualità.

Precisione delle stime: la stima delle percentuali è ottenuta per mezzo dello stimatore ponderato. I coefficienti di espansione all'universo sono stati ottenuti rapportando la numerosità di ciascuna cella campionaria (individuata come incrocio tra le 4 aree territoriali, le 3 classi di ampiezza demografica del comune, i due sessi e le 5 classi di età) al rispettivo universo di riferimento. La *Tabella 36* riporta la precisione delle stime riferita alla popolazione degli utilizzatori della strada. Ulteriori tabelle con la precisione delle stime riferita alla popolazione dei non utilizzatori della strada; nonché delle variabili di sesso ed età sono riportate nelle tabelle dell'appendice.

Tabella 36 - Precisione effettiva delle stime di proporzioni riferita alla popolazione degli "utilizzatori della strada", per gli ambiti di stima territoriali e per diversi valori della stima puntuale (semi-intervalli di confidenza al 95%)

Ambiti di stima	Dimensione		Stime puntuali osservate										
	Universo	Campione	5%	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	95%
<i>Utilizzatori della strada (in età 14-70 anni)</i>													
<i>Area territoriale</i>													
Garfagnana e Lunigiana	60.696	1.006	1,3%	1,8%	2,5%	2,8%	3,0%	3,1%	3,0%	2,8%	2,5%	1,8%	1,3%
Area Metropolitana	915.499	1.810	1,0%	1,4%	1,8%	2,1%	2,3%	2,3%	2,3%	2,1%	1,8%	1,4%	1,0%
Metropolitana costiera	699.421	1.787	1,0%	1,4%	1,9%	2,1%	2,3%	2,3%	2,3%	2,1%	1,9%	1,4%	1,0%
Rurale e Meridionale	399.764	1.603	1,1%	1,5%	2,0%	2,2%	2,4%	2,4%	2,4%	2,2%	2,0%	1,5%	1,1%
Toscana	2.075.380	6.206	0,5%	0,7%	1,0%	1,1%	1,2%	1,2%	1,2%	1,1%	1,0%	0,7%	0,5%
<i>Classe di dimensione demografica dei Comuni</i>													
Meno di 10.000 abitanti	446.257	2.082	0,9%	1,3%	1,7%	2,0%	2,1%	2,1%	2,1%	2,0%	1,7%	1,3%	0,9%
Tra 10.000 e 50.000 abitanti	877.226	2.387	0,9%	1,2%	1,6%	1,8%	2,0%	2,0%	2,0%	1,8%	1,6%	1,2%	0,9%
Oltre 50.000 abitanti	751.896	1.737	1,0%	1,4%	1,9%	2,2%	2,3%	2,3%	2,3%	2,2%	1,9%	1,4%	1,0%
Toscana	2.075.379	6.206	0,5%	0,7%	1,0%	1,1%	1,2%	1,2%	1,2%	1,1%	1,0%	0,7%	0,5%

Fonte: Regione Toscana - "La sicurezza stradale in Toscana", 2013

7. Questionario

REGIONE TOSCANA Indagine “La sicurezza stradale in Toscana”

Buongiorno/Buonasera, sono un intervistatore della Pragma. Stiamo effettuando un'indagine statistica per conto della Regione Toscana. L'indagine ha lo scopo di acquisire informazioni sulla sicurezza stradale nella Regione. Sarebbe così gentile da rispondere ad alcune brevi domande?

Informativa ex art.13 del D.Lgs. 196/03:

Le informazioni che saranno raccolte con la presente indagine saranno trattate per soli fini statistici e saranno divulgate solo in forma aggregata, in modo che non se ne possa fare alcun riferimento individuale.

Il Titolare del trattamento dei dati è la Regione Toscana Giunta Regionale.

Il responsabile del trattamento dei dati è il dirigente responsabile del Settore Sistema Informativo di supporto alle decisioni – Ufficio regionale di statistica. Regione Toscana in qualità di titolare ha nominato Pragma, Responsabile esterno del trattamento dei dati.

