



Indagine
“I comportamenti di guida
e il rischio di incidente stradale 2018”

Rapporto sui principali risultati

Settore Sistema Informativo di Supporto alle Decisioni
Ufficio Regionale di Statistica

Dicembre 2018

I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale Indagine campionaria 2018

Iniziativa promossa da: Direzione 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.
Stefano Dapporto, Valentina Quattrone del Settore Programmazione Viabilità

Per la realizzazione dell'indagine Regione Toscana si è avvalsa della società Research Hub 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 l'Appendice statistica sono consultabili e scaricabili all'indirizzo: www.regione.toscana.it/statistiche



Catalogazione nella pubblicazione (CIP) a cura della Biblioteca della Toscana Pietro Leopoldo del Consiglio regionale della Toscana

Indagine "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale" : rapporto sui principali risultati / Settore Sistema informativo di supporto alle decisioni, Ufficio regionale di statistica ; [coordinamento del progetto e definizione dell'impianto conoscitivo Claudia Daurù, Lucia Del Grosso del Settore Sistema Informativo di Supporto alle Decisioni, Ufficio Regionale di Statistica ; Stefano Dapporto, Valentina Quattrone del Settore Programmazione Viabilità ; realizzazione dell'indagine della società Research Hub s.r.l. di Roma ; supervisione dell'indagine di Claudia Daurù ; introduzione di Vincenzo Ceccarelli]. - Firenze : Regione Toscana, 2018

1. Toscana <Regione>. Direzione organizzazione e sistemi informativi. Settore Sistema informativo di supporto alle decisioni. Ufficio regionale di statistica 2. Daurù, Claudia 3. Del Grosso, Lucia 4. Dapporto, Stefano 5. Quattrone, Valentina 6. Research Hub <società> 7. Ceccarelli, Vincenzo

363.125209455

Sicurezza stradale - Toscana - Indagini statistiche

Indice

Introduzione	4
1. Gli obiettivi e l'impostazione dell'indagine	6
2. L'utilizzo della strada in Toscana	8
2.1 <i>L'uso dei mezzi</i>	8
2.2 <i>La frequenza di guida</i>	10
3. I pedoni	13
4. I ciclisti	16
4.1 <i>Il profilo dei ciclisti</i>	16
4.2 <i>I rischi e le scelte di sicurezza</i>	16
5. I conducenti di mezzi a motore a due ruote	21
5.1 <i>Il profilo dei conducenti dei mezzi a motore a due ruote</i>	21
5.3 <i>I rischi e le scelte di sicurezza</i>	21
6. I conducenti di mezzi a quattro ruote	25
6.1 <i>Il profilo dei conducenti dei mezzi a quattro ruote</i>	25
6.2 <i>I rischi e le scelte di sicurezza</i>	25
6.3 <i>La tutela dei bambini a bordo</i>	32
7. Sicurezza stradale: percezione dei rischi stradali e comportamenti	37
7.1 <i>Le strade e gli spostamenti più pericolosi</i>	37
7.2 <i>La fauna selvatica</i>	39
7.3 <i>La percezione degli effetti dei farmaci sulla guida</i>	41
7.4 <i>La percezione degli effetti dell'uso di alcol sulla guida</i>	42
7.5 <i>Le Infrazioni e i controlli</i>	43
7.6 <i>La legge sull'omicidio stradale</i>	44
7.7 <i>I passeggeri e le cinture di sicurezza</i>	47
8. Gli incidenti nell'ultimo anno	51
9. Sintesi conclusiva	54
10. Nota Metodologica	57
11. Questionario	60
12. Appendice: Indice delle Tavole statistiche	66

Introduzione

L'88,5% dei toscani, almeno tre giorni alla settimana, si mette in strada alla guida di un mezzo. Basta questo dato a farci capire che quando parliamo di sicurezza e di corretti comportamenti alla guida, trattiamo temi che riguardano la vita quotidiana di milioni di persone.

La Regione Toscana ha fatto della sicurezza stradale uno dei punti fermi della sua azione di governo. Riteniamo che la prevenzione vada fatta con continuità, rimuovendo le possibili situazioni di rischio. Tutti gli anni, nonostante le difficoltà ben note dei bilanci pubblici, abbiamo cercato il modo di finanziare interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria sulla viabilità regionale nonché interventi di eliminazione di punti critici anche su quella comunale, provinciale e addirittura statale. Una parte di questa attività di prevenzione è costituita dalla rilevazione delle criticità, che consente di evidenziare i cosiddetti "punti neri" della viabilità.

Per far questo, la Regione ha creato il Centro di Monitoraggio Regionale della Sicurezza Stradale (CMRSS) finanziato nell'ambito dell'attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Questo percorso ha permesso di promuovere ed approfondire alcuni appositi studi sul tema della sicurezza stradale in particolare sui comportamenti e la percezione dei rischi stradali da parte degli utenti della strada.

Questa che state per sfogliare è la terza indagine statistica sul tema della sicurezza stradale. Molti sono i dati importanti che possiamo trarre da questo studio. Su tutti emerge una sostanziale differenza tra la percezione dei rischi da parte dei conducenti e la reale incidenza sui sinistri. Da un lato tutti gli utenti della strada indicano nelle condizioni del manto stradale (o del marciapiede nel caso dei pedoni) l'aspetto più critico e rischioso. Questo è sicuramente un dato importante che ci deve spingere a continuare con coerenza l'impegno nella manutenzione delle nostre strade, ognuno per le proprie competenze. Dall'altro, però, i dati pubblicati da Istat sugli incidenti stradali ci dicono che la prima causa di incidente è inequivocabilmente riconducibile ai comportamenti non corretti alla guida. Tra questi c'è l'alta velocità, ma con sempre maggiore frequenza l'utilizzo degli smartphone e perfino quello dei navigatori, che spesso non sono dispositivi autonomi bensì applicazioni del cellulare. Anche la percezione della pericolosità dell'alcool è spesso sottostimata e caratterizzata da una certa "tolleranza".

Positivi, invece, sono i riscontri su alcune azioni che sono diventate ormai delle buone abitudini largamente condivise, come l'utilizzo delle cinture di sicurezza e dei seggiolini per i bambini.

Il trend dei controlli e degli accertamenti da parte degli organi preposti risulta in calo ed è come se al diminuire della pressione da parte delle forze dell'ordine corrispondesse un aumento dei comportamenti a rischio degli utenti della strada.

In questo scenario diventa fondamentale l'impegno di tutti per la necessaria svolta culturale tesa al rispetto delle corrette regole di comportamento, svolta che è richiesta a tutti gli utenti della strada. Troppo spesso la naturalezza di gesti che compiamo ripetutamente durante la giornata – come inviare sms o consultare i social network - e che ripetiamo quando siamo sulla strada, mettono a rischio la nostra

sicurezza e quella degli altri. Dobbiamo perciò lavorare ad una nuova cultura della strada, dove tutti si sentano e si comportino come utenti responsabili, avendo bene in testa i rischi e le potenziali conseguenze di errori che possono sembrare piccoli e veniali.

Anche su questa sfida, che parte dalle scuole, la Regione intende essere parte attiva. Perché per noi ogni incidente stradale è un incidente di troppo.

*L'Assessore regionale alle Infrastrutture,
Mobilità, Urbanistica e Politiche abitative*
Vincenzo Ceccarelli

1. Gli obiettivi e l'impostazione dell'indagine

Nel 2011 la Regione Toscana ha istituito il *Centro di Monitoraggio Regionale della Sicurezza Stradale* (CMRSS), tenendo conto degli indirizzi del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Il Centro ha dato avvio alle attività nell'aprile del 2012 e da allora coordina e verifica l'efficacia delle azioni programmate in materia di sicurezza stradale, con lo scopo di:

- diffondere le attività di individuazione delle condizioni di pericolosità della rete stradale;
- diffondere la cultura della sicurezza stradale tra i cittadini, nella pubblica amministrazione e tra gli operatori del settore;
- elaborare un quadro regionale sullo stato della sicurezza stradale, sull'attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS) e sui risultati raggiunti in termini di riduzione dell'incidentalità stradale.

Inoltre il CMRSS ha il compito di formulare contributi per la stesura degli atti di programmazione regionale in materia di sicurezza stradale nonché quello di promuovere e realizzare studi e ricerche volti ad approfondire le conoscenze sui fattori di rischio e sulle cause che determinano gli incidenti stradali e sulle misure più efficaci da adottare per contrastare i fattori di rischio.

In questo contesto è stata promossa una prima indagine sui temi della sicurezza stradale¹ nel 2013 e una seconda² nel 2016 per studiare i comportamenti di guida dei cittadini toscani e approfondire la comprensione della percezione dei rischi, distinguendo tra i cosiddetti *utenti forti della strada* (automobilisti e guidatori di mezzi pesanti) e gli *utenti deboli della strada* (pedoni, ciclisti, guidatori di ciclomotori e moto). Quest'ultima indagine – che pone particolare attenzione all'adozione dei sistemi di protezione, alla percezione del rischio in presenza di specifiche situazioni, alla conoscenza della cosiddetta “legge sull'omicidio stradale”, ai comportamenti adottati nelle situazioni a rischio – è stata riproposta nel 2018 e in questo rapporto ne vengono illustrati i principali risultati.

Si sottolineano alcuni punti su cui è utile che il lettore ponga l'attenzione per ben comprendere questo lavoro:

1. **cenni metodologici**: la popolazione obiettivo dello studio è costituita dai cittadini residenti in Toscana in età compresa tra i 14 ed i 70 anni che risultano essere al 1.1.2017 pari a 2.650.177 e che, in base alla frequenza di utilizzo dei veicoli a motore, sono classificati in *utenti della strada*³ e *non utenti della strada*⁴. Sono

¹ Regione Toscana, “La sicurezza stradale in Toscana - 2013”

² Regione Toscana, “I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale - 2016”

³ Gli utenti della strada sono definiti come coloro che utilizzano almeno per tre giorni la settimana come conducente un qualsiasi veicolo a motore

⁴ I non utenti della strada sono definiti come coloro che non usano mai mezzi a motore o che li usano raramente o 1-2 giorni la settimana, come conducente di un qualsiasi veicolo a motore.

stati effettuati degli approfondimenti su alcune specifiche categorie di persone e di conducenti: i *pedoni*, i *ciclisti*, i *conducenti di mezzi a motore a due ruote* (motociclo e/o ciclomotore) e i *conducenti di mezzi a quattro ruote* (minicar, auto, pullman e mezzi pesanti). La rilevazione telefonica si è svolta tra il 23 aprile e il 5 giugno 2018.

Il piano di campionamento, stratificato per 4 aree territoriali e 5 classi di età, ha consentito di ottenere un campione di 4.202 interviste e di produrre risultati caratterizzati da un buon livello di attendibilità per la regione e da un discreto livello per gli altri ambiti di stima.

Si rinvia comunque alla nota metodologica per informazioni di maggior dettaglio.

2. **livelli di analisi:** nel presente Rapporto sono illustrati i principali risultati per il livello regionale nonché per area territoriale, genere e classe di età laddove si evidenziano differenze significative. Sono presenti inoltre, per il livello regionale, analisi di confronto con i risultati dell'indagine del 2016 corredate da grafici o tabelle nei casi in cui si evidenzino situazioni di particolare interesse.
3. **comportamenti socialmente desiderabili: avvertenza:** come già accaduto nell'edizione del 2016 si ritiene che per alcuni fenomeni (per esempio l'uso del casco o delle cinture di sicurezza, ma anche il non uso del cellulare alla guida e la guida da sobri) i rispondenti si siano attenuti, nel fornire le loro risposte, a quelli che sono i comportamenti corretti e socialmente desiderabili. Si ritiene quindi che in alcuni casi si sia verificata una sovrastima dei comportamenti reali e che le risposte vadano interpretate tenendo conto che rispecchiano più la consapevolezza di come i comportamenti dovrebbero essere che non i comportamenti reali.
4. **avvertenza relativa agli arrotondamenti:** per effetto dell'arrotondamento dei decimali delle stime campionarie è possibile che nei grafici e nelle tabelle presenti nel Rapporto la somma non sia esattamente pari a 100%, ma a volte 99,9% e a volte 100,1%. Si tratta esclusivamente di un effetto dell'arrotondamento.

2. L'utilizzo della strada in Toscana

2.1 L'uso dei mezzi

L'88,5% della popolazione toscana tra i 14 e i 70 anni guida uno o più mezzi (a motore e non), mentre l'11,5% non guida nessun mezzo.

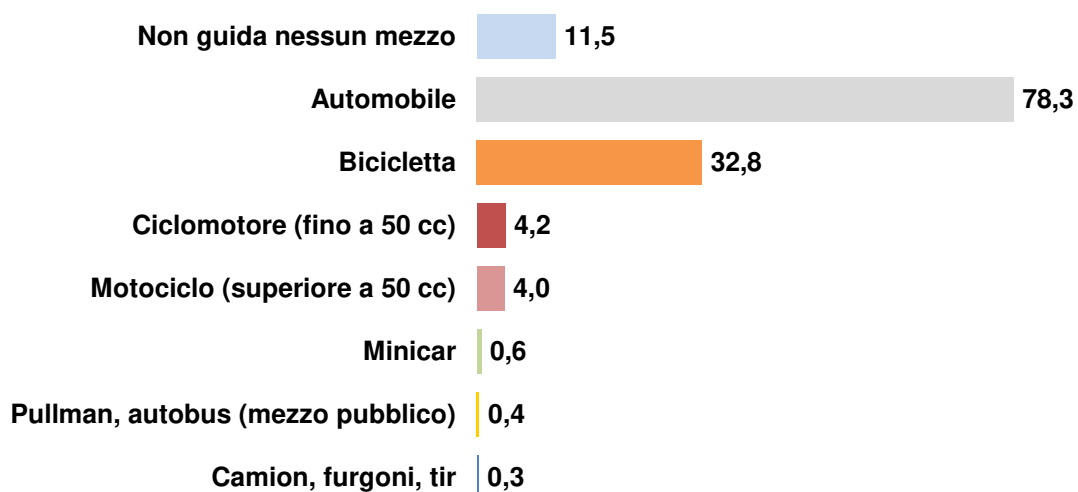
Il mezzo più utilizzato è **l'automobile**, guidata dal 78,3% dei cittadini toscani (2.076.192 persone).

Segue la **bicicletta** (32,8%); percentuali più contenute si rilevano per il **ciclomotore** (4,2%) e il **motociclo** (4%).

Per gli altri mezzi a motore le percentuali di guida sono inferiori all'1%: 0,6% per **minicar**, 0,4% per **pullman e autobus** e 0,3% per **camion, furgoni e tir** (**Figura 2.1 e Tabella 2.1**).

Nel complesso la guida di **uno o più mezzi a quattro ruote** (auto, minicar, camion, tir, pullman) interessa il 78,9% della popolazione e quella di **uno o più mezzi a due ruote a motore** (motocicli e/o ciclomotori) il 7,6%.

Figura 2.1 – Guida dei mezzi (valori percentuali*)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018
(*): Ciascuna percentuale esprime la quota di persone in età 14-70 anni che guida il mezzo corrispondente.
La somma è superiore a 100 perché ogni rispondente può guidare più mezzi.

L'utilizzo dei mezzi non evidenzia differenze di rilievo nelle diverse aree (**Tabella 2.2**).

L'automobile è il mezzo più utilizzato su tutto il territorio regionale, con percentuali che non scendono sotto il 75% in nessuna area territoriale (**Tabella 2.2**).

E' usata in percentuale più alta dai maschi (83,6% rispetto a 73,2% delle donne) e dalle fasce di età centrali, tra le quali l'utilizzo è sempre ampiamente superiore all'80% (86,6% tra 25 e 35 anni, 89% tra 35 e 44 anni e 83,5% tra 45 e 60 anni) (**Tabella 2.3**).

La **bicicletta** presenta tra i più giovani una percentuale di uso nettamente superiore a quella media (53,2% contro il 32,8% del totale) (**Tabella 2.3**).

Il confronto con il dato dell'indagine del 2016 evidenzia un calo generalizzato nell'utilizzo dei mezzi a motore, sostanzialmente imputabile alla diminuzione d'uso dell'*automobile* e del *motociclo* (**Tabella 2.4**); aumenta invece l'utilizzo complessivo della *bicicletta* e la presenza di soggetti che *non guidano alcun mezzo*.

Tabella 2.1 – Guida dei diversi mezzi (valori percentuali)

Mezzi	Guidano i mezzi	
	valori assoluti	valori percentuali (su popolazione tra 14 e 70 anni)
Bicicletta	870.115	32,8
Motociclo	106.845	4,0
Ciclomotore	111.109	4,2
2 Ruote a motore	201.930	7,6
Minicar	16.812	0,6
Automobile	2.076.192	78,3
Pullman	10.272	0,4
Camion, ecc	7.892	0,3
4 Ruote	2.090.578	78,9
Un mezzo a 2 o a 4 ruote a motore	2.141.872	80,8

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Tabella 2.2 – Guida dei mezzi per area territoriale. Anno 2018 (valori percentuali)

Mezzi	Totale	Garfagnana e Lunigiana	Metropolitana	Metropolitana Costiera	Rurale e Meridionale
<i>Non guida nessun mezzo</i>	11,5	11,6	10,8	11,2	13,4
Automobile	78,3	77,9	79,9	78,0	75,5
Bicicletta	32,8	33,9	33,0	35,1	28,6
Ciclomotore (fino a 50 cc)	4,2	4,1	4,1	4,4	4,0
Motociclo (superiore a 50 cc)	4,0	6,1	4,3	3,6	3,9
Minicar	0,6	0,6	0,2	0,5	1,9
Pullman, autobus (mezzo pubblico)	0,4	0,7	0,3	0,4	0,5
Camion, furgoni, tir	0,3	1,0	0,1	0,3	0,5

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Tabella 2.3 – Guida dei mezzi per genere e classe di età. Anno 2018 (valori percentuali)

Mezzi	Totale	Maschi	Femmine	14-24 anni	25-34 anni	35-44 anni	45-60 anni	61-70 anni
<i>Non guida nessun mezzo</i>	11,5	5,6	17,2	15,5	6,0	7,6	11,4	17,3
Automobile	78,3	83,6	73,2	44,4	86,6	89,0	83,5	75,3
Bicicletta	32,8	35,0	30,7	53,2	33,0	29,4	29,6	27,6
Ciclomotore (fino a 50 cc)	4,2	6,1	2,3	8,4	6,6	4,0	2,5	2,6
Motociclo (superiore a 50 cc)	4,0	6,5	1,6	3,7	4,1	2,7	5,4	3,2
Minicar	0,6	0,7	0,6	0,5	0,5	0,5	0,7	0,9
Pullman, autobus (mezzo pubblico)	0,4	0,4	0,4	0,0	0,2	0,3	0,4	0,9
Camion, furgoni, tir	0,3	0,5	0,1	0,0	0,0	0,3	0,5	0,4

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Tabella 2.4 – Guida dei mezzi. Anni 2016-2018 (valori percentuali)

Mezzi	Anno 2016	Anno 2018
Non guida nessun mezzo	8,9	11,5
Automobile	85,5	78,3
Bicicletta	10,6	32,8
Ciclomotore (fino a 50 cc)	2,7	4,2
Motociclo (superiore a 50 cc)	7,4	4,0
Minicar	0,1	0,6
Pullman, autobus (mezzo pubblico)	0,5	0,4
Camion, furgoni, tir	1,5	0,3
Tot. 2 Ruote a motore	10,0	7,6
Tot. 4 Ruote	86,3	78,9
Un mezzo a 2 o a 4 ruote a motore	88,6	80,8

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anni 2016-2018

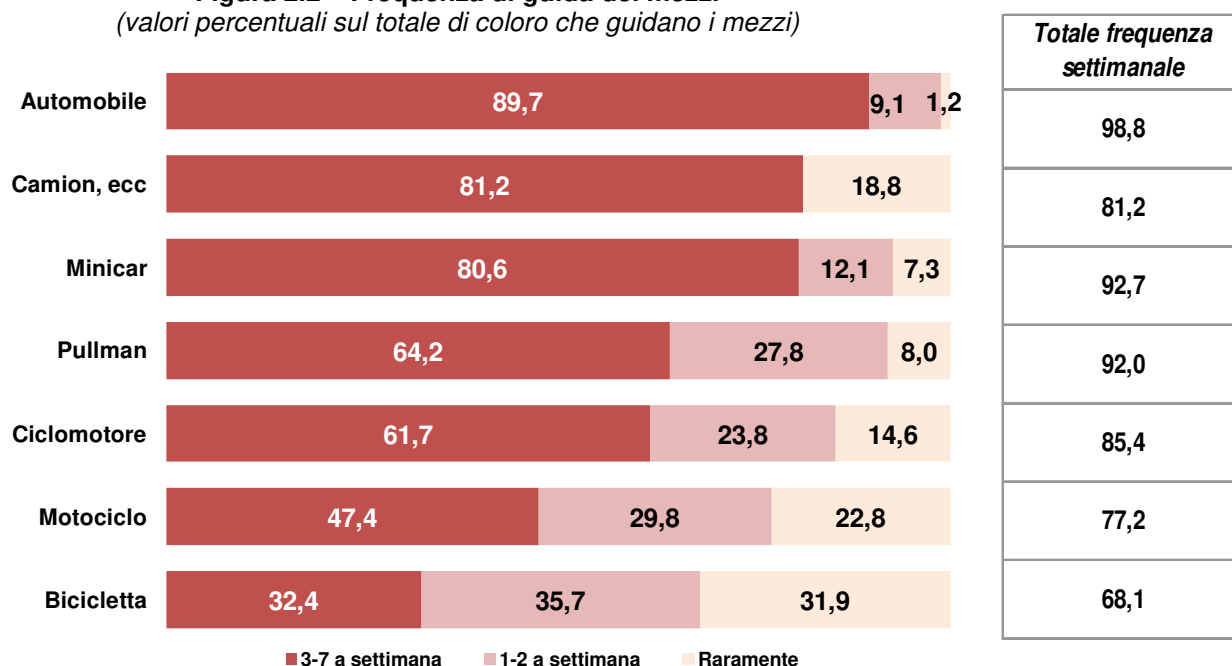
2.2 La frequenza di guida

La **Figura 2.2**, che illustra la frequenza con la quale sono guidati i diversi mezzi nella settimana, permette di fare le seguenti considerazioni:

- **tutti i mezzi sono usati con elevata intensità**, ossia da 3 a 7 volte la settimana, con la sola eccezione della bicicletta;
- **il mezzo utilizzato con maggiore intensità è l'automobile**: sono quasi il 90% coloro che la utilizzano da 3 a 7 volte la settimana; seguono i camion e le minicar che, seppure usati da poche persone, sono caratterizzati da un uso regolare e intenso (3-7 volte a settimana: circa l'81%);
- **il ciclomotore è utilizzato con molta maggior intensità rispetto alla moto, che è usata in modo più sporadico**: coloro che usano questi mezzi da 3 a 7 volte la settimana sono pari al 61,7% nel caso del ciclomotore e 47,4% nel caso della moto.
- la **bicicletta** è caratterizzata da un utilizzo meno intenso: prevalgono coloro che la usano 1-2 volte la settimana (35,7%) mentre il 32,4% la usa più frequentemente e il 31,9% raramente.

Il confronto con il dato dell'indagine precedente mostra come nel 2018 si registra un aumento diffuso dell'utilizzo *settimanale complessivo* dei vari mezzi, con l'eccezione della *bicicletta* (-3,6 punti percentuali, con una diminuzione particolarmente elevata per la frequenza più alta) e dei *camion/furgoni* (-0,9 punti percentuali); l'aumento di utilizzo che interessa i restanti mezzi risulta alto soprattutto per *minicar* e *ciclomotori* (**Tabella 2.5**).

Figura 2.2 – Frequenza di guida dei mezzi
(valori percentuali sul totale di coloro che guidano i mezzi)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Tabella 2.5 – Frequenza di guida dei mezzi. Anni 2016-2018
(valori percentuali sul totale di coloro che guidano i mezzi)

Anno 2016	3-7 a settimana	1-2 a settimana	Raramente	Totale frequenza settimanale
Automobile	88,3	8,7	3,0	97,0
Camion, furgoni, tir	78,2	3,9	17,9	82,1
Minicar	53,0	0,0	47,0	53,0
Pullman	58,2	18,1	23,7	76,3
Ciclomotore	47,6	16,0	36,4	63,6
Motociclo	51,0	16,7	32,3	67,7
Bicicletta	43,3	28,5	28,2	71,8

Anno 2018	3-7 a settimana	1-2 a settimana	Raramente	Totale frequenza settimanale
Automobile	89,7	9,1	1,2	98,8
Camion, ecc	81,2	0,0	18,8	81,2
Minicar	80,6	12,1	7,3	92,7
Pullman	64,2	27,8	8,0	92,0
Ciclomotore	61,7	23,8	14,6	85,4
Motociclo	47,4	29,8	22,8	77,2
Bicicletta	32,4	35,7	31,9	68,1

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anni 2016-2018

L'utilizzo della strada in Toscana – *SINTESI*

L'88,5% dei toscani tra i 14 e i 70 anni guida uno o più mezzi a motore e non.

L'11,5% della popolazione, per lo più giovanissimi e anziani, non guida alcun mezzo.

I mezzi a "4 ruote" sono guidati dal 78,9% della popolazione di interesse mentre quelli a "2 ruote a motore" sono guidati dal 7,6%.

Il mezzo più utilizzato è l'automobile guidata dal 78,3% dei toscani, seguito dalla bicicletta (32,8%). Tuttavia mentre **l'automobile è utilizzata con elevata intensità** (quasi il 90% dei toscani la utilizza da 3 a 7 volte la settimana), la bicicletta è utilizzata meno intensamente (solo il 32,4% la utilizza da 3 a 7 volte la settimana).

L'automobile è utilizzata senza differenze significative in tutte le aree territoriali, in misura maggiore dagli uomini e dalle persone appartenenti alle età centrali (da 25 a 60 anni).

L'uso della bicicletta è invece più diffuso tra i giovani.

Tutti i mezzi di trasporto sono usati **con elevata intensità – da 3 a 7 volte la settimana** - con l'eccezione della bicicletta dove prevale l'uso settimanale limitato a *1-2 volte*.

3. I pedoni

In questo capitolo si analizzano quali siano le condizioni ritenute più pericolose dalle persone quando si muovono a piedi.

La **Figura 3.1** mette in luce che i pedoni ritengono particolarmente pericolose per i loro spostamenti a piedi le **condizioni sconnesse o deteriorate del marciapiede** (32,4% del totale delle citazioni) e **l'assenza stessa del marciapiede** (22,1%); aspetti ai quali si possono aggiungere anche le *dimensioni limitate* (7,3%).

Altri aspetti legati a carenze di tipo strutturale sono quelli riferiti all'*assenza/insufficienza di segnaletica* (7,9%), alla *scarsa illuminazione* (6,8%) e alla presenza di elementi che possono creare difficoltà e inciampo a chi cammina a piedi (*lavori in corso, rotatorie senza percorsi per i pedoni*, che complessivamente fanno registrare 7,1% di citazioni).

Al di là degli elementi di struttura, nella percezione di rischio dei pedoni emerge in maniera importante anche il **comportamento degli automobilisti** (14,7%) che si posiziona in terza posizione nella graduatoria (**Figura 3.1**).

Figura 3.1 – Condizioni e comportamenti ritenuti più pericolosi negli spostamenti a piedi
(valori percentuali sul totale delle segnalazioni*)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

(*): La domanda prevede possibili più risposte; le percentuali sono calcolate sul totale delle risposte fornite.

Mentre le difficoltà legate alle *cattive condizioni dei marciapiedi* sono segnalate in misura simile sostanzialmente da tutti, *l'assenza del marciapiede* preoccupa di più le donne e gli anziani.

Gli elementi di disturbo e di inciampo per chi cammina a piedi (*lavori in corso, rotatorie senza percorsi per i pedoni*) sono invece citati in misura maggiore della media dai maschi e dai più giovani (14-34 anni) (**Tabella 3.1**).

Tabella 3.1 – Condizioni e comportamenti ritenuti più pericolosi negli spostamenti a piedi, per genere e classe di età. Anno 2018 (valori percentuali sul totale delle segnalazioni)

Condizioni pericolose	Totale	SESSO		CLASSI DI ETA'				
		Maschi	Femmine	14-24 anni	25-34 anni	35-44 anni	45-60 anni	61-70 anni
Quali condizioni e quali comportamenti ritiene più pericolosi quando si muove a piedi? (segnalazioni spontanee*)								
Marciapiede sconnesso, deteriorato	32,4	32,4	32,4	33,0	35,5	33,0	30,4	32,4
Assenza di marciapiede	22,1	20,8	23,3	18,9	18,7	21,3	24,0	24,5
Comportamento degli automobilisti	14,7	15,1	14,3	18,5	16,2	12,1	14,5	13,9
Assenza/insufficienza di segnaletica	7,9	8,1	7,8	8,2	6,5	8,3	8,2	8,0
Dimensioni limitate del marciapiede	7,3	6,9	7,8	7,7	6,2	9,3	6,7	6,9
Scarsa illuminazione	6,8	6,6	7,0	4,6	6,1	6,2	8,5	6,4
Rotatorie senza percorsi pedonali	4,4	5,1	3,7	6,0	4,8	6,3	3,0	3,2
Presenza di lavori in corso	2,7	3,1	2,4	2,0	4,1	2,1	3,3	1,8
Non mi sposto mai/quasi mai a piedi	1,5	1,9	1,1	1,1	1,7	1,3	1,2	2,6
Altro	0,1	0,1	0,2	0,0	0,1	0,1	0,2	0,2
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

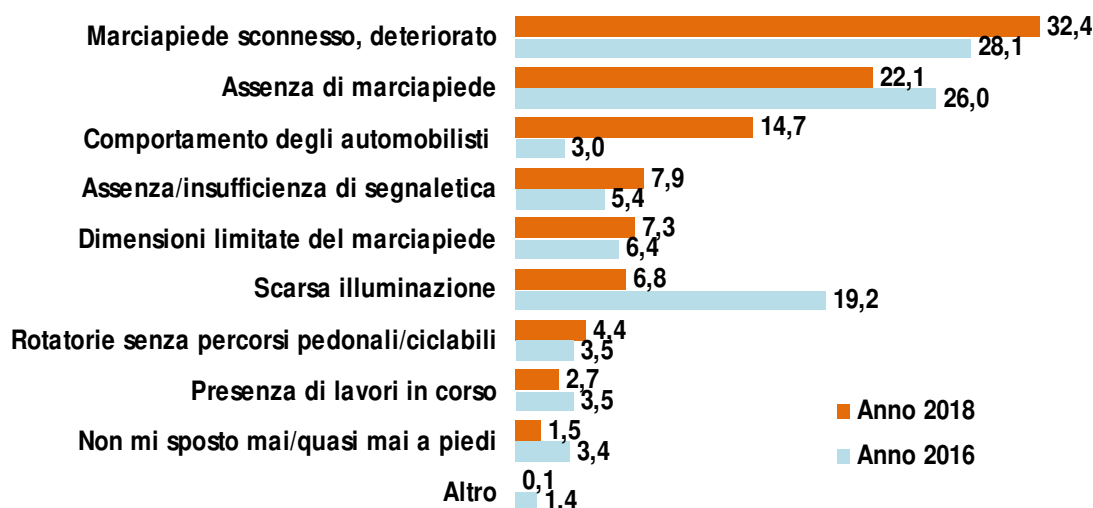
Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

(*): La domanda prevede possibili più risposte; le percentuali sono calcolate sul totale delle risposte fornite.

Confrontando questi dati con quelli del 2016 si osserva che gli aspetti legati ai marciapiedi continuano ad essere quelli maggiormente segnalati, con più attenzione alle loro *condizioni* e alla *dimensione*, mentre la loro *assenza* registra un calo nelle citazioni (**Figura 3.2**).

Le differenze maggiori nelle due edizioni dell'indagine riguardano in primo luogo la *scarsa illuminazione*, la cui pericolosità nel 2018 appare decisamente ridotta e in secondo luogo al *comportamento degli automobilisti* nei confronti dei quali cresce la percezione di rischio⁵.

Figura 3.2– Condizioni e comportamenti ritenuti più pericolosi negli spostamenti a piedi. Anni 2016–2018 (valori percentuali sul totale delle segnalazioni*)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anni 2016-2018(*): La domanda prevede possibili più risposte; le percentuali sono calcolate sul totale delle risposte fornite.

⁵ Nell'indagine 2016 la domanda faceva riferimento solo alle *condizioni ritenute più pericolose*; nel 2018 il testo della domanda si riferisce esplicitamente a *condizioni e comportamenti ritenuti più pericolosi* e ciò ha aiutato a far emergere più correttamente il peso del comportamento degli automobilisti, che nell'edizione precedente era comunque comparso ma in modo più sfumato.

I pedoni – *SINTESI*

L'indagine 2018 conferma che gli elementi considerati più pericolosi negli spostamenti a piedi sono legati all'esistenza e alle **condizioni del marciapiede**, che è indicato come pericoloso quando è *sconnesso, deteriorato o con le buche* (32,4%) o quando è indicato come *del tutto assente* (22,1%).

Altre criticità infrastrutturali segnalate riguardano *l'assenza e l'insufficienza di segnaletica*, la *scarsa illuminazione* e la presenza di *lavori in corso e di rotatorie senza percorsi per i pedoni*. Nella percezione di rischio dei pedoni emerge in modo importante anche il *comportamento degli automobilisti*.

Rispetto all'indagine 2016 si conferma l'importanza attribuita alle condizioni, alle caratteristiche e alla presenza dei *marciapiedi* come principale elemento di pericolosità per gli spostamenti pedonali.

4. I ciclisti

I cittadini toscani che *guidano la bicicletta* sono 870.115, pari al 32,8% della popolazione in età 14-70 anni. Coloro che in questa sede sono definiti “ciclisti” per il fatto di utilizzarla *almeno una volta a settimana* sono 592.696 pari al 22,4% della popolazione in età 14-70 anni. Una specifica sezione del questionario consente di rilevare per i ciclisti comportamenti in materia di sicurezza e percezione dei rischi alla guida di una bicicletta⁶.

4.1 Il profilo dei ciclisti

La **Tabella 4.1** descrive le caratteristiche socio-demografiche dei ciclisti in rapporto al complesso della popolazione in età 14-70 anni e consente di notare che tra i ciclisti vi è una leggera maggior presenza degli uomini rispetto alle donne e una netta maggior presenza di giovanissimi, cosa che porta ad un'età media dei ciclisti pari a 41 anni rispetto ai 46 della popolazione.

Tabella 4.1 – Profilo socio-demografico dei ciclisti. Anno 2018 (valori percentuali ed età media)

Variabili socio-demografiche		Ciclisti	Popolazione 14-70 anni
Genere	Maschio	51,6	49,3
	Femmina	48,4	50,7
	Totale	100,0	100,0
Età	Da 14 a 24 anni	26,3	13,4
	Da 25 a 34 anni	13,0	14,3
	Da 35 a 44 anni	15,8	19,9
	Da 45 a 60 anni	30,3	34,6
	Da 61 a 70 anni	14,6	17,8
	Totale	100,0	100,0
	<i>Età media (anni)</i>	<i>41</i>	<i>46</i>
Titolo di studio	Nessun titolo/ Licenza elementare	1,3	2,4
	Licenza media inferiore	20,8	20,2
	Licenza / diploma media superiore	59,7	57,4
	Laurea	18,1	20,0
	Totale	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

4.2 I rischi e le scelte di sicurezza

Condizioni e comportamenti pericolosi negli spostamenti in bicicletta: la **presenza di buche e il deterioramento dell'asfalto**, con il 44% del totale delle citazioni, si conferma l'aspetto più rischioso negli spostamenti in bicicletta (**Figura 4.1**).