D.A Residenza o domicilio in Regione

1. Sì
2. No (*ringraziare e chiudere l'intervista*)

D.B Registrare il sesso:

1. Maschio
2. Femmina

D.C Mi può dire la sua età? (anni compiuti) |__|__| se meno di 14 o oltre 70 ringraziare e chiudere

Controllo l'andamento delle quote

SEZIONE 1 – POSSESSO DI PATENTE E TIPO DI GUIDA

D.1.1 Per prima cosa vorrei sapere se lei ha la patente (B, A o categoria superiore) o il patentino e guida con una certa regolarità?

1. Ho la patente/patentino e guido regolarmente
2. Ho la patente/patentino ma non guido regolarmente
3. Ho la patente/patentino ma non guido mai *passare alla sezione 5 – domanda 5.1.3*
4. Non ho nessun tipo di patente *passare a sezione 5 – domanda 5.1.3*

D.1.2 Le capita di guidare un autoveicolo (automobile, autobus, ecc.) o una moto di cilindrata superiore a 125 cavalli, o un motociclo/ciclomotore/minicar per almeno tre giorni a settimana? (Multipla)

1. No *passare a sezione 5 non utenti della strada*
2. Sì, una automobile
3. Sì, una moto di cilindrata superiore a 125 cavalli
4. Sì, un motociclo/ciclomotore/minicar
5. Sì, pullman/autobus
6. Sì, camion/furgoni/tir

D.1.3 Per prima cosa vorrei sapere se lei svolge un'attività lavorativa (occasionale o stabile) che prevede il trasporto di persone o cose (es. postino, fattorino, autista) o la necessità di usare un mezzo di trasporto in modo continuativo (es rappresentante, agente di commercio)? Se sì con quale mezzo svolge il suo lavoro? (1 risposta)

1. No, non svolgo questo tipo di lavoro
2. Sì, automobile
3. Sì, moto, motociclo o ciclomotore
4. Sì, pullman/autobus
5. Sì, camion/furgoni/tir
6. Sì, altro

SEZIONE 2 – CONOSCENZA DELLE NOVITA' DEL NUOVO CODICE DELLA STRADA

D.2 Nel 2010 è stata approvata un'importante legge di modifica del Codice della strada (Legge n. 120 del 29 luglio 2010) quanto è d'accordo sulle seguenti novità introdotte dalla legge? (Una risposta per riga)

Principali modifiche al codice della strada Legge n.120 – 7/2010	Molto	Abbastanza	Poco	Per Nulla	Non so
2.1 Tasso alcolemico pari a zero per chi ha meno di 21 anni o per chi ha preso la patente da meno di 3 anni	1	2	3	4	5
2.2 Inasprimento delle sanzioni per chi guida in stato di ebbrezza, sotto stupefacenti e per chi provoca incidenti	1	2	3	4	5
2.3 Etilometri nei ristoranti	1	2	3	4	5
2.4 Divieto di vendita di super alcolici nei locali notturni dopo le 3 di notte	1	2	3	4	5
2.5 Divieto di vendita di superalcolici in autogrill in autostrada dalle 22.00 alle 7.00 e divieto di vendita di bevande alcoliche dalle 2.00 alle 7.00	1	2	3	4	5
2.6 Cinture di sicurezza sempre allacciate per chi guida le microcar e multe salate per chi ne truca il motore	1	2	3	4	5
2.7 Test antidroga per neopatentati e per rinnovo per chi guida mezzi pubblici, taxi o camion	1	2	3	4	5
2.8 Licenziamento per chi ha avuto la sospensione della patente professionale perché ubriaco o drogato	1	2	3	4	5
2.9 Aumento delle sanzioni in termini di punti sulla patente per chi non rispetta l'attraversamento dei pedoni	1	2	3	4	5

SEZIONE 3 – SICUREZZA STRADALE: COMPORTAMENTI ALLA GUIDA

D.3.1 Con quale frequenza utilizza i dispositivi di sicurezza, come casco e cinture quando... (Una risposta per riga)

	Sempre	Spesso	Qualche volta	Raramente/ Mai	Non pertinente
3.1.1 È alla guida in città	1	2	3	4	5
3.1.2 È alla guida fuori città	1	2	3	4	5
3.1.3 È un passeggero del sedile anteriore	1	2	3	4	5
3.1.4 È un passeggero del sedile posteriore	1	2	3	4	5

D.3.2 In relazione al suo mezzo controlla periodicamente... (anche se fatto da altra persona = 1)

	Si	No	Non so
3.2.1 Pressione pneumatici	1	2	3
3.2.2 Presenza del giubbino riflettente	1	2	3
3.2.3 Presenza del triangolo a bordo	1	2	3
3.2.4 Usura dei freni	1	2	3

D.3.3 Con quale frequenza le capita di utilizzare il telefono mentre guida?

1. Sempre
2. Qualche volta
3. Raramente
4. Mai *passare alla domanda 3.5*

D.3.4 Usa sistemi viva voce, auricolare o bluetooth? (Solo nel caso di risposte 1-2-3 alla domanda 3.3)

1. Sì
2. No

D.3.5 Con quale frequenza impiega nell'orario diurno i fari di posizione quando percorre le seguenti strade? (Una risposta per riga)

	Sempre	Qualche volta (andare alla 3.5.a)	Raramente/ Mai
3.5.1 Urbana	1	2	3
3.5.2 Extraurbana	1	2	3
3.5.3 Superstrada/Autostrada	1	2	3

D.3.5a Ricorda in quali situazioni? (risposta multipla, spontanea)

	In caso di pioggia	In caso di nebbia	Altre situazioni
3.5.a.1 Urbana	1	2	3
3.5.a.2 Extraurbana	1	2	3
3.5.a.3 Superstrada/Autostrada	1	2	3

D.3.6 Ha mai perso dei punti sulla patente di guida?

1. No, non li ho mai persi
2. Sì, ne ho persi meno di 10
3. Sì, ne ho persi più di 10
4. Non so

D.3.7 Ricorda di essere stato multato per una delle seguenti infrazioni? (Una risposta per riga)

	Si	No	Non so non ricordo	Non pertinente
3.7.1 Mancato uso delle cinture	1	2	3	4
3.7.2 Mancato uso del casco	1	2	3	4
3.7.3 Uso del cellulare alla guida	1	2	3	
3.7.4 Attraversamento con semaforo rosso	1	2	3	
3.7.5 Eccesso di velocità	1	2	3	
3.7.6 Mancato impiego dei fari	1	2	3	

D.3.8 È mai stato sottoposto da parte degli organi di polizia...? Se sì nell'ultimo anno o oltre un anno fa?

	No	Si, Ultimo anno	Si, Oltre un anno fa
3.8.1 ... ad accertamenti per verificare l'assunzione o meno di sostanze stupefacenti	1	2	3
3.8.2 ... all'alcol test	1	2	3

D.3.9 Con quale frequenza le capita di guidare in una situazione di "particolare rischio" dovuta a...

	Spesso	Qualche volta	Raramente	Mai
3.9.1 Stanchezza	1	2	3	4
3.9.2 Ritardo	1	2	3	4
3.9.3 Irritazione/nervosismo a causa della condotta di guida di un altro utente della strada	1	2	3	4

D.3.10 Secondo lei la normativa relativa alla sicurezza per i bambini a bordo dei mezzi di trasporto a quale fascia di età fa riferimento? (1 risposta)

fino a [] [] anni

97. Non esiste una normativa specifica

98. Il riferimento è all'altezza non all'età

99. Non so

D.3.11 Con quale frequenza le capita di viaggiare in auto/moto/motociclo con bambini?