Segue - con percentuale più contenuta ma comunque superiore al 10% - **il comportamento degli automobilisti** che registra l'11,4% di citazioni.

Tra gli altri elementi indicati si segnalano *l'assenza/insufficienza della segnaletica, le dimensioni limitate della carreggiata, la scarsa visibilità della strada*.

⁶ La numerosità campionaria dei “ciclisti” pari a 916 unità consente di effettuare stime solo per il livello regionale.

Figura 4.1 – Condizioni e comportamenti ritenuti più pericolosi alla guida della bicicletta
(valori percentuali sul totale delle segnalazioni indicate dai ciclisti*)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018
(*): La domanda prevede possibili più risposte; le percentuali sono calcolate sul totale delle risposte fornite

Il confronto con l'indagine 2016 conferma la marcata percezione di pericolosità delle buche e del deterioramento dell'asfalto che resta il primo elemento di rischio nelle valutazioni dei ciclisti (**Tabella 4.2**).

Inoltre nella edizione 2018 emerge maggiore preoccupazione in relazione al *comportamento degli automobilisti* e all'*assenza / insufficienza della segnaletica*, che registrano percentuali di segnalazioni maggiori rispetto al 2016; decisamente minore, invece, come per gli spostamenti pedonali, la quota di segnalazioni attribuite alla *scarsa illuminazione* (**Tabella 4.2**).

Tabella 4.2 – Condizioni e comportamenti ritenuti più pericolosi alla guida della bicicletta. Anni 2016–2018 (valori percentuali sul totale delle segnalazioni*)

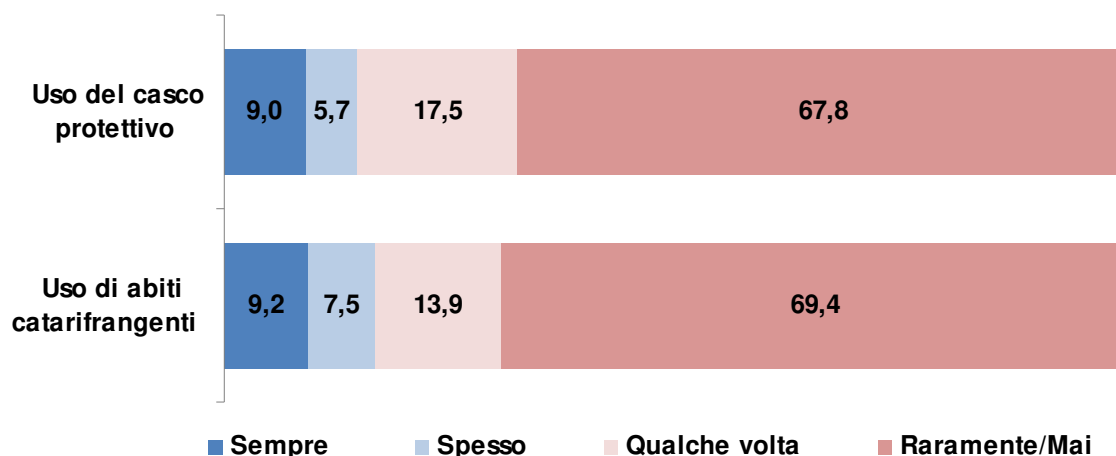
MODALITA'	2016	2018
Presenza di buche e deterioramento dell'asfalto	48,2	44,3
Comportamento degli automobilisti **	4,6	11,4
Assenza/insufficienza della segnaletica orizzontale o verticale	2,2	9,8
Dimensioni limitate della carreggiata	8,6	8,6
Condizioni di scarsa visibilità della strada	8,5	7,8
Scarsa illuminazione	15,2	6,8
Presenza di rotatorie senza percorsi pedonali/ciclabili	7,8	6,6
Presenza di lavori in corso	3,0	2,3
Assenza di marciapiede	-	2,3
Condizioni climatiche (pioggia - ghiaccio - etc.)	0,6	-
Altro	1,3	0,1
Totale	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anni 2016–2018
(*): La domanda prevede possibili più risposte; le percentuali sono calcolate sul totale delle risposte fornite.
(**): Nel 2016 la dicitura era Automobilisti che non rispettano il Codice della Strada

L'uso del casco e di abiti catarifrangenti in bicicletta: i principali dispositivi di protezione e sicurezza quando si è alla guida di una bici sono *il caschetto protettivo e gli abiti catarifrangenti*, dispositivi peraltro consigliati ma non obbligatori.

I risultati dell'indagine mostrano che buona parte dei **ciclisti non utilizza né il casco protettivo (67,8%) né abiti catarifrangenti (69,4%)** e che il loro utilizzo costante (*sempre + spesso*) coinvolge una minoranza (il 14,7% per il casco; il 16,7% per l'abbigliamento catarifrangente) (**Figura 4.2**).

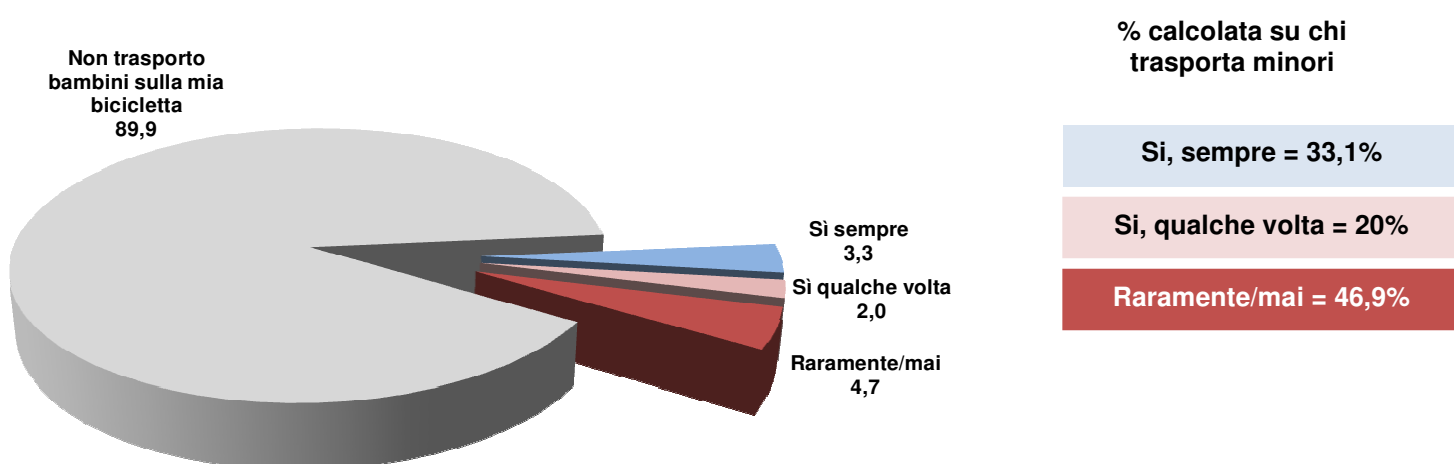
Figura 4.2 – Frequenza di utilizzo del caschetto protettivo e di abiti catarifrangenti alla guida della bicicletta (valori percentuali sul totale dei ciclisti)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Modesto anche l'uso del casco per i bambini da parte del 10,1% dei ciclisti che li trasporta in bici: un terzo di loro ha l'abitudine di farlo indossare *sempre* (33,1%), il 20% lo fa solo *qualche volta* mentre il 46,9% *non lo fa mai o raramente*. (**Figura 4.3**).

Figura 4.3 – Frequenza di utilizzo del casco protettivo per bambini quando si trasporta un minore (valori percentuali sul totale dei ciclisti e sul totale dei ciclisti che trasportano bambini)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

E' interessante notare che i ciclisti che guidano anche un mezzo a motore con assiduità prestano maggior attenzione alla sicurezza rispetto agli altri ciclisti, probabilmente per la loro esperienza di guida da più prospettive. Questa maggiore attenzione emerge sia in relazione all'uso del casco protettivo che all'uso di abiti catarifrangenti (**Tabella 4.3**).

Tabella 4.3 – Uso del casco e di abiti catarifrangenti e tipologia di ciclisti. Anno 2018
(valori percentuali)

MODALITA'	Ciclisti utenti della strada (usano un mezzo a motore 3 o più volte a settimana)	Ciclisti non utenti della strada (usano che non usano mezzi a motore o lo fanno meno di 3 volte a settimana)
Frequenza di utilizzo del casco alla guida di una bicicletta		
Sempre	9,7	4,3
Spesso	5,8	5,5
Qualche volta	18,3	12,5
Raramente/Mai	66,2	77,7
Totale	100,0	100,0
Frequenza di utilizzo di abiti catarifrangenti alla guida di una bicicletta		
Sempre	9,8	5,3
Spesso	7,8	5,5
Qualche volta	14,7	9,1
Raramente/Mai	67,8	80,2
Totale	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Ad ogni modo i dati confermano quanto già emerso nell'indagine 2016 e cioè che l'utilizzo di dispositivi di sicurezza utilizzabili per andare in bici, sia per sé stessi che per i bambini, non è sentito come importante e socialmente desiderabile.

Rispetto al dato 2016 si osserva comunque un miglioramento generale nel comportamento, pur se ancora insufficiente in termini di effettiva attenzione alla sicurezza: in primo luogo diminuisce la percentuale di chi *non usa mai* il casco protettivo alla guida della bicicletta (di quasi 10 punti percentuali) anche se la modifica di comportamento porta all'aumento dell'abitudine di servirsene solo *qualche volta*; allo stesso modo si riduce la quota di chi trasporta minori e non fa loro indossare il casco, sempre però a vantaggio di chi adotta questo comportamento *qualche volta* (**Tabella 4.4**).

Un peggioramento nelle abitudini sembra invece emergere in relazione all'uso di abiti catarifrangenti, il cui utilizzo risulta in diminuzione nel 2018.

Tabella 4.4 – Uso del casco e di abiti catarifrangenti in bicicletta. Anni 2016–2018
(valori percentuali)

MODALITA'	2016	2018
Frequenza di utilizzo del casco alla guida di una bicicletta		
Sempre	11,6	9,0
Spesso	5,6	5,7
Qualche volta	5,7	17,5
Raramente/Mai	77,0	67,8
Totale	100,0	100,0
Utilizzo di abiti catarifrangenti alla guida di una bicicletta*		
Sì	38,0	30,6
No	62,0	69,4
Totale	100,0	100,0
Quando trasporta un bambino sulla bicicletta, gli fa indossare un caschetto protettivo? (% calcolata su chi trasporta minori)		
Sì sempre	32,7	33,1
Sì qualche volta	4,4	20,0
Raramente/mai	63,0	46,9
Totale	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anni 2016-2018

* Nell'indagine 2016 non veniva richiesta la frequenza di utilizzo

I ciclisti – SINTESI

L'aspetto considerato più pericoloso negli spostamenti in bicicletta è quello che fa riferimento alla **presenza di buche e deterioramento dell'asfalto (44,3%)**; segue, con percentuale nettamente più contenuta, il *comportamento degli automobilisti* (11,4%).

Per quanto attiene alle scelte di sicurezza, si osserva che buona parte dei ciclisti **non utilizza né il casco (67,8%) né abiti catarifrangenti (69,4%)** quando guida la bici.

Da segnalare tuttavia che risultano più attenti a questi aspetti coloro che guidano spesso anche mezzi a motore rispetto a coloro che usano in prevalenza la bicicletta.

Non adeguatamente diffuso anche l'uso del **casco dedicato ai bambini** da parte dei ciclisti che li trasportano in bici: un terzo di loro ha l'abitudine di farlo indossare *sempre*, il 20% lo fa indossare *qualche volta* mentre il 46,9% *non lo fa indossare mai o raramente*.

Rispetto al dato del 2016 si osserva comunque un miglioramento generale: le percentuali di *chi non usa mai il casco protettivo alla guida della bicicletta* e di *chi trasporta minori e non fa loro indossare il casco*, pur se ancora elevate, evidenziano un trend in diminuzione rispetto al passato.

5. I conducenti di mezzi a motore a due ruote

In questo capitolo sono illustrati le caratteristiche, le percezioni dei rischi e i comportamenti di guida dei conducenti di mezzi a due ruote che guidano frequentemente - *almeno una volta a settimana* - un motociclo e/o un ciclomotore. Si tratta di 168.779 persone e costituiscono il 6,4% della popolazione in età 14 -70 anni⁷.

5.1 Il profilo dei conducenti dei mezzi a motore a due ruote

La **Tabella 5.1** descrive le caratteristiche socio-demografiche dei conducenti di motocicli e/o ciclomotori rispetto al complesso della popolazione in età 14-70 anni e consente di notare che tra di essi vi è una netta prevalenza maschile (79,1% contro 49,3%), una maggior presenza di giovani e giovani adulti (con un'età media di 40 anni rispetto ai 46 della popolazione), una maggiore presenza di laureati.

Tabella 5.1 – Profilo socio-demografico dei conducenti di mezzi a motore a 2 ruote. Anno 2018
(valori percentuali ed età media)

Variabili socio-demografiche		Conducenti di 2 ruote a motore	Popolazione 14-70 anni
Genere	Maschio	79,1	49,3
	Femmina	20,9	50,7
	Totale	100,0	100,0
Età	Da 14 a 24 anni	22,6	13,4
	Da 25 a 34 anni	20,8	14,3
	Da 35 a 44 anni	15,4	19,9
	Da 45 a 60 anni	30,6	34,6
	Da 61 a 70 anni	10,6	17,8
	Totale	100,0	100,0
	<i>Età media (anni)</i>	<i>40</i>	<i>46</i>
Titolo di studio	Nessun titolo/Licenza elementare	0,8	2,4
	Licenza media inferiore	14,9	20,2
	Licenza / diploma media superiore	55,5	57,4
	Laurea	28,8	20,0
	Totale	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

5.2 I rischi e le scelte di sicurezza

Le condizioni e i comportamenti più pericolosi negli spostamenti in moto/ciclomotore: come per i ciclisti anche tra chi usa ciclomotori o motocicli è la **presenza di buche e il deterioramento dell'asfalto** l'elemento percepito come il più rischioso con il 41,6% di citazioni (**Figura 5.1**). Seguono, con percentuali più contenute, le segnalazioni riguardanti la *l'assenza/insufficienza della segnaletica*, il *comportamento degli automobilisti*, la *presenza di ghiaccio* o di acqua sul manto stradale e le *dimensioni limitate della carreggiata*.

⁷ La numerosità campionaria dei "conducenti di mezzi a motore a 2 ruote" pari a 267 unità consente di effettuare stime solo per il livello regionale.

Anche per questa categoria di utilizzatori della strada il confronto con l'indagine 2016 conferma il gran peso assegnato alle *condizioni dell'asfalto* come fattore di rischio (**Tabella 5.2**); si rileva inoltre, con un trend analogo a quello osservato per i ciclisti, ossia l'aumento della rilevanza di rischi legati al *comportamento degli automobilisti* e all'*assenza/insufficienza della segnaletica* e invece la diminuzione della *scarsa illuminazione* e *scarsa visibilità*.

Figura 5.1 – Condizioni e comportamenti più pericolosi alla guida di motocicli-ciclomotori
(valori percentuali sul totale delle segnalazioni indicate dai conducenti di mezzi a due ruote a motore*)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018
(*): La domanda prevede possibili più risposte; le percentuali sono calcolate sul totale delle risposte fornite (segnalazioni)

Tabella 5.2 – Condizioni e comportamenti ritenuti più pericolosi alla guida di motocicli-ciclomotori. Anni 2016–2018 (valori percentuali sul totale delle segnalazioni*)

MODALITA'	Anno 2016	Anno 2018
Presenza di buche e deterioramento dell'asfalto	42,1	41,6
Assenza/insufficienza della segnaletica orizzontale o verticale	1,4	9,3
Comportamento degli automobilisti**	1,2	9,3
Presenza di ghiaccio sul manto stradale	10,4	8,7
Dimensioni limitate della carreggiata	2,3	8,7
Presenza di acqua sul manto stradale	21,7	8,7
Scarsa illuminazione	11,0	5,8
Presenza di lavori in corso	1,4	2,8
Condizioni di scarsa visibilità	8,2	2,6
Assenza di marciapiede	-	1,5
Assenza di guardrail	0,4	0,8
Altro	-	0,2
Totale	100,0	100,0

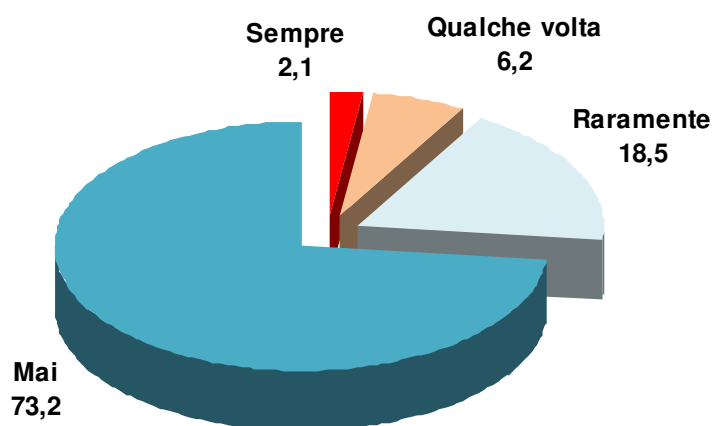
Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anni 2016-2018
(*): La domanda prevede possibili più risposte; le percentuali sono calcolate sul totale delle risposte fornite.
(**): Nel 2016 la dicitura era Automobilisti che non rispettano il Codice della Strada

L'uso del cellulare alla guida delle 2 ruote a motore: il 73,2% dei conducenti dichiara di *non utilizzare mai* il cellulare quando è alla guida del proprio motociclo o ciclomotore a fronte del restante 26,8% di persone che dice invece di farlo, anche se in larga parte *raramente* (18,5%) (**Figura 5.2**).