1. Spesso

2. Qualche Volta

3. Raramente

4. Mai *passare alla D.3.13*

D.3.12 Quando è responsabile del trasporto di un bambino, come guidatore o passeggero, in **ambito urbano** con quale frequenza utilizza i seguenti dispositivi? (1 risposta per riga)

D.3.12.a E in ambito extraurbano? (1 risposta per riga)

	D.3.12 URBANO				D. 3.12.a EXTRAURBANO			
	Sempre	Qualche volta	Raramente / Mai	Non pertinente	Sempre	Qualche volta	RARAMENTE/ Mai	Non pertinente
3.12.1 Se minore di 6 anni seggiolini o altri supporti omologati	1	2	3	4	1	2	3	4
3.12.2 Se tra i 6 ed i 8 anni seggiolino rialzato per permettere l'utilizzo delle cinture di sicurezza	1	2	3	4	1	2	3	4
3.12.3 Se tra gli 8 ed i 12 anni seggiolino rialzato per permettere l'utilizzo delle cinture di sicurezza	1	2	3	4	1	2	3	4
3.12.4 Caschetto protettivo omologato per moto	1	2	3	4	1	2	3	4

D.3.13 Nell'ultimo anno – 2012 – quanti incidenti ha avuto/subito? |_|_|

D.3.14 (se almeno 1 e con riferimento a quello più grave) **Con quali conseguenze per lei?**
(Multipla – Leggere)

1. Sono danni alle cose/mezzi passare alla sezione 4
2. Danni fisici gravi (con registrazione pronto soccorso)
3. Danni fisici lievi (senza registrazione al pronto soccorso)
4. Solo danni psicologici

D.3.15 **Rispetto alla prognosi/attese i tempi di guarigione/recupero sono stati?**

1. Minori del previsto
2. Rispettati
3. Maggiori del previsto

SEZIONE 4 – SICUREZZA STRADALE: PERCEZIONI DEI RISCHI E COMPORAMENTI

D.4.1 Quale tipo di strada considera più rischiosa?

1. Urbana
2. Extraurbana
3. Superstrada/Autostrada

D.4.2 Quali situazioni relative alle condizioni delle strade ritiene più pericolose? (*spontanea multipla – max 3 risposte*)

1. Condizioni del manto stradale (per. es. buche, asfalto dissestato ...)
2. Presenza sulla strada di ghiaccio / strada bagnata
3. Dimensioni della carreggiata
4. Scarsa illuminazione
5. Assenza/insufficienza di segnaletica o segnaletica deteriorata
6. Presenza di lavori in corso
7. Altro (specificare) _____

D.4.3 Quale tipo di spostamento, tra quelli che le leggerò, effettuato con mezzi privati, considera più rischioso? (*Leggere – 1 sola risposta*)

1. Spostamenti diurni ad inizio / fine giornata lavorativa
2. Spostamenti notturni
3. Spostamenti nel fine settimana
4. Non sa/Non risponde

D.4.4 Quando è alla guida di un veicolo, pensando alla sicurezza sua e degli altri, a quale aspetto pone maggiore attenzione? (*Spontanea – multipla max 3 risposte*)

1. Concentrazione sulla guida
2. Rispetto dei limiti di velocità
3. Rispetto della distanza di sicurezza
4. Rispetto della segnaletica verticale e orizzontale
5. Attenzione allo stato psicofisico
6. Utilizzo di un mezzo in perfette condizioni
7. Utilizzo dei dispositivi di sicurezza (cinture, casco)
8. Attenzione al comportamento degli altri
9. Condizioni del tempo
10. Altro (specificare) _____

D.4.5 Pensando sempre alla sua sicurezza che cosa ritiene più pericoloso nei comportamenti di guida altrui? (*Spontanea - multipla max 3 risposte*)

1. Eccesso di velocità
2. Guida troppo lenta
3. Distrazione, mancanza di concentrazione
4. Parcheggiare in doppia/tripla fila

5. Utilizzo del cellulare durante la guida
6. Ascolto dell'autoradio durante la guida
7. Discutere animatamente con altri passeggeri
8. Mancato utilizzo dei dispositivi di sicurezza (cinture, casco)
9. Mancato utilizzo delle frecce/luci di segnalazione
10. Mancato rispetto del codice della strada e/o della segnaletica (*sorpasso a destra - mancata precedenza - passare con il rosso etc.*)
11. Guida disinvolta dei motociclisti
12. Guida arrogante degli automobilisti
13. Presenza di ciclisti
14. Altro (specificare) _____

D.4.6 Crede che mettersi alla guida di un veicolo dopo aver assunto bevande alcoliche, aumenti il rischio di incidente stradale? (Spontanea)

- 1.Sì
- 2.Sì ma dipende dalle quantità assunta
- 3.Sì ma dipende dalla "capacità di reggere l'alcol"
- 4.Sì ma dipende dal tempo trascorso tra il momento in cui si è bevuto e il momento in cui ci si mette alla guida
- 5.No

D.4.7 Per aumentare la sicurezza stradale, spesso vengono proposti i seguenti interventi. Lei quanto è d'accordo con ciascuno di essi? (molto, abbastanza, poco, per niente - 1 risposta per riga)

	Molto	Abbastanza	Poco	Per Niente	Non So
4.7.1 Aumentare l'uso di strumenti automatici di controllo (telecamere, autovelox etc.)	1	2	3	4	5
4.7.2 Intervenire sulla rete viaria come rotoatorie, dissuasori di velocità etc.	1	2	3	4	5
4.7.3 Aumentare la vigilanza e la repressione stradale	1	2	3	4	5
4.7.4 Incentivare l'uso del trasporto pubblico	1	2	3	4	5
4.7.5 Incrementare le aree pedonali e ciclistiche	1	2	3	4	5
4.7.6 Aumentare i controlli sulle cinture di sicurezza e multe salate per chi non rispetta le norme	1	2	3	4	5
4.7.7 Migliorare la segnaletica stradale	1	2	3	4	5
4.7.8 Imporre il limite di velocità su strade urbane a 30 Km orari a tutela di pedoni e biciclette	1	2	3	4	5
4.7.9 Migliorare la manutenzione delle strade	1	2	3	4	5
4.7.10 Aumentare le campagne di informazione all'utenza	1	2	3	4	5

Passare a Sez. 6 - Dati di struttura

SEZIONE 5 – I NON UTENTI DELLA STRADA

D.5.1 Con quale frequenza utilizza i dispositivi di sicurezza, come casco e cinture quando... (1 risposta per riga)

	Sempre	Spesso	Qualche volta	Raramente Mai	Non pertinente
5.1.1 È alla guida in città	1	2	3	4	5
5.1.2 È alla guida fuori città	1	2	3	4	5
5.1.3 È un passeggero del sedile anteriore	1	2	3	4	5
5.1.4 È un passeggero del sedile posteriore	1	2	3	4	5

D.5.2 Pensando alla sua sicurezza personale che cosa ritiene più pericoloso nei comportamenti di guida altrui? (Spontanea - multipla max 3 risposte)

1. Eccesso di velocità
2. Guida troppo lenta
3. Distrazione, mancanza di concentrazione
4. Parcheggiare in doppia/tripla fila
5. Utilizzo del cellulare durante la guida
6. Ascolto dell'autoradio durante la guida
7. Discutere animatamente con altri passeggeri
8. Mancato utilizzo dei dispositivi di sicurezza (cinture, casco)
9. Mancato utilizzo della frecce/luci di segnalazione
10. Mancato rispetto del codice della strada e/o della segnaletica (*sorpasso a destra - mancata precedenza - passare con il rosso etc.*)
11. Guida disinvolta dei motociclisti
12. Guida arrogante degli automobilisti
13. Presenza di ciclisti
14. Altro (specificare): _____

D.5.3 Per aumentare la sicurezza stradale, spesso vengono proposti i seguenti interventi. Lei quanto è d'accordo con ciascuno di essi? (molto, abbastanza, poco, per niente – una risposta per riga)