La **Tabella 5.3** riporta il confronto con il dato 2016 e mostra come la percentuale di coloro che utilizzano il cellulare alla guida (sempre, qualche volta o raramente) sia aumentata di quasi 12 punti passando da circa il 15% al 26,8% (**Tabella 5.3**).

Anche se è possibile che l'uso del cellulare avvenga con strumenti che ne garantiscono la sicurezza, è ormai noto da molti studi che in ogni caso l'uso del cellulare alla guida è un importante fonte di distrazione.

Figura 5.2 – Frequenza di utilizzo del cellulare alla guida di un motociclo-ciclomotore
(valori percentuali sul totale dei conducenti di mezzi a motore a due ruote)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Tabella 5.3 – Frequenza di utilizzo del cellulare alla guida di un motociclo-ciclomotore.
Anni 2016–2018 (valori percentuali)

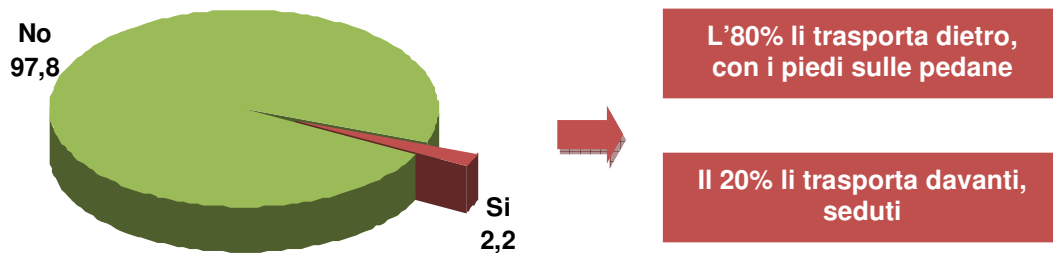
MODALITA'	Anno 2016	Anno 2018
Sempre	1,4	2,1
Qualche volta	5,5	6,2
Raramente	8,4	18,5
Mai	84,8	73,2
Totale	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anni 2016-2018

Il trasporto dei minori sulle due ruote a motore: nell'indagine 2018 è stato posto a coloro che trasportano bambini sul proprio motociclo o ciclomotore un quesito sulle modalità del loro trasporto per capire l'attenzione posta a questo aspetto della sicurezza.

Il 98% dei conducenti non trasporta bambini sui propri motocicli o ciclomotori ma la piccola parte che lo fa, nell'80% dei casi adotta un comportamento corretto facendo sedere i bambini dietro al conducente e facendo loro poggiare i piedi sulle pedane (**Figura 5.3**).

Figura 5.3 – Trasporto di minori su i mezzi a motore a due ruote
(valori percentuali sul totale dei conducenti di mezzi a motore a due ruote)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

I conducenti di mezzi a due ruote a motore – SINTESI

L'elemento considerato di gran lunga più rischioso tra i motociclisti e gli scooteristi è quello riferito alla **presenza di buche e deterioramento dell'asfalto (41,6%)**.

Altre segnalazioni riguardano l'assenza o insufficienza della segnaletica, il comportamento degli automobilisti, la presenza di ghiaccio o di acqua sul manto stradale e le dimensioni limitate della carreggiata.

Il **26,8% dei conducenti di motocicli e ciclomotori utilizza (sempre, qualche volta o raramente) il cellulare quando è alla guida**. Si tratta di una percentuale in crescita rispetto al 2016. E' possibile che questo uso avvenga con strumenti che ne garantiscono la sicurezza, ma ugualmente rappresenta, come evidenziato da molti studi, una importante fonte di distrazione e quindi di rischio.

La **quasi totalità dei conducenti non trasporta bambini** sul proprio veicolo a due ruote a motore; i pochi che lo fanno per lo più adottano un comportamento corretto: facendo sedere i bambini dietro al conducente e facendo loro poggiare i piedi sulle pedane.

6. I conducenti di mezzi a quattro ruote

I conducenti dei mezzi a quattro ruote (automobile, minicar, furgone, camion/tir, pullman) che guidano *almeno una volta a settimana* uno, o più di uno, tra questi mezzi sono **2.065.665 persone**, pari al 77,9% della popolazione di 14-70 anni. In questo capitolo si illustrano le loro caratteristiche in relazione ai comportamenti di guida e all'attenzione alla sicurezza.

6.1 Il profilo dei conducenti dei mezzi a quattro ruote

I conducenti di mezzi a quattro ruote, data la loro importante consistenza numerica, presentano un profilo socio-demografico in larga parte allineato a quello della popolazione di riferimento, con percentuali leggermente superiori di *maschi*, di *adulti nelle fasce da 35 a 60 anni* e di titoli di studio *medio-alti* (**Tabella 6.1**).

Tabella 6.1 – Profilo socio-demografico dei conducenti dei mezzi a quattro ruote. Anno 2018
(valori percentuali ed età media)

Variabili socio-demografiche		Conducenti di mezzi a 4 ruote	Popolazione 14-70 anni
Genere	Maschio	52,7	49,3
	Femmina	47,3	50,7
	Totale	100,0	100,0
Età	Da 14 a 24 anni	7,5	13,4
	Da 25 a 34 anni	15,8	14,3
	Da 35 a 44 anni	22,6	19,9
	Da 45 a 60 anni	36,8	34,6
	Da 61 a 70 anni	17,2	17,8
	Totale	100,0	100,0
	<i>Età media (anni)</i>	47	46
Titolo di studio	Nessun titolo/Licenza elementare	2,0	2,4
	Licenza media inferiore	14,0	20,2
	Licenza / diploma media superiore	60,8	57,4
	Laurea	23,2	20,0
	Totale	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

6.2 I rischi e le scelte di sicurezza

Le condizioni più pericolose negli spostamenti con le 4 ruote: anche tra i conducenti delle quattro ruote, la **presenza di buche e deterioramento dell'asfalto** si configura come l'elemento di maggior rischio (32,8 % di segnalazioni), pur con una percentuale più bassa rispetto a quelle rilevate tra i ciclisti (44,3%) e tra i conducenti motociclisti/scooteristi (41,6%) (**Figura 6.1**).

Percepite come molto pericolose anche la *presenza di ghiaccio* (11,8%) e la *presenza di acqua sul manto stradale* (10,9%) nonché le *dimensioni limitate della carreggiata* (10,7%). Seguono con percentuali comprese tra 7% e 9%, l'*assenza/insufficienza della segnaletica orizzontale verticale*, la *scarsa illuminazione* e l'*comportamento degli automobilisti*.

Figura 6.1 – Condizioni e comportamenti ritenuti più pericolosi alla guida di mezzi a quattro ruote (valori percentuali sul totale delle segnalazioni indicate dai conducenti di mezzi a quattro ruote*)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018
 (*): La domanda prevede possibili più risposte; le percentuali sono calcolate sul totale delle risposte fornite

La percezione di rischio alla guida di mezzi a quattro ruote non evidenzia variazioni rilevanti sul territorio o in relazione alle variabili socio-demografiche mentre si osservano delle differenze in relazione a quanto registrato nel 2016 (**Tabella 6.2**):

- in primo luogo si conferma la percezione del rischio connesso alla *presenza di buche e deterioramento dell'asfalto* che nel 2018 assume un peso maggiore rispetto al 2016;
- la *presenza di ghiaccio e di acqua* sul manto stradale sono sempre aspetti rilevanti ma con percentuali più contenute di quanto rilevato in precedenza;
- diminuisce la percezione di rischio relativa alla *scarsa illuminazione* e alla *scarsa visibilità* e al contempo aumenta quella che fa riferimento *all'assenza/insufficienza della segnaletica* e alle *limitate dimensioni della carreggiata*;
- emerge in misura maggiore il rischio legato al *comportamento degli (altri) automobilisti*.

Tabella 6.2 – Condizioni e comportamenti ritenuti più pericolosi alla guida di mezzi a quattro ruote. Anni 2016–2018 (valori percentuali sul totale delle segnalazioni*)

MODALITA'	Anno 2016	Anno 2018
Presenza di buche e deterioramento dell'asfalto	27,7	32,8
Presenza di ghiaccio sul manto stradale	19,0	11,8
Presenza di acqua sul manto stradale	17,9	10,9
Dimensioni limitate della carreggiata	4,1	10,7
Assenza/insufficienza della segnaletica orizzontale o verticale	3,3	8,8
Scarsa illuminazione	10,8	7,5
Comportamento degli automobilisti (*)	2,2	6,9
Condizioni di scarsa visibilità	10,5	5,2
Presenza di lavori in corso	2,0	2,6
Assenza di guardrail	1,5	1,7
Assenza di marciapiede	-	1,1
Altro	1,0	0,1
Totale	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anni 2016-2018
 (*): La domanda prevede possibili più risposte; le percentuali sono calcolate sul totale delle risposte fornite.
 (**): Nel 2016 la dicitura era Automobilisti che non rispettano il Codice della Strada

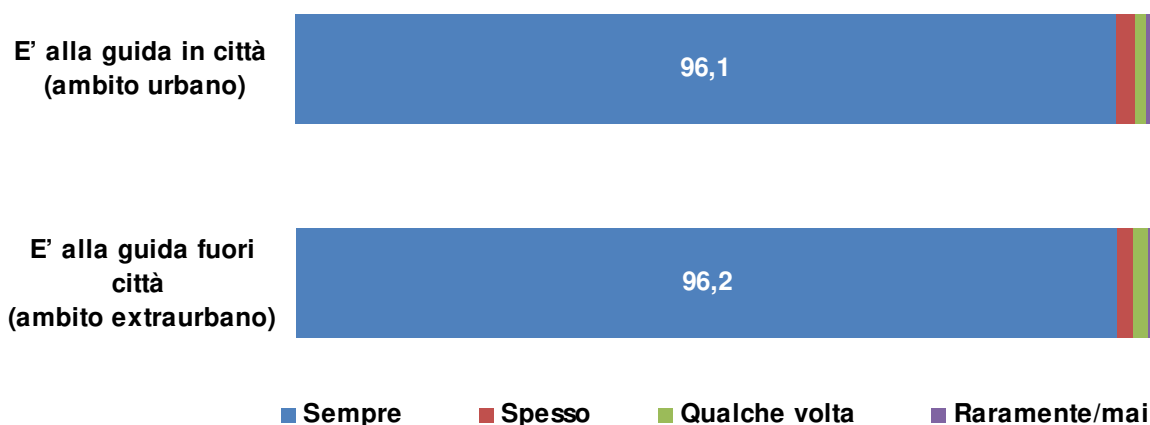
Il confronto temporale in tutte le diverse sottopopolazioni considerate (*pedoni, ciclisti, conducenti di mezzi a motore a 2 ruote e di mezzi a 4 ruote*) sulle condizioni e sui comportamenti ritenuti più pericolosi, consente di evidenziare alcune costanti: in tutte le categorie di utilizzatori della strada infatti emerge, seppur in misura diversa, il rischio legato al *comportamento degli automobilisti*; cresce la percezione della pericolosità delle *condizioni del suolo* (marciapiede nel caso dei pedoni, asfalto per chi guida); aumenta l'attenzione per *l'assenza/insufficienza della segnaletica* e delle *dimensioni della carreggiata o del marciapiede* (nel caso dei pedoni); e si riduce la percezione di rischio legata alla scarsa *illuminazione e visibilità*.

Nella lettura di questo dato si deve tener conto del fatto che i soggetti - pur osservati nelle diverse categorie - in larga parte *si sovrappongono* e quindi la modifica nella percezione del rischio per i vari fattori può coincidere proprio a causa del fatto che è in gioco la medesima *sensibilità individuale* nel valutarle. E' comunque possibile che la modifica nella percezione del rischio sia il risultato di *cambiamenti oggettivi delle situazioni* derivate da interventi della pubblica amministrazione su singoli aspetti (ad esempio l'illuminazione delle strade, la cui percezione di rischio è diminuita nel tempo).

L'uso delle cinture di sicurezza alla guida: la quasi totalità dei conducenti di mezzi a quattro ruote dichiara di utilizzare sempre le cinture di sicurezza quando è alla guida del mezzo, sia in città (96,1%) che fuori città (96,2%), a fronte di una quota minoritaria che non adotta in tutti i casi questa precauzione (3,9% dei conducenti in ambito urbano e il 3,8% in ambito non urbano) (**Figura 6.2**).

Il rispetto dell'obbligo di utilizzo delle cinture appare diffuso sia dal punto di vista territoriale che sotto il profilo socio-demografico, confermando il dato già emerso nell'indagine 2016.

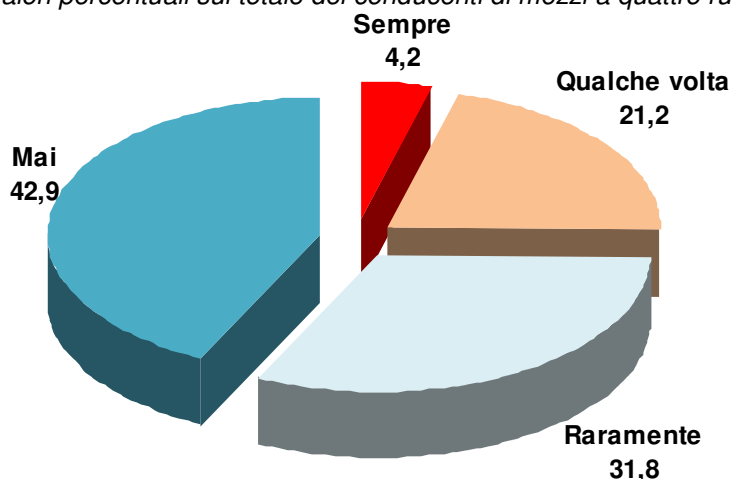
Figura 6.2 – Frequenza di utilizzo delle cinture di sicurezza alla guida di un automezzo
(valori percentuali sul totale dei conducenti di mezzi a quattro ruote)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

L'uso del cellulare alla guida: come già nel 2016, l'indagine ha rilevato i comportamenti in merito all'uso del cellulare alla guida anche tra i conducenti di mezzi a 4 ruote: il 42,9% di essi dichiara di *non utilizzare mai il cellulare alla guida* a fronte del restante 57,1% che invece lo usa seppure con frequenza differente: 4,2% *sempre*, 21,2% *qualche volta* e 31,8% *raramente* (**Figura 6.3**).

Figura 6.3 – Frequenza di utilizzo del cellulare alla guida di un automezzo
(valori percentuali sul totale dei conducenti di mezzi a quattro ruote)

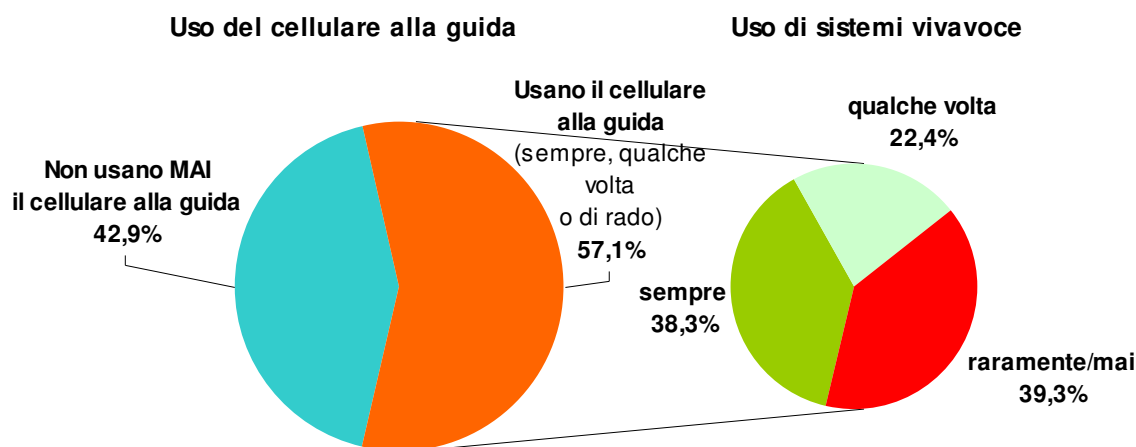


Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Chi utilizza il cellulare mentre sta guidando nel 38,3% dei casi dichiara di servirsi *sempre* di strumenti che ne consentono l'uso in maggior sicurezza (*viva voce, auricolare, bluetooth*); il 22,4% usa tali sistemi solo *qualche volta* e il 39,3% lo fa *raramente* (**Figura 6.4**).

6.4 – Frequenza di uso dei sistemi *viva voce, auricolare, bluetooth*

(valori percentuali sul totale dei conducenti di mezzi a quattro ruote che usano il cellulare alla guida)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

L'uso del cellulare quando si è alla guida delle "4 ruote" è più diffuso tra gli uomini (60,8% contro il 53,0% delle donne) e nelle fasce di età più giovani fino ai 44 anni (circa il 70% e più). L'utilizzo assiduo di *viva voce, auricolare, bluetooth* è invece maggiore tra le donne (43,2% rispetto al 34,5% dei maschi) che in genere risultano più prudenti e tra i più giovani (51,5%) che hanno una maggiore familiarità con le nuove tecnologie rispetto alle età più adulte ed anziane (**Tabella 6.3**),

Il confronto con l'indagine 2016 evidenzia in primo luogo un aumento dell'utilizzo del cellulare alla guida (57,1% contro 42,5%) anche se tale incremento è dovuto soprattutto all'aumento di chi lo usa *raramente* o *qualche volta* mentre diminuiscono coloro che dichiarano di usarlo

sempre e questa potrebbe essere la ragione per la quale si assiste al calo dell'uso assiduo dei dispositivi di *viva voce*, *auricolare*, *bluetooth* (Tabella 6.4).

Tabella 6.3 – Utilizzo del telefono alla guida e uso di sistemi vivavoce, auricolare, bluetooth per genere e classe di età. Anno 2018 (% sul totale dei conducenti di mezzi a quattro ruote e % sul totale di conducenti che usano il cellulare alla guida)

MODALITA'	Totale	Maschi	Femmine	14-24 anni	25-34 anni	35-44 anni	45-60 anni	61-70 anni
Con quale frequenza le capita di utilizzare il telefono cellulare per parlare o inviare messaggi mentre guida? (% sul totale dei conducenti di mezzi a 4 ruote)								
Sempre	4,2	4,8	3,4	5,0	5,2	4,6	4,1	2,3
Qualche volta	21,2	24,0	18,0	31,3	32,7	30,3	16,0	5,1
Raramente	31,8	32,0	31,6	34,9	37,9	35,2	34,1	15,6
Totale utilizzatori tel. cellulare	57,1	60,8	53,0	71,2	75,8	70,1	54,3	22,9
Mai	42,9	39,2	47,0	28,8	24,2	29,9	45,7	77,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Con quale frequenza usa sistemi viva voce, auricolare o bluetooth? (% sul totale dei conducenti di mezzi a 4 ruote che usano il cellulare)								
Sì, sempre	38,3	34,5	43,2	51,5	44,0	28,8	38,5	40,9
Qualche volta	22,4	22,5	22,3	30,0	21,8	27,6	16,9	21,1
Raramente/Mai	39,3	43,0	34,5	18,5	34,2	43,7	44,5	38,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Tabella 6.4 – Utilizzo del telefono alla guida e uso di sistemi vivavoce, auricolare, bluetooth. Anni 2016-2018 (% sul totale dei conducenti di mezzi a quattro ruote e % sul totale di conducenti che usano il cellulare alla guida)

MODALITA'	Anno 2016	Anno 2018
Con quale frequenza le capita di utilizzare il telefono cellulare per parlare o inviare messaggi mentre guida?		
Sempre	9,5	4,2
Qualche volta	16,1	21,2
Raramente	16,9	31,8
Totale utilizzatori tel. cellulare	42,5	57,1
Mai	57,5	42,9
Totale	1,0	1,0
Con quale frequenza usa sistemi viva voce, auricolare o bluetooth? (1)		
Sì, sempre	68,6	38,3
Qualche volta	11,6	22,4
Raramente/Mai	19,8	39,3
Totale	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anni 2016-2018
(1): le percentuali sono calcolate sul totale di coloro che usano il cellulare alla guida sempre, spesso o anche raramente.

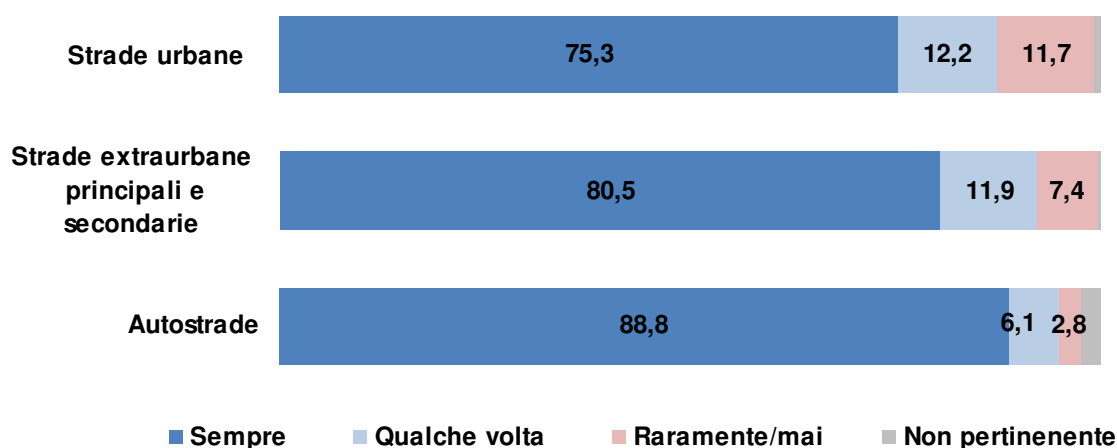
L'uso dei fari anabbaglianti: il Codice della strada prevede, per tutti i veicoli a motore, con l'eccezione dei veicoli di interesse storico e collezionistico, *l'obbligo dell'uso dei fari anabbaglianti in orario diurno fuori dai centri abitati* e per i ciclomotori, motocicli, tricicli e quadricicli, anche nei centri abitati.

L'indagine, anche in questa edizione, ha rilevato i comportamenti dei conducenti in merito a questo aspetto, osservando che ci sono ancora percentuali importanti di conducenti che

raramente o solo qualche volta accendono i fari anabbaglianti in orario diurno fuori dai centri abitati; con percentuali peraltro differenziate a seconda della tipologia di strada (strade urbane: 23,9% strade extra-urbane: 19,3%; autostrade: 8,9%)⁸ (Figura 6.5).

I dati di confronto mostrano comunque un generale rafforzamento dell'utilizzo assiduo dei fari anabbaglianti in tutti i tipi di strade (Tabella 6.5)

Figura 6.5 – Frequenza di impiego dei fari anabbaglianti in orario diurno alla guida di un automezzo (valori percentuali sul totale dei conducenti di mezzi a quattro ruote)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Tabella 6.5 – Frequenza di impiego dei fari anabbaglianti in orario diurno alla guida di un automezzo. Anni 2016-2018 (valori percentuali sul totale dei conducenti di mezzi a quattro ruote)

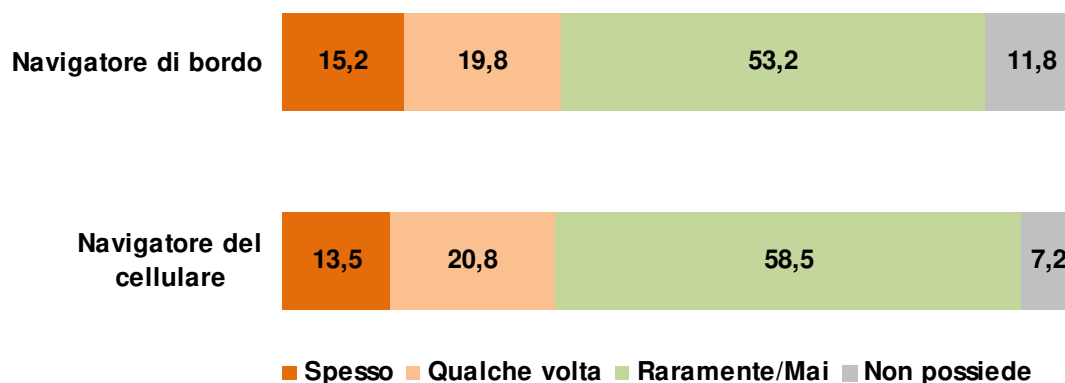
MODALITA'	Anno 2016	Anno 2018
Strade urbane		
Sempre	62,2	75,3
Qualche volta	18,5	12,2
Raramente/mai	18,9	11,7
Non pertinente	0,5	0,8
Totale	100,0	100,0
Strade extraurbane principali e secondarie		
Sempre	76,1	80,5
Qualche volta	13,5	11,9
Raramente/mai	9,5	7,4
Non pertinente	0,9	0,2
Totale	100,0	100,0
Autostrade		
Sempre	79,2	88,8
Qualche volta	11,1	6,1
Raramente/mai	7,9	2,8
Non pertinente	1,9	2,3
Totale	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anni 2016-2018

⁸ Le percentuali sono calcolate al netto delle quote minime di soggetti che in genere non si trovano in quella determinata situazione di guida (*non pertinente*).

Utilizzo del navigatore alla guida: l'indagine 2018 ha indagato per la prima volta anche comportamenti e opinioni in merito ai navigatori, ossia a quegli strumenti - diffusi sia come dispositivi autonomi che come applicazioni di cellulari e tablet – che se da un lato facilitano l'individuazione di percorsi e itinerari dall'altro possono costituire una fonte di distrazione quando si è alla guida. In oltre il 50% dei casi i navigatori sono usati *raramente* vi sono peraltro circa il 34-35% di conducenti che li usano *spesso o qualche volta* (**Figura 6.6**).

Figura 6.6 – Utilizzo del navigatore alla guida
(valori percentuali sul totale dei conducenti di mezzi a quattro ruote)



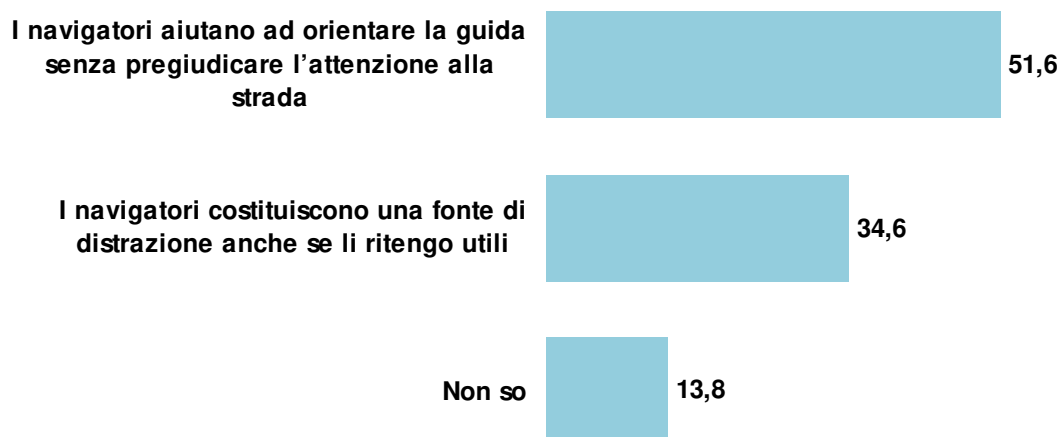
Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

A tutti i conducenti di veicoli a 4 ruote è stata chiesta una opinione sul rischio connesso all'uso del navigatore, espressa in termini di *accordo* rispetto alle seguenti affermazioni:

- i navigatori aiutano ad orientare la guida senza pregiudicare l'attenzione alla strada.
- i navigatori costituiscono una fonte di distrazione anche se utili.

La maggioranza dei conducenti (51,6%) ritiene che questi strumenti *non pregiudichino l'attenzione alla strada* mentre il 34,6% li *ritiene fonte di distrazione*, pur se utili; il 13,8% dei conducenti non si sente in grado di esprimere un'opinione (**Figura 6.7**).

Figura 6.7– Valutazione sull'utilizzo del navigatore alla guida
(valori percentuali sul totale dei conducenti di mezzi a quattro ruote)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Il dato di dettaglio evidenzia che l'utilizzo assiduo del navigatore cresce all'aumentare dell'età fino alla fascia 45–60 anni e invece si riduce in modo consistente tra coloro che hanno più di 60 anni e che in molti casi non possiedono il dispositivo (**Tabella 6.6**).

Sono soprattutto i giovani e gli adulti a ritenere i navigatori come strumenti utili che non comportano particolare distrazione mentre gli ultrasessantenni li considerano una causa di calo dell'attenzione o non esprimono un'opinione in merito (**Tabella 6.6**).

Tabella 6.6 – Utilizzo e valutazione del navigatore per genere e classe di età
(valori percentuali sul totale dei conducenti di mezzi a quattro ruote)

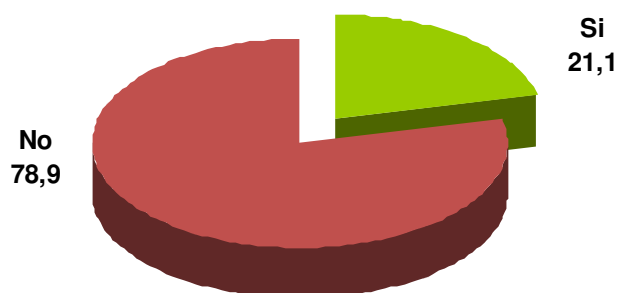
MODALITA'	Totale	Maschi	Femmine	14-24 anni	25-34 anni	35-44 anni	45-60 anni	61-70 anni
Con quale frequenza quando è alla guida della sua auto utilizza il navigatore di bordo?								
Spesso	15,2	15,3	15,1	11,7	14,8	17,8	18,9	5,8
Qualche volta	19,8	19,2	20,5	26,6	30,0	21,9	15,5	14,1
Raramente/Mai	53,2	55,1	51,0	55,7	51,3	53,8	54,6	50,0
Non possiede	11,8	10,4	13,4	6,1	3,9	6,5	11,0	30,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
E il navigatore del suo cellulare?								
Spesso	13,5	13,4	13,7	12,6	13,8	15,4	17,0	4,0
Qualche volta	20,8	19,3	22,5	33,7	34,7	23,2	15,9	10,0
Raramente/Mai	58,5	60,4	56,3	50,9	50,7	58,1	59,9	66,1
Non possiede	7,2	6,9	7,5	2,8	0,8	3,3	7,2	19,8
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Con quali delle seguenti affermazioni è maggiormente d'accordo?								
I navigatori aiutano ad orientare la guida senza pregiudicare l'attenzione alla strada	51,6	51,0	52,3	58,1	58,7	52,6	51,0	42,4
I navigatori costituiscono una fonte di distrazione anche se li ritengo utili	34,6	36,4	32,5	36,0	33,1	36,8	32,4	37,1
Non so	13,8	12,5	15,2	5,9	8,2	10,7	16,6	20,5
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

6.3 La tutela dei bambini a bordo

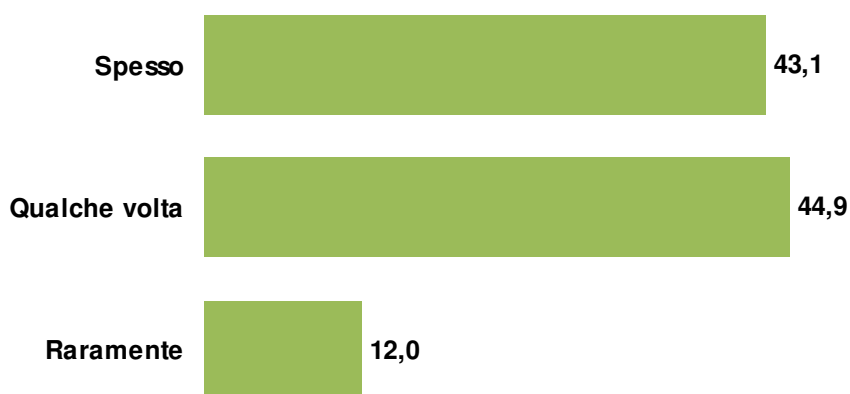
A circa un quinto dei conducenti di mezzi a 4 ruote (21,1%) capita di trasportare bambini in auto (**Figura 6.8**); il 43,1% di essi lo fa spesso e il 44,9% qualche volta (**Figura 6.9**).

Figura 6.8 – Le capita di viaggiare in auto con bambini?
(valori percentuali sul totale dei conducenti di mezzi a quattro ruote)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Figura 6.9 – Frequenza di viaggio in auto con bambini
(valori percentuali sul totale dei conducenti che viaggiano in auto con bambini)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Il viaggio con bambini è maggiormente diffuso tra le donne (22,9%) e soprattutto tra gli adulti tra i 35 e i 44 anni (39,9%). Tra le donne si registra anche la percentuale più elevata di soggetti che viaggiano *spesso* con i bambini (**Tabella 6.7**).

Tabella 6.7 – Viaggio in auto con bambini a bordo per genere e classe di età. Anno 2018
(valori percentuali¹⁾)

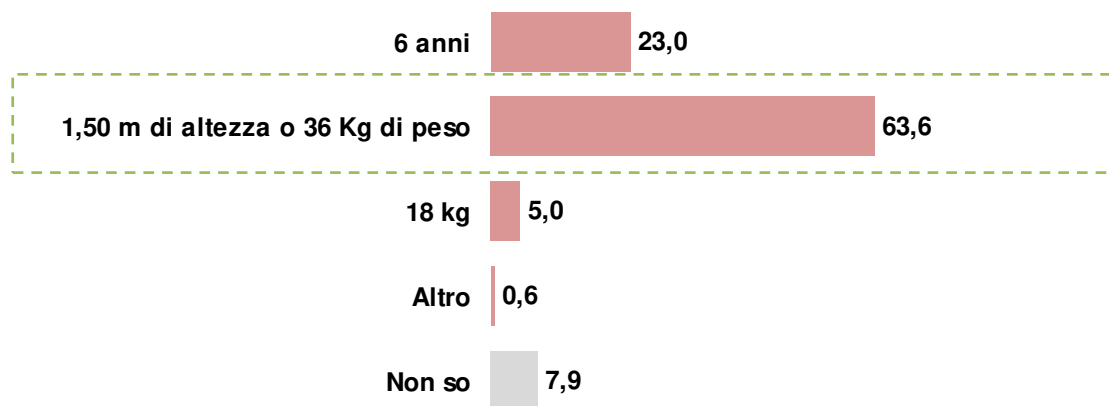
MODALITA'	Totale	Maschi	Femmine	14-24 anni	25-34 anni	35-44 anni	45-60 anni	61-70 anni
Le capita di viaggiare in auto con bambini?								
No	78,9%	80,5%	77,1%	95,6%	81,1%	60,1%	83,5%	84,1%
Si	21,1%	19,5%	22,9%	4,4%	18,9%	39,9%	16,5%	15,9%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Con quale frequenza ?								
Spesso	43,1%	29,0%	56,5%	16,9%	51,6%	41,7%	45,5%	36,0%
Qualche volta	44,9%	54,5%	35,7%	51,1%	41,4%	47,1%	42,3%	46,4%
Raramente	12,0%	16,5%	7,8%	32,0%	7,0%	11,2%	12,3%	17,6%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018
(1): le percentuali sono calcolate sul totale di coloro che trasportano bambini.

L'indagine, come già l'edizione del 2016, ha cercato di valutare la diffusione della corretta conoscenza della normativa in materia di sistemi di tutela dei bambini a bordo, da parte di coloro che li trasportano: i risultati mostrano che la maggioranza di essi (63,6%) sa che devono essere adottati sistemi di ritenuta *fino a che l'altezza non superi 1,50 metri o il loro peso sia superiore a 36 chili* (**Figura 6.10**). Si tratta di una percentuale che è aumentata in modo significativo rispetto al 2016 ((**Figura 6.11**)). Permane comunque una quota consistente di soggetti che danno *una risposta non corretta* (28,5%) o che non sa rispondere.