	Molto	Abbastanza	Poco	Per Niente	Non So
5.3.1 Aumentare l'uso di strumenti automatici di controllo (telecamere, autovelox etc.)	1	2	3	4	5
5.3.2 Intervenire sulla rete viaria come rotatorie, dissuasori di velocità etc.	1	2	3	4	5
5.3.3 Aumentare la vigilanza e la repressione stradale	1	2	3	4	5
5.3.4 Incentivare l'uso del trasporto pubblico	1	2	3	4	5
5.3.5 Incrementare le aree pedonali e ciclistiche	1	2	3	4	5
5.3.6 Aumentare i controlli sulla cinture di sicurezza e multe salate per chi non rispetta le norme	1	2	3	4	5
5.3.7 Migliorare la segnaletica stradale	1	2	3	4	5
5.3.8 Imporre il limite di velocità su strade urbane a 30 Km orari a tutela di pedoni e biciclette	1	2	3	4	5
5.3.9 Migliorare la manutenzione delle strade	1	2	3	4	5
5.3.10 Aumentare le campagne di informazione all'utenza	1	2	3	4	5

D.5.4 Crede che mettersi alla guida di un veicolo dopo aver assunto bevande alcoliche, aumenti il rischio di incidente stradale? (Spontanea)

1. Sì
2. Sì ma dipende dalle quantità assunta
3. Sì ma dipende dalla "capacità di reggere l'alcol"
4. Sì ma dipende dal tempo trascorso tra il momento in cui si è bevuto e il momento in cui ci si mette alla guida
5. No

D.5.5 Nell'ultimo anno – 2012 – quanti incidenti ha avuto/subito? |_|_|

D.5.6 (se almeno 1 e con riferimento a quello più grave) Con quali conseguenze per lei? (Multipla – Leggere)

1. Sono danni alle cose/mezzi passare alla sezione 6
2. Danni fisici gravi (con registrazione pronto soccorso)
3. Danni fisici lievi (senza registrazione al pronto soccorso)
4. Solo danni psicologici

D. 5.7 Rispetto alla prognosi/attese i tempi di guarigione/recupero sono stati?

1. Minori del previsto
2. Rispettati
3. Maggiori del previsto

SEZIONE 6 – DATI DI STRUTTURA

D.6.1 Qual è la sua attività o condizione professionale?

1. Imprenditore/libero professionista
2. Funzionario/dirigente
3. Impiegato/addetto al commercio
4. Operaio
5. Insegnante
6. Rappresentante
7. Artigiano/commerciante/esercente
8. Studente
9. Casalinga
10. Pensionato
11. In attesa di primo impiego/non ha mai lavorato
12. Disoccupato/ha perso il lavoro
13. Altro, e cioè

D.6.2 Da quanti anni ha preso la sua prima patente/patentino?

1. Meno di uno
2. Da 1 a 5
3. Da 5 a 10
4. Più di 10 anni
5. Non ho la patente/Patentino

D.6.3 Qual è il suo titolo di studio?

1. Nessun titolo
2. Licenza elementare
3. Licenza media inferiore
4. Licenza/diploma media superiore
5. Laurea

D.6.4 La sua famiglia dispone di connessione ad Internet da casa⁵?

1. Sì (andare alla D.6.6)
2. No (andare alla D.6.5)

D.6.5 (Se no) Può dirmi il principale motivo? (Una sola risposta)

1. Accedo ad Internet da altro luogo
2. Non mi/ci interessa
3. Alto costo
4. È difficile, complicato, etc.
5. Connessione a banda larga non disponibile nella nostra zona
6. Altro

⁵ Le domande 6.4 – 6.7, inserite nel Questionario per rilevare l'uso di Internet, sono state studiate in un altro contesto.

D.6.6 Oltre che per ragioni personali usa Internet da casa anche per motivi di lavoro?

(per es. invio di posta elettronica, ricerca di dati e informazioni, relazioni con uffici della PA o con imprese, partecipare a videoconferenze, scambiare grandi moli di dati, etc..)

1. Sì
2. No

D.6.7 Quanto è soddisfatto della velocità con la quale accede e/o scarica informazioni da Internet?