La corretta conoscenza della normativa sulla sicurezza dei bambini a bordo risulta maggiore tra gli uomini e tra gli adulti tra i 35 e i 44 anni (70,4%) (**Tabella 6.8**).

Figura 6.10 - I bambini devono essere assicurati con sistemi di ritenuta a bordo degli autoveicoli (seggiolini o adattatori) fino a?
(valori percentuali sul totale dei conducenti di mezzi a 4 ruote che fanno viaggi in auto con bambini)



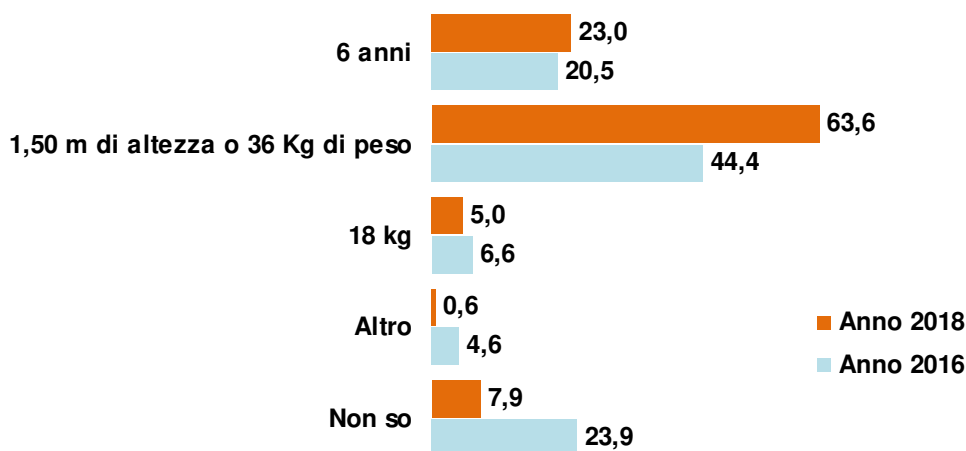
Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Tabella 6.8 – Conoscenza della normativa relativa alla sicurezza dei bambini a bordo per genere e classe di età. Anno 2018 (valori percentuali¹)

MODALITA'	Totale	Maschi	Femmine	14-24 anni	25-34 anni	35-44 anni	45-60 anni	61-70 anni
<i>I bambini devono essere assicurati con sistemi di ritenuta a bordo degli autoveicoli (seggiolini o adattatori) fino a?*</i>								
6 anni	23,0	14,9	30,6	32,3	21,7	20,9	23,3	29,3
1,50 m di altezza o 36 Kg di peso	63,6	70,5	56,9	50,8	64,7	70,4	62,5	43,8
18 kg	5,0	5,3	4,6	16,9	6,2	3,2	5,9	5,9
Altro	0,6	0,5	0,7	0,0	0,0	0,5	0,9	1,0
Non so	7,9	8,8	7,1	0,0	7,5	5,1	7,3	20,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018
(1): le percentuali sono calcolate sul totale di coloro che trasportano bambini.

Figura 6.11 - Conoscenza della normativa relativa alla sicurezza dei bambini a bordo. Anni 2016-2018 (%i sul totale dei conducenti di mezzi a 4 ruote che fanno viaggi in auto con bambini)

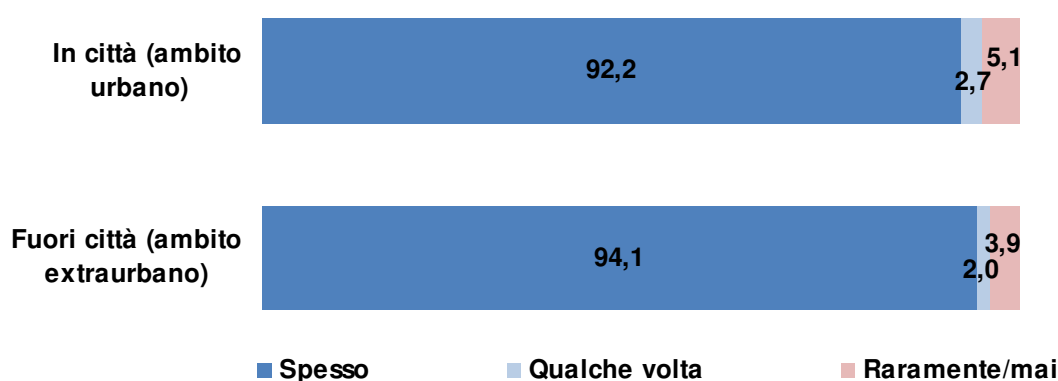


Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anni 2016-2018

L'uso regolare dei seggiolini e degli adattatori per bambini risulta ampiamente diffuso tra i conducenti di mezzi a 4 ruote, sia nelle strade urbane che in quelle extraurbane⁹ (**Figura 6.12**).

Non si evidenziano differenze rilevanti in relazione all'area geografica e alle caratteristiche socio-demografiche della popolazione; mentre vale la pena sottolineare che l'indagine 2018 fa registrare, oltre ad una maggior conoscenza teorica della normativa in materia di sicurezza dei bambini a bordo, anche un utilizzo abituale più diffuso (**Tabella 6.9**).

Figura 6.12 - Frequenza di utilizzo di seggiolini o adattatori omologati
(% sul totale dei conducenti di mezzi a quattro ruote che fanno viaggi in auto con bambini)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Tabella 6.9 – Frequenza di utilizzo di seggiolini o adattatori omologati. Anno 2016-2018
(valori percentuali¹)

MODALITA'	Anno 2016	Anno 2018
In città (ambito urbano)*		
Sempre	82,5	92,2
Qualche volta	9,4	2,7
Raramente/mai	8,1	5,1
Totale	100,0	100,0
Fuori città (ambito extraurbano)*		
Sempre	85,1	94,1
Qualche volta	7,2	2,0
Raramente/mai	7,7	3,9
Totale	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anni 2016-2018
(1): le percentuali sono calcolate sul totale di coloro che trasportano bambini.

⁹ Dato che non tutti coloro che viaggiano con i bambini lo fanno su tutte le tipologie di strade, le percentuali sono state calcolate tenendo conto dei soli soggetti che si trovano nella situazione indicata.

I conducenti di mezzi a quattro ruote – SINTESI

La **presenza di buche e il deterioramento dell'asfalto** rappresenta, con il 32,8% delle segnalazioni, la condizione di maggior rischio nella percezione dei conducenti dei mezzi a 4 ruote. Questo elemento ha una rilevanza minore rispetto a quanto osservato tra i ciclisti e i conducenti delle “due ruote a motore”, ma in crescita rispetto al 2016 (27,7%).

Seguono la **presenza di ghiaccio** (11,8%) e **di acqua sul manto stradale** (10,9%) ma con valori in calo rispetto al passato.

L'uso delle cinture di sicurezza alla guida di un mezzo a quattro ruote è ormai un comportamento percepito come importante e affermatosi nella quasi totalità dei conducenti, sia in ambito urbano che extra-urbano (96%).

Il 57,1% dei conducenti di mezzi a 4 ruote usa il cellulare alla guida, sia pur con frequenza differente (4,2% sempre, 21,2% qualche volta e 31,8% raramente). Solo il 38,3% di essi lo fa servendosi sempre di viva voce, auricolare o bluetooth, mentre ben 39,3% lo fa in condizioni di rischio non servendosi mai o raramente di questi strumenti.

Permangono percentuali importanti di conducenti che *raramente* o solo *qualche volta* accendono i **fari anabbaglianti in orario diurno** nelle strade extra-urbane e nelle autostrade dove vige l'obbligo di accensione (strade extra-urbane: 19,3%; autostrade: 8,9%) anche se il confronto con i dati 2016 mostra un generale rafforzamento dell'utilizzo assiduo dei fari anabbaglianti in tutti i tipi di strade.

I **navigatori di bordo** vengono utilizzati dal 15,2% dei conducenti mentre le applicazioni del cellulare con funzioni di navigatore sono usate dal 13,5% di loro. Nella gran parte dei casi questi strumenti sono usati in maniera occasionale.

La maggioranza dei guidatori (51,6%) pensa che tali strumenti non pregiudichino l'attenzione rispetto alla strada mentre il 34,6% li ritiene invece fonte di distrazione, pur se utili; il 13,8% dei conducenti non si sente in grado di esprimere un'opinione.

Al 21,1% dei conducenti di mezzi a 4 ruote capita di **viaggiare con bambini a bordo**: al 43,1% di essi capita *spesso*, al 44,9% *qualche volta* e al 12% *raramente*.

Il 63,6% di coloro che viaggiano con bambini sa che la normativa prevede che questi vengano assicurati con sistemi di ritenuta *fino a che la loro altezza non superi 1,50 metri o il loro peso sia superiore a 36 chili* mentre gli altri conducenti non sanno rispondere o rispondono in modo non corretto.

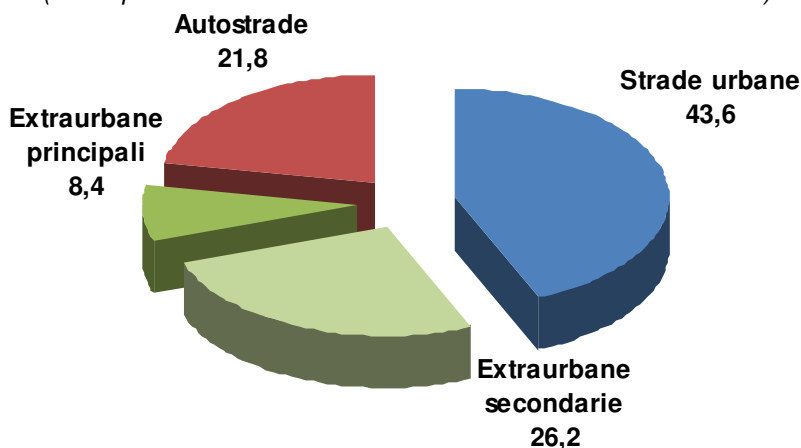
7. Sicurezza stradale: percezione dei rischi stradali e comportamenti

Questo capitolo concentra l'attenzione sulla *percezione del rischio stradale e i comportamenti adottati* da coloro che **guidano un mezzo a motore, sia a due che a quattro ruote, almeno una o due volte a settimana.**

7.1 Le strade e gli spostamenti più pericolosi

Le strade più pericolose: per il 43,6% dei conducenti le **strade più pericolose sono le strade urbane**; si tratta di una percezione in netta crescita poiché nel 2016 tale percentuale era pari al 32,9%; in seconda posizione e in calo la percezione della pericolosità delle *strade extraurbane considerate* rischiose dal 34,6% dei conducenti (44,7% nel 2016); sostanzialmente stabile la valutazione sulle *autostrade* (**Figura 7.1**).

Figura 7.1 – Tipologia di strada considerata a maggior rischio
(valori percentuali sul totale dei conducenti di mezzi a motore)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

La **Tabella 7.1** riporta i dati sulla percezione del rischio per tipologia di strada e area territoriale e consente di notare che, come nel 2016:

- le strade urbane sono considerate le più rischiose da chi vive nelle zone urbanizzate dell'area Metropolitana e Metropolitana Costiera;
- le strade extraurbane sono ritenute rischiose soprattutto nell'area Rurale e Meridionale, con percentuale più elevata rispetto a quella delle strade urbane.

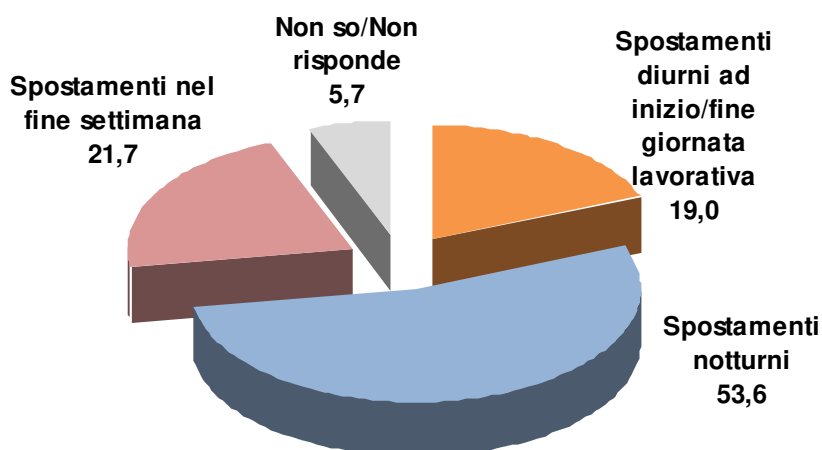
Tabella 7.1 - Tipo di strada più rischioso per area territoriale. Anno 2018 (valori percentuali sul totale dei conducenti di mezzi a motore)

Tipo di strada	Totale	Garfagnana e Lunigiana	Metropolitana	Metropolitana Costiera	Rurale e Meridionale
Strade urbane	43,6	40,6	46,1	45,2	35,7
Extraurbane secondarie	26,2	27,5	24,4	24,5	33,3
Extraurbane principali	8,4	8,2	7,4	9,1	9,4
Autostrade	21,8	23,7	22,2	21,3	21,5
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Tipo di spostamento considerato più rischioso: per la maggioranza dei conducenti sono gli **spostamenti notturni**¹⁰, ad essere sentiti come i più pericolosi (53,6%); gli altri conducenti si ripartiscono in modo sostanzialmente simile tra coloro che considerano più pericolosi gli spostamenti di *inizio/fine giornata lavorativa* (19%) e coloro che invece fanno riferimento agli spostamenti del *fine settimana* (21,7%) (**Figura 7.2**).

Figura 7.2 –Tipo di spostamento con mezzi privati considerato più a rischio
(valori percentuali sul totale dei conducenti di mezzi a motore)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Gli *spostamenti notturni* sono percepiti come pericolosi in tutte le aree territoriali, con percentuali maggiori nell'area Metropolitana (53,8%) e Metropolitana Costiera (55,1%); il rischio negli *spostamenti diurni di inizio/fine giornata* è sentito in misura superiore alla media in Garfagnana e Lunigiana (26,4%) (**Tabella 7.2**).

Tabella 7.2 - Tipi di spostamento più rischiosi per area territoriale. Anno 2018
(valori percentuali sul totale dei conducenti di mezzi a motore)

Tipo di spostamento	Totale	Garfagnana e Lunigiana	Metropolitana	Metropolitana Costiera	Rurale e Meridionale
Spostamenti diurni ad inizio/fine giornata lavorativa	19,0	26,4	18,0	17,2	23,1
Spostamenti notturni (22:00 - 07:00)	53,6	48,6	53,8	55,1	51,1
Spostamenti nel fine settimana	21,7	23,3	22,5	19,9	22,8
Non so/Non risponde	5,7	1,7	5,7	7,7	3,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Il pericolo degli *spostamenti notturni* è segnalato soprattutto dagli uomini (55,9%) e dai 35–44enni (62,2%), quello degli spostamenti di *inizio/fine giornata lavorativa* soprattutto dai soggetti più giovani mentre quelli del *fine settimana* preoccupano maggiormente gli ultrasessantenni (**Tabella 7.3**).

¹⁰ Lo spostamento notturno è quello effettuato dalle 22:00 alle 7:00 del giorno successivo.

Tabella – 7.3 Tipi di spostamento più rischiosi per genere e classe di età. Anno 2018
(valori percentuali sul totale dei conducenti di mezzi a motore)

Tipo di spostamento	Totale	Maschi	Femmine	14-24 anni	25-34 anni	35-44 anni	45-60 anni	61-70 anni
Spostamenti diurni ad inizio/fine giornata lavorativa	19,0	17,3	20,8	25,8	23,4	14,8	19,3	16,1
Spostamenti notturni (22:00 - 07:00)	53,6	55,9	50,9	50,7	54,2	62,2	49,4	52,0
Spostamenti nel fine settimana	21,7	22,4	20,9	21,6	19,2	19,7	21,6	27,0
Non so/Non risponde	5,7	4,4	7,3	1,9	3,2	3,4	9,7	4,9
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Questi dati confermano sostanzialmente quanto registrato nell'edizione precedente del 2016, con un leggero aumento della criticità per gli spostamenti notturni.

Si osserva al contrario una situazione differente in relazione al tipo di strade: nel 2018 la sensazione di rischio per le strade urbane cresce rispetto al passato a fronte del calo della pericolosità di quelle extraurbane, soprattutto di quelle principali; rimane costante la valutazione di insicurezza rispetto alle autostrade (**Tabella 7.4**).