1. Molto
2. Abbastanza
3. Poco
4. Per niente

L'intervista è terminata, la ringrazio per la collaborazione e le auguro una buona serata.

8. Appendice: Indice delle Tavole statistiche

1. Tavole “Utilizzo della strada”

Tavola 1	Utilizzo della strada in Toscana. Anno 2013
Tavola 2	Utilizzatori della strada e non utilizzatori (in età 14 e 70 anni) e tasso di utilizzo della strada per area territoriale e per classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2013
Tavola 3	Utilizzatori della strada e non utilizzatori (in età 14 e 70 anni) e tasso di utilizzo della strada per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2013
Tavola 4a	Possesso di patente di guida e mezzi utilizzati per area territoriale e per classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2013
Tavola 4b	Possesso di patente di guida e mezzi utilizzati per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2013

2. Tavole “Utilizzatori della strada – Conoscenza della normativa e comportamenti di guida”

Tavola 5a	Profilo dell'utilizzatore della strada per area territoriale e per classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2013
Tavola 5b	Profilo dell'utilizzatore della strada per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2013
Tavola 6a	Conoscenza delle novità del nuovo Codice della strada da parte dell'utilizzatore della strada per area territoriale e per classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2013
Tavola 6b	Conoscenza delle novità del nuovo Codice della strada da parte dell'utilizzatore della strada per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2013
Tavola 7a	Frequenza di uso dei dispositivi di sicurezza da parte dell'utilizzatore della strada per area territoriale e per classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2013
Tavola 7b	Frequenza di uso dei dispositivi di sicurezza da parte dell'utilizzatore della strada per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2013
Tavola 8a	Controllo della sicurezza del mezzo da parte dell'utilizzatore della strada per area territoriale e per classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2013
Tavola 8b	Controllo della sicurezza del mezzo da parte dell'utilizzatore della strada per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2013
Tavola 9a	Utilizzo del telefono alla guida e uso di sistemi vivavoce, auricolare, bluetooth alla guida da parte dell'utilizzatore della strada per area territoriale e per classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2013
Tavola 9b	Utilizzo del telefono alla guida e uso di sistemi vivavoce, auricolare, bluetooth alla guida da parte dell'utilizzatore della strada per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2013

Tavola 10a	Frequenza di impiego di fari in orario diurno da parte dell'utilizzatore della strada per area territoriale e per classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2013
Tavola 10b	Frequenza di impiego di fari in orario diurno da parte dell'utilizzatore della strada per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2013
Tavola 11a	Perdita dei punti sulla patente da parte dell'utilizzatore della strada per area territoriale e per classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2013
Tavola 11b	Perdita dei punti sulla patente da parte dell'utilizzatore della strada per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2013
Tavola 12a	Multe per infrazioni da parte dell'utilizzatore della strada per area territoriale e per classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2013
Tavola 12b	Multe per infrazioni da parte dell'utilizzatore della strada per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2013
Tavola 13a	Accertamenti agli utilizzatori della strada da parte degli organi di polizia per area territoriale e per classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2013
Tavola 13b	Accertamenti agli utilizzatori della strada da parte degli organi di polizia per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2013
Tavola 14a	Frequenza di guida a rischio da parte dell'utilizzatore della strada per area territoriale e per classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2013
Tavola 14b	Frequenza di guida a rischio da parte dell'utilizzatore della strada per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2013
Tavola 15a	Conoscenza della normativa relativa alla sicurezza dei bambini e frequenza di viaggio con bambini da parte dell'utilizzatore della strada per area territoriale e per classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2013
Tavola 15b	Conoscenza della normativa relativa alla sicurezza dei bambini e frequenza di viaggio con bambini da parte dell'utilizzatore della strada per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2013
Tavola 16a-urb	Frequenza di utilizzo dei dispositivi di sicurezza per i bambini a bordo da parte degli utilizzatori della strada, in ambito URBANO, per area territoriale e per classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2013
Tavola 16b-urb	Frequenza di utilizzo dei dispositivi di sicurezza per i bambini a bordo da parte degli utilizzatori della strada, in ambito URBANO, per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2013
Tavola 16a-extraurb	Frequenza di utilizzo dei dispositivi di sicurezza per i bambini a bordo da parte degli utilizzatori della strada, in ambito EXTRAURBANO, per area territoriale e per classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2013
Tavola 16b-extraurb	Frequenza di utilizzo dei dispositivi di sicurezza per i bambini a bordo da parte degli utilizzatori della strada, in ambito EXTRAURBANO, per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2013
Tavola 17a	Numero di incidenti stradali, conseguenze e tempi di attesa per la guarigione da parte dell'utilizzatore della strada per area territoriale e per classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2013
Tavola 17b	Numero di incidenti stradali, conseguenze e tempi di attesa per la guarigione da parte dell'utilizzatore della strada per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2013

3. Tavole “Utilizzatori della strada – Sicurezza stradale: percezione dei rischi e comportamenti”

Tavola 18a	Tipo di strada, condizioni della strada e tipi di spostamento più rischiosi per l'utilizzatore della strada per area territoriale e per classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2013
Tavola 18b	Tipo di strada, condizioni della strada e tipi di spostamento più rischiosi per l'utilizzatore della strada per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2013
Tavola 19a	Aspetti a cui l'utilizzatore della strada presta maggiore attenzione e aspetti che considera pericolosi nella guida altrui per area territoriale e per classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2013
Tavola 19b	Aspetti a cui l'utilizzatore della strada presta maggiore attenzione e aspetti che considera pericolosi nella guida altrui per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2013
Tavola 20a	Livello di accordo con gli interventi per aumentare la sicurezza stradale da parte dell'utilizzatore della strada per area territoriale e per classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2013
Tavola 20b	Livello di accordo con gli interventi per aumentare la sicurezza stradale da parte dell'utilizzatore della strada per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2013

4. Tavole “I non utilizzatori della strada”

Tavola 21a	Profilo del non utilizzatore della strada per area territoriale e per classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2013
Tavola 21b	Profilo del non utilizzatore della strada per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2013
Tavola 22a	Frequenza di uso dei dispositivi di sicurezza da parte dei non utilizzatori della strada per area territoriale e per classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2013
Tavola 22b	Frequenza di uso dei dispositivi di sicurezza da parte dei non utilizzatori della strada per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2013
Tavola 23a	Aspetti che considera pericolosi nella guida altrui da parte dei non utilizzatori della strada per area territoriale e per classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2013
Tavola 23b	Aspetti che considera pericolosi nella guida altrui da parte dei non utilizzatori della strada per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2013
Tavola 24a	Livello di accordo con gli interventi per aumentare la sicurezza stradale da parte dei non utilizzatori della strada per area territoriale e per classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2013
Tavola 24b	Livello di accordo con gli interventi per aumentare la sicurezza stradale da parte dei non utilizzatori della strada per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2013
Tavola 25a	Numero di incidenti stradali, conseguenze e tempi di attesa per la guarigione da parte dei non utilizzatori della strada per area territoriale e per classe di ampiezza demografica del comune. Anno 2013
Tavola 25b	Numero di incidenti stradali, conseguenze e tempi di attesa per la guarigione da parte dei non utilizzatori della strada per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2013

5. Tavole “Confronto utilizzatori – non utilizzatori della strada”

Tavola 26	Frequenza di uso dei dispositivi di sicurezza da parte degli utilizzatori della strada e dei non utilizzatori della strada. Anno 2013
Tavola 27	Aspetti che considera pericolosi nella guida altrui l'utilizzatore della strada e il non utilizzatore della strada. Anno 2013
Tavola 28	Livello di accordo con gli interventi per aumentare la sicurezza stradale da parte dell'utilizzatore della strada e del non utilizzatore della strada. Anno 2013
Tavola 29	Numero di incidenti stradali, conseguenze e tempi di attesa per la guarigione da parte dell'utilizzatore della strada e del non utilizzatore della strada. Anno 2013