Tabella 7.4 – Tipo di strada e di spostamenti più a rischio. Anno 2016-2018 (valori percentuali)

MODALITA'	2016	2018
Quale tipo di strada considera più rischiosa?		
Strade urbane	32,9	43,6
Extraurbane secondarie	29,1	26,2
Extraurbane principali	15,6	8,4
Autostrade	22,3	21,8
Totale	100,0	100,0
Quale tipo di spostamento effettuato con mezzi privati considera più rischioso?		
Spostamenti diurni ad inizio/fine giornata lavorativa	22,8	19,0
Spostamenti notturni	50,4	53,6
Spostamenti nel fine settimana	21,5	21,7
Non so/Non risponde	5,3	5,7
Totale	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anni 2016-2018

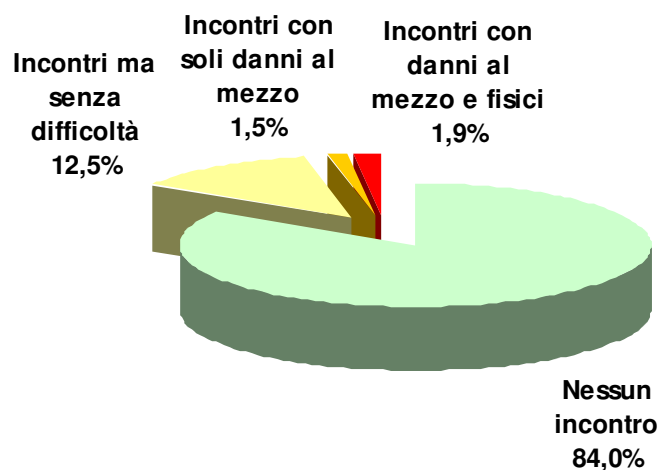
7.2 La fauna selvatica

L'incontro con la fauna selvatica quando si è alla guida può essere fonte di difficoltà e di danni di un certo rilievo, seppur non frequenti. L'indagine ha esaminato alcuni aspetti connessi a questa problematica e ha consentito di osservare che:

- il 16% dei conducenti di un mezzo a motore ha incontrato negli ultimi 2 anni animali selvatici; tali incontri nel 12,5% dei casi non hanno comportato difficoltà mentre nell'1,5% hanno causato danni ai mezzi e nell'1,9% sia danni ai mezzi che danni fisici (**Figura 7.3**).
- la probabilità di imbattersi nella fauna selvatica varia in funzione dell'area di residenza nella quale la fauna può essere più o meno presente. In effetti tali incontri negli ultimi due anni si sono verificati in misura superiore alla media nell'area Rurale e Meridionale (**Tabella 7.5**).
- rispetto al 2016 la percentuale di soggetti che si è imbattuta nella fauna selvatica mentre è alla guida risulta in calo (dal 24,6% del 2016 al 16% del 2018); e nei casi in cui

l'incontro c'è stato si osserva però un aumento delle circostanze in cui le conseguenze dell'incontro hanno prodotto sia danni al mezzo che danni fisici alle persone, dallo 0,3% al 1,9% (Figura 7.4).

Figura 7.3 – Incontro con fauna selvatica mentre si è alla guida negli ultimi due anni
(valori percentuali sul totale dei conducenti di mezzi a motore)



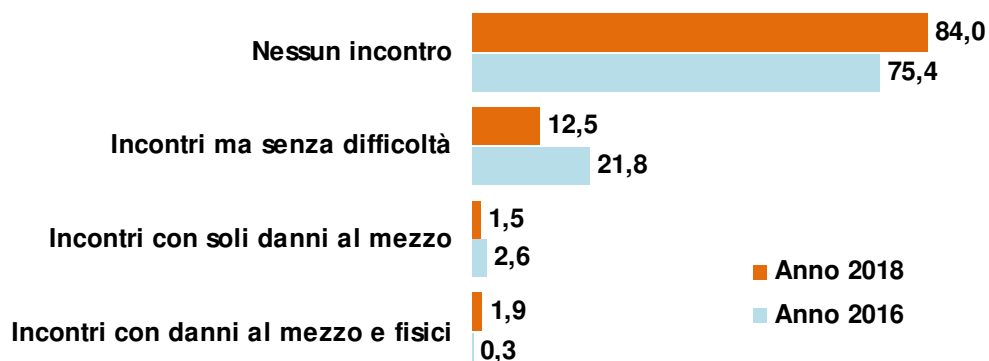
Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Tabella 7.5 - Incontro con fauna selvatica mentre si è alla guida negli ultimi due anni per area territoriale. Anno 2018 (valori percentuali sul totale dei conducenti di mezzi a motore)

MODALITA'	Totale	Garfagnana e Lunigiana	Metropolitana	Metropolitana Costiera	Rurale e Meridionale
<i>Negli ultimi due anni le è mai capitato, alla guida di un mezzo, di imbattersi in fauna selvatica?</i>					
No, non mi è capitato	84,0	84,3	86,5	82,7	80,3
Sì ma non mi ha causato difficoltà o danni	12,5	15,4	11,3	11,9	16,1
Sì e mi ha causato danni al mezzo	1,5	0,1	1,4	1,1	2,8
Sì e mi ha causato sia danni al mezzo che danni fisici	1,9	0,1	0,8	4,3	0,7
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Figura 7.4 – Incontro con fauna selvatica mentre si è alla guida negli ultimi due anni. Anni 2016–2018 (valori percentuali sul totale dei conducenti di mezzi a motore)



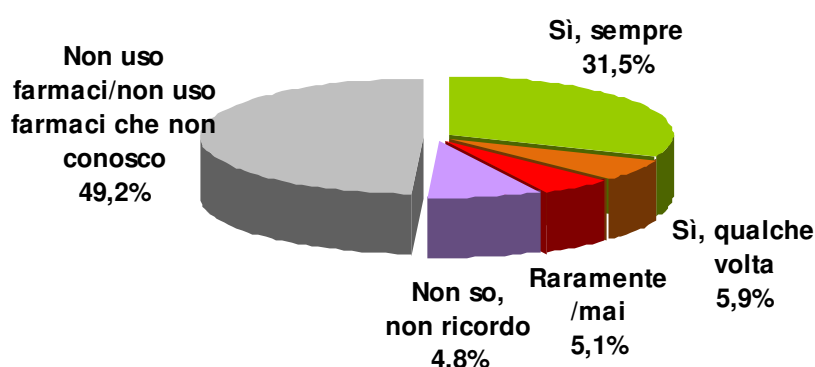
Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anni 2016-2018

7.3 La percezione degli effetti dei farmaci sulla guida

L'indagine ha cercato di valutare il grado di consapevolezza da parte dei conducenti del fatto che i farmaci possono dar luogo a situazioni di rischio quando si è alla guida poiché possono causare sonnolenza, ridurre l'attenzione o alterare le normali facoltà. I risultati consentono di osservare che:

- quasi la metà dei conducenti (49,2%) dichiara di non assumere *mai farmaci o farmaci che non conosce* e di non trovarsi quindi in questa condizione di rischio; coloro che invece dichiarano di assumerli ma verificandone sempre gli effetti prima di guidare sono pari al 31,5% (**Figura 7.5**); nel restante 19,2% il controllo degli effetti è sporadico o vago.
- dal confronto con i dati del 2016 emerge una crescita significativa di coloro che dichiarano di non assumere mai farmaci o farmaci che non conoscono (dal 29,7% al 49,2%) e invece una riduzione di coloro che li assumono e ne controllano sempre gli effetti (dal 47,8% al 31,5%). Si tratta di andamenti che pongono qualche perplessità nella loro complessiva interpretazione ma che destano preoccupazione.
- le donne, alle quali socialmente sono assegnati compiti di cura, si confermano più attente degli uomini nell'uso dei farmaci, infatti più degli uomini controllano gli effetti che i farmaci hanno sulla guida (35,8% contro 27,8% degli uomini). L'attenzione alla verifica degli effetti dei farmaci è nettamente più bassa della media nelle fasce tra i 14 e i 44 anni e cresce all'aumentare dell'età (**Tabella 7.6**).

Figura 7.5 – Quando le capita di prendere un farmaco di non abituale consumo, verifica quali effetti può avere sulla guida? (valori percentuali sul totale dei conducenti di mezzi a motore)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Tabella 7.6 – Comportamenti seguiti quando si assumono farmaci per genere e classe di età. Anno 2018 (valori percentuali sul totale dei conducenti di mezzi a motore)

MODALITA'	Totale	Maschi	Femmine	14-24 anni	25-34 anni	35-44 anni	45-60 anni	61-70 anni
<i>Quando le capita di prendere un farmaco di non abituale consumo, verifica quali effetti può avere sulla guida?</i>								
Sì, sempre	31,5	27,8	35,8	17,1	20,3	24,4	35,2	50,9
Sì, qualche volta	5,9	5,3	6,6	4,5	4,3	5,7	7,7	4,6
Raramente/mai	5,1	5,0	5,2	4,5	5,2	2,9	5,7	6,9
Non so, non ricordo	8,3	8,4	8,1	5,8	8,6	9,5	9,8	4,3
Non uso farmaci/non uso farmaci che non conosco	49,2	53,5	44,3	68,1	61,5	57,6	41,6	33,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

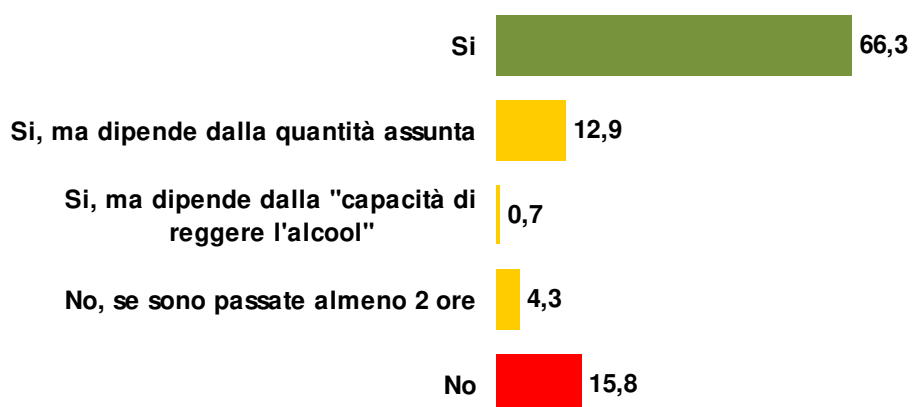
Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

7.4 La percezione degli effetti dell'uso di alcol sulla guida

Il 66,3% dei conducenti afferma senza distinguere che l'assunzione di alcol prima di mettersi alla guida comporta un incremento del rischio di incidente stradale; il 17,9% ne ammette la pericolosità ma ritiene che essa dipenda dalla *quantità assunta*, dalla *capacità di reggere gli alcolici*, dal *trascorrere del tempo dal momento in cui si è bevuto* e ben il 15,8% delle persone dichiara che il bere alcol *non aumenti il rischio* di incidente stradale (**Figura 7.6**). Questi dati evidenziano la presenza di convincimenti più *deboli* rispetto al 2016 in materia di percezione dei rischi legati all'assunzione di alcol e guida (**Tabella 7.8**).

Figura 7.6 - Crede che mettersi alla guida di un veicolo dopo aver assunto bevande alcoliche, aumenti il rischio di incidente stradale?

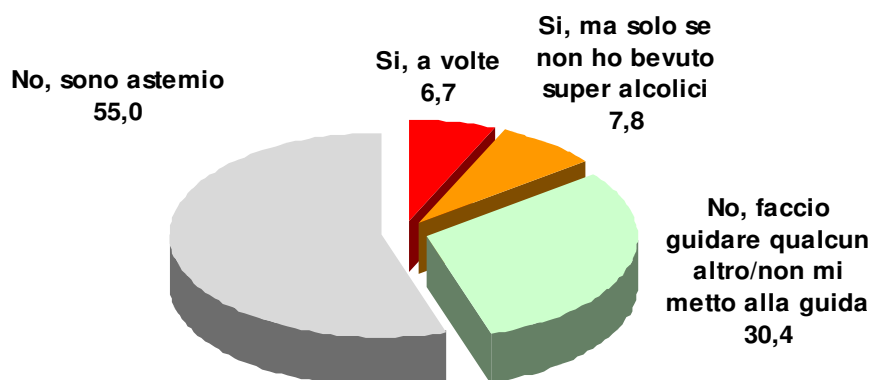
(valori percentuali sul totale dei conducenti di mezzi a motore)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Al di là delle convinzioni dichiarate, la maggioranza delle persone **non guida dopo aver bevuto alcolici** o perché *astemia* (55%) o perché - se ha bevuto - *non si mette alla guida o fa guidare altri* (30,4%). Circa il 15% dei conducenti dichiara comportamenti a rischio: il 6,7% di essi *a volte* guida anche dopo aver bevuto alcolici ed il 7,8% evita di guidare solo se ha bevuto super-alcolici (**Figura 7.7**). Questi dati non evidenziano differenze di rilievo rispetto al 2016 (**Tabella 7.8**).

Figura 7.7 - A lei capita di mettersi alla guida di un veicolo (a 2 o 4 ruote) dopo aver assunto bevande alcoliche? (valori percentuali sul totale dei conducenti di mezzi a motore)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

L'analisi per genere mostra la generale maggior prudenza delle donne rispetto agli uomini; quella per età mostra che gli adulti tra i 24 e i 44 anni hanno la minor percezione del rischio ma anche che le percentuali maggiori di soggetti che dichiarano di essersi messi alla guida pur avendo bevuto si rilevano tra ~~chi~~ i 45-60enni (**Tabella 7.7**).

Tabella 7.7 – Valutazioni e comportamenti sull'uso di bevande alcoliche e guida, per genere e classe di età. Anno 2018 (valori percentuali sul totale dei conducenti di mezzi a motore)

MODALITA'	Totale	Maschi	Femmine	14-24 anni	25-34 anni	35-44 anni	45-60 anni	61-70 anni
Crede che mettersi alla guida di un veicolo dopo aver assunto bevande alcoliche, aumenti il rischio di incidente stradale?								
Si	66,3	58,1	75,8	67,0	53,3	56,8	70,3	82,2
Si, ma dipende dalla quantità assunta	12,9	14,6	10,8	17,9	14,7	12,8	11,6	11,4
Si, ma dipende dalla "capacità di reggere l'alcool"	0,7	0,9	0,4	0,5	0,9	0,3	0,6	1,3
No, se sono passate almeno 2 ore	4,3	4,1	4,5	2,0	4,5	5,5	5,0	2,3
No	15,8	22,2	8,5	12,5	26,7	24,6	12,5	2,8
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
A lei capita di mettersi alla guida di un veicolo (a 2 o 4 ruote) dopo aver assunto bevande alcoliche?								
Si, a volte	6,7	6,8	6,7	5,7	5,4	6,4	8,4	5,5
Si, ma solo se non ho bevuto super alcolici	7,8	9,8	5,5	6,7	9,3	7,1	7,6	8,3
No, faccio guidare qualcun altro/non mi metto alla guida	30,4	34,9	25,3	36,3	32,1	26,1	31,0	30,6
No, sono astemio	55,0	48,5	62,6	51,4	53,3	60,5	53,0	55,6
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Tabella 7.8 – Valutazioni e comportamenti sull'uso di bevande alcoliche e guida. Anni 2016-2018 (valori percentuali sul totale dei conducenti di mezzi a motore)

MODALITA'	2016	2018
Crede che mettersi alla guida di un veicolo dopo aver assunto bevande alcoliche, aumenti il rischio di incidente stradale?		
Si	82,3	66,3
Si, ma dipende dalla quantità assunta	12,2	12,9
Si, ma dipende dalla "capacità di reggere l'alcool"	1,1	0,7
No, se sono passate almeno 2 ore *	1,2	4,3
No	3,2	15,8
Totale	100,0	100,0
A lei capita di mettersi alla guida di un veicolo (a 2 o 4 ruote) dopo aver assunto bevande alcoliche?		
Si, a volte	7,0	6,7
Si, ma solo se non ho bevuto super alcolici	7,4	7,8
No, faccio guidare qualcun altro/non mi metto alla guida	29,6	30,4
No, sono astemio	56,0	55,0
Totale	100,0	100,0

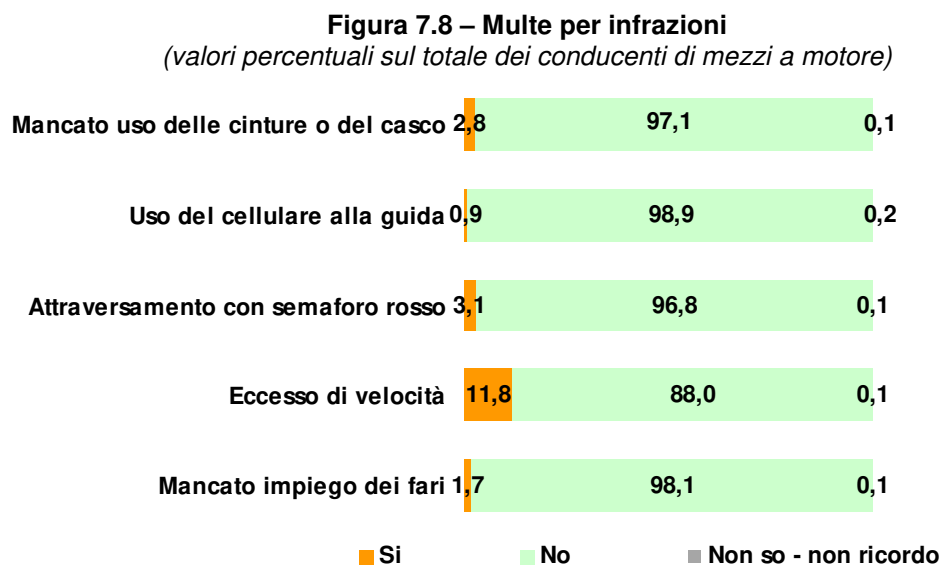
Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anni 2016-2018

(*) nel 2016 la risposta era "Si, ma dipende dal tempo trascorso tra il momento in cui si è bevuto e il momento in cui ci si mette alla guida".

7.5 Le infrazioni e i controlli

L'infrazione sanzionata con più frequenza tra i conducenti di mezzi a motore è l'eccesso di velocità (11,8%) seguita a distanza dall'attraversamento con il semaforo rosso (3,1%) e dal

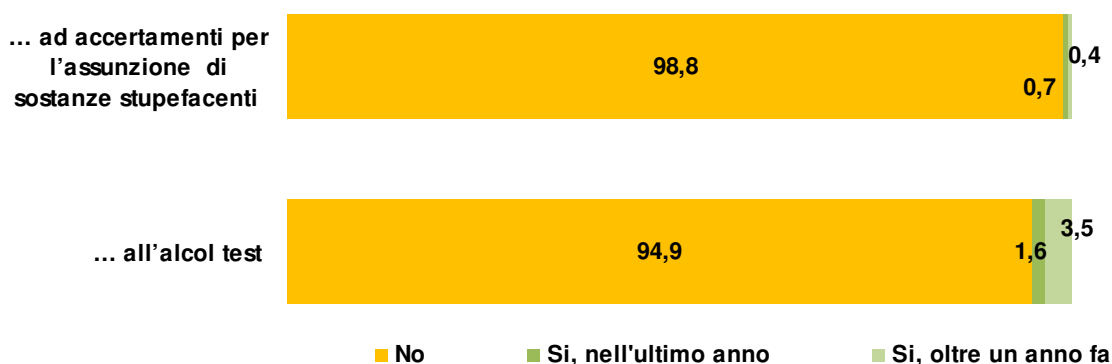
dal mancato uso delle cinture o del casco (2,8%) (**Figura 7.8**). Si tratta di valori in calo rispetto al 2016: erano rispettivamente pari al 25,7%, 5,9% e 7,4%.



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Poco più dell'1% dei conducenti di mezzi a motore è stato sottoposto ad accertamenti per verificare l'assunzione di sostanze stupefacenti da parte degli organi di polizia e circa il 5% è stato sottoposto ad *alcol test* (1,6% nell'ultimo anno e 3,5% in precedenza) (**Figura 7.9**). Si tratta di valori in calo rispetto al 2016.

Figura 7.9 - E' mai stato sottoposto da parte degli organi di polizia ...?
(valori percentuali sul totale dei conducenti di mezzi a motore)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

7.6 La legge sull'omicidio stradale

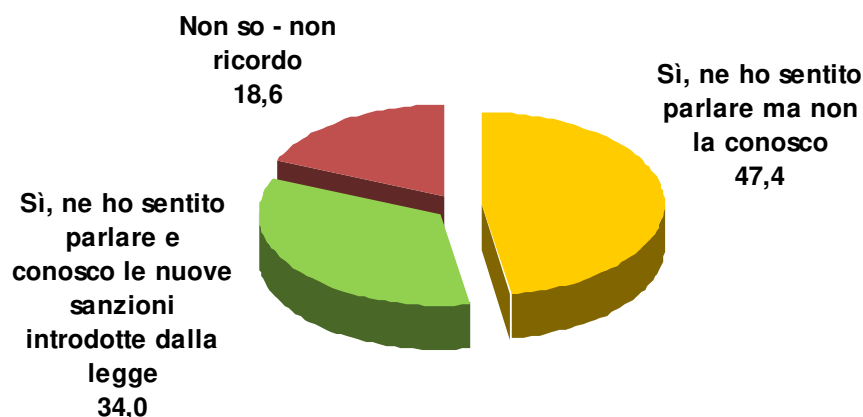
Nel marzo 2016 è stata approvata la cosiddetta *legge sull'omicidio stradale*¹¹ introducendo importanti novità che nell'autunno 2016, quando fu realizzata la precedente rilevazione, non

¹¹ Legge n.41 del 23.03.2016 – Introduzione del reato di omicidio stradale e del reato di lesioni personali stradali.

risultavano adeguatamente conosciute. Con l'indagine del 2018 si è cercato di valutare se - a oltre due anni dalla sua entrata in vigore - si sono avuti dei cambiamenti in positivo.

I risultati evidenziano una situazione controversa: aumentano coloro che dichiarano di conoscere la legge e le sue sanzioni (da 26,7% al 34,0%) ma aumentano anche coloro che non sanno rispondere (da 10,8% al 18,6%) e si attestano a quasi la metà (47,4%) coloro che ne hanno solo sentito parlare (Figura 7.10 e Tabella 7.9a).

Figura 7.10 - E' a conoscenza dell'entrata in vigore della cosiddetta legge sull'omicidio stradale? (valori percentuali sul totale dei conducenti di mezzi a motore)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Tabella 7.9a – Conoscenza della nuova legge sull'omicidio stradale. Anni 2016-2018 (valori percentuali sul totale dei conducenti di mezzi a motore)

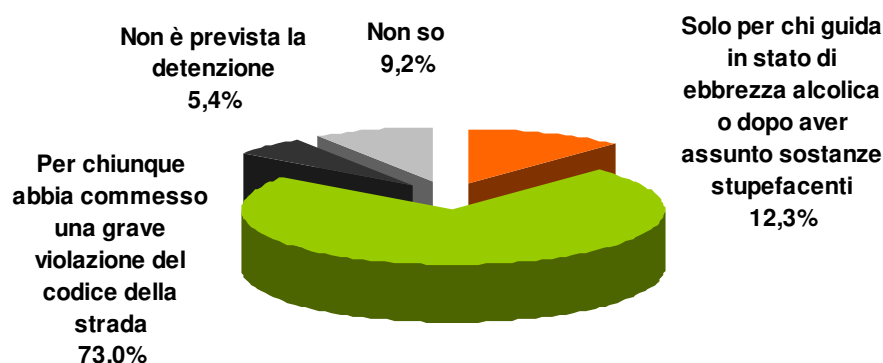
MODALITA'	2016	2018
<i>E' a conoscenza dell'entrata in vigore della cosiddetta legge sull'omicidio stradale?</i>		
Si, ne ho sentito parlare ma non la conosco	62,5	47,4
Si, ne ho sentito parlare e conosco le nuove sanzioni introdotte dalla legge	26,7	34,0
non so / non ricordo	10,8	18,6
Totale	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anni 2016-2018

Aumenta invece in misura significativa, da 48,2% al 73,0%, la quota di coloro che esprimono la consapevolezza del fatto che, in caso di incidente stradale con conseguenze mortali, la legge prevede la detenzione per chiunque abbia commesso una grave violazione del Codice della strada (per esempio *passaggio col rosso, eccesso di velocità, sorpasso presso attraversamento pedonale o linea continua*) (Figura 7.11 e Tabella 7.9b).

La conoscenza della legge va dunque diffondendosi sebbene resti un importante 27% di persone che risultano sostanzialmente ignare delle conseguenze penali che comporta una guida fortemente scorretta: il 12,3% pensa che la detenzione sia riservata *solo* a chi ha causato un incidente mortale avendo *assunto alcolici o stupefacenti*, il 5,4% ritiene che non *sia prevista alcuna detenzione* mentre nel 9,2% dei casi non viene fornita risposta (Figura 7.11).

Figura 7.11 - In caso di incidente mortale è prevista la detenzione...
(% sul totale dei conducenti di mezzi a motore)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Tabella 7.9b – Conoscenza della nuova legge sull'omicidio stradale. Anni 2016-2018
(valori percentuali sul totale dei conducenti di mezzi a motore)

MODALITA'	2016	2018
In caso di incidente mortale è prevista la detenzione ...		
Solo per chi guida in stato di ebbrezza alcolica o dopo aver assunto sostanze stupefacenti	28,1	12,3
Per chiunque abbia commesso una grave violazione del codice della strada	48,2	73,0
Non è prevista la detenzione	1,1	5,4
Non so	22,6	9,2
Totale	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anni 2016-2018

La **Tabella 7.10** mostra che in generale sono gli uomini e i soggetti nelle fasce di età centrali comprese tra i 25 e i 44 anni ad avere una conoscenza e una consapevolezza delle conseguenze penali in caso di incidenti mortali maggiori rispetto alla media.

Tabella 7.10 – Conoscenza della legge sull'omicidio stradale per genere e classe di età.
Anno 2018 (valori percentuali sul totale dei conducenti di mezzi a motore)

MODALITA'	Totale	Maschi	Femmine	14-24 anni	25-34 anni	35-44 anni	45-60 anni	61-70 anni
<i>E' a conoscenza dell'entrata in vigore della cosiddetta legge sull'omicidio stradale (L. 41 del 23 marzo 2016)</i>								
Sì, ne ho sentito parlare ma non la conosco	47,4	44,7	50,5	54,3	42,4	36,5	48,5	60,5
Sì, ne ho sentito parlare e conosco le nuove sanzioni introdotte dalla legge	34,0	35,8	32,1	28,8	36,8	44,3	30,0	29,1
No, non so / non ricordo	18,6	19,6	17,4	16,9	20,7	19,2	21,5	10,5
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
In caso di incidente mortale è prevista la detenzione..:								
Solo per chi guida in stato di ebbrezza alcolica o dopo aver assunto sostanze stupefacenti	12,3	11,1	13,8	12,0	10,4	8,5	12,1	20,0
Per chiunque abbia commesso una grave violazione del codice della strada	73,0	76,2	69,4	69,0	76,2	79,6	71,5	66,9
Non è prevista la detenzione	5,4	5,4	5,4	3,2	6,5	7,2	5,9	1,9
Non so	9,2	7,4	11,4	15,8	6,8	4,7	10,6	11,2
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

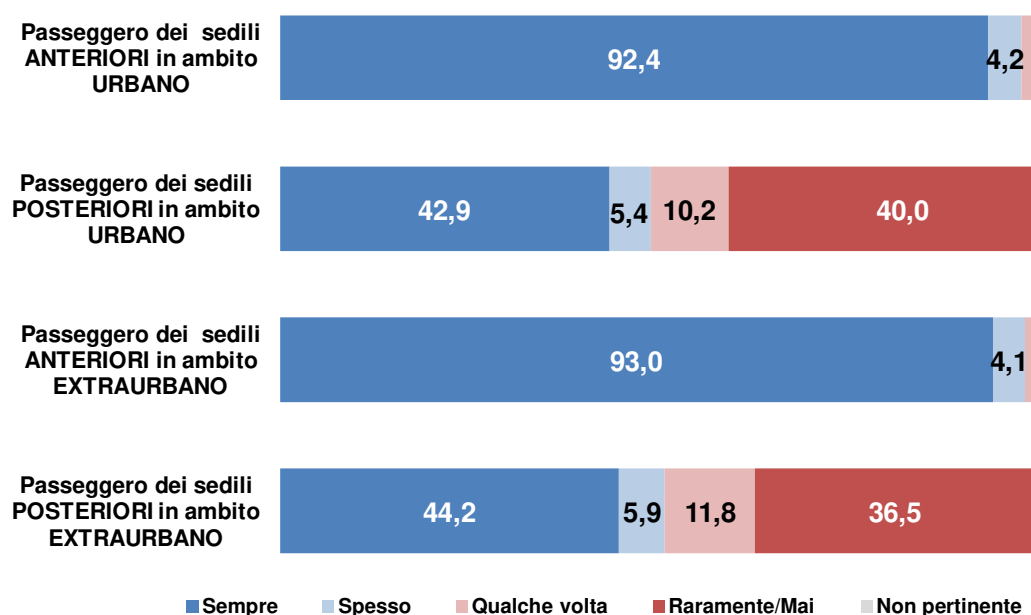
Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

7.7 I passeggeri e le cinture di sicurezza

L'approfondimento sull'uso delle **cinture di sicurezza** rilevato presso i **passeggeri degli autoveicoli**¹² consente di osservare che (Figura 7.12):

- una larghissima maggioranza di passeggeri - circa il 93% - dichiara di usare *sempre* le cinture di sicurezza quando è *passeggero del sedile anteriore*, indipendentemente dall'ambito urbano o extraurbano in cui sta viaggiando; si tratta di un valore in crescita rispetto al 2016 quando si attestava intorno all'88%;
- il comportamento risulta molto diverso nel caso del **sedile posteriore**, che risulta utilizzato *sempre* o *spesso* dal 48,3% dei passeggeri nel caso di spostamenti in ambito urbano e dal 50,1% nel caso di spostamenti in ambito extra-urbano. Si tratta di valori sostanzialmente stabili rispetto al 2016%.
- queste considerazioni risultano valide, senza significative differenze, sia tra gli uomini che tra le donne, sia nelle diverse fasce di età (**Tabella 7.11**).
- i comportamenti si confermano molto differenziati a seconda del sedile – anteriore o posteriore - in cui il passeggero si trova e invece sostanzialmente simili per tipologia di spostamento urbano o extra-urbano.
- l'uso delle cinture di sicurezza nei sedili posteriori si conferma essere un comportamento non particolarmente necessario e socialmente desiderabile.

Figura 7.12 – Frequenza di utilizzo delle cinture di sicurezza dei passeggeri degli autoveicoli
(valori percentuali sul totale della popolazione 14-70 anni)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

¹² Questo aspetto è stato rilevato non solo sui conducenti di mezzi a motore ma su tutta la popolazione, poiché chiunque può trovarsi in questa situazione.

Tabella 7.11 – Frequenza di utilizzo delle cinture di sicurezza dei passeggeri degli autoveicoli per genere e classe di età. Anno 2018

(valori percentuali sul totale della popolazione tra 14 e 70 anni)

MODALITA'	Totale	Maschi	Femmine	14-24 anni	25-34 anni	35-44 anni	45-60 anni	61-70 anni
Con quale frequenza utilizza le cinture di sicurezza, quando è passeggero in ambito urbano e siede ...								
nei sedili anteriori								
Sempre	92,4	92,3	92,4	91,1	94,1	93,7	91,2	92,9
Spesso	4,2	4,0	4,5	6,0	3,1	3,9	4,9	2,8
Qualche volta	1,7	1,6	1,8	1,6	1,9	1,4	1,6	2,2
Raramente/Mai	1,4	1,6	1,1	1,1	0,9	0,8	1,8	1,6
Non pertinente	0,3	0,5	0,2	0,2	0,0	0,2	0,6	0,5
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
nei sedili posteriori								
Sempre	42,9	44,1	41,8	47,2	50,0	45,6	42,3	32,2
Spesso	5,4	4,7	6,0	7,0	4,9	6,4	4,4	5,4
Qualche volta	10,2	9,2	11,1	7,5	7,7	8,1	10,0	16,9
Raramente/Mai	40,0	39,8	40,3	37,6	37,3	39,3	40,9	43,2
Non pertinente	1,5	2,2	0,8	0,7	0,1	0,7	2,4	2,4
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Con quale frequenza utilizza le cinture di sicurezza, quando è passeggero in ambito extraurbano e siede ...								
nei sedili anteriori								
Sempre	93,0	93,6	92,4	91,1	93,4	94,3	92,4	93,8
Spesso	4,1	3,5	4,6	5,6	4,2	3,8	4,5	2,2
Qualche volta	1,3	1,0	1,5	2,3	1,1	0,8	0,9	1,8
Raramente/Mai	1,3	1,4	1,3	0,8	1,3	0,9	1,7	1,7
Non pertinente	0,3	0,5	0,2	0,2	0,0	0,2	0,6	0,5
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
nei sedili posteriori								
Sempre	44,2	45,0	43,4	50,2	48,7	47,8	43,4	33,7
Spesso	5,9	5,1	6,8	8,0	7,0	5,6	4,9	6,0
Qualche volta	11,8	11,1	12,5	7,8	10,2	9,7	12,3	17,7
Raramente/Mai	36,5	36,5	36,4	33,3	33,6	36,2	37,1	40,2
Non pertinente	1,6	2,3	0,8	0,7	0,5	0,8	2,4	2,5
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Percezione dei rischi stradali e comportamenti – *SINTESI*

Le strade e gli spostamenti sentiti come più pericolosi

Le strade più pericolose, nella percezione dei conducenti di mezzi a motore, sono le **strade urbane (43,6%)**: si tratta di una percezione in crescita (nel 2016 riguardava il 32,9% dei conducenti). Sostanzialmente stabile invece la percezione di pericolosità delle autostrade (circa il 22%), mentre in calo la percezione di pericolosità delle **strade extraurbane considerate** rischiose dal 34,6% dei conducenti (44,7% nel 2016).

Gli spostamenti più pericolosi si confermano quelli **notturni** (53,6%), seguiti da quelli **del fine settimana** (21,7%) e di **inizio/fine giornata lavorativa** (19%).

L'incontro con la **fauna selvatica** mentre si è alla guida ha riguardato negli ultimi due anni il 16% dei conducenti, si tratta di una percentuale in calo rispetto al 2016 (24,6%).

Il grado di attenzione nei confronti degli effetti di farmaci e dell'alcol

Guidare dopo aver assunto dei **farmaci può essere pericoloso** perché possono causare sonnolenza e ridurre l'attenzione: tuttavia dall'indagine 2018 e dal confronto con i dati 2016 non emerge una chiara consapevolezza di questa problematica da parte dei conducenti: coloro che dichiarano di non assumere mai farmaci (o farmaci non noti) prima di guidare crescono dal 29,7% al 49,2% e coloro che ne controllano sempre gli effetti prima di guidare calano dal 47,8% al 31,5%. Si tratta di andamenti di non facile interpretazione e che destano preoccupazione.

L'assunzione di alcol prima di mettersi alla guida è oggettivamente un importante fattore di rischio di incidente stradale, indipendentemente dalle caratteristiche fisiche del guidatore o dai suoi comportamenti, vi è però una quota importante, e in aumento, di conducenti che ritengono che la pericolosità dell'alcol dipenda dalla quantità assunta, dalla capacità di reggere gli alcolici, dal trascorrere del tempo dal momento in cui si è bevuto (si è passati da 14,5% del 2016 al 17,9% del 2018); nonché una quota rilevante e anch'essa in crescita di persone che dichiarano che l'alcol non aumenta il rischio di incidente stradale (dal 3,2% al 15,8%). Questi dati evidenziano quello che potremmo chiamare un rafforzamento di quei convincimenti permissivi, apparentemente tolleranti e sicuramente pericolosi, che circondano il bere. Tuttavia al di là delle dichiarazioni, sul fronte dei comportamenti - o quanto meno dei comportamenti dichiarati, non si notano ulteriori criticità: la maggioranza delle persone dichiara di non guidare dopo aver bevuto alcolici o perché astemia (55%) o perché - se ha bevuto - non si mette alla guida o fa guidare altri (30,4%). I comportamenti a maggior rischio riguardano il 15% dei conducenti: il 6,7% di essi a volte guida anche dopo aver bevuto alcolici ed il 7,8% evita di guidare solo se ha bevuto super-alcolici.

Infrazioni e controlli

L'infrazione più frequente è *l'eccesso di velocità* (11,8%), seguita dall'*attraversamento con il semaforo rosso* (3,1%) e dal *mancato uso delle cinture o del casco* (2,8%). Si tratta di valori in calo rispetto al passato.

Per quanto attiene ai controlli da parte degli organi di polizia su guida e uso di alcol e stupefacenti, si è rilevato che il 5,1% è stato sottoposto nell'ultimo anno o in precedenza ad alcol test e l'1,2% ad accertamenti per verificare l'assunzione di sostanze stupefacenti. Si tratta di valori in calo rispetto al 2016.

La conoscenza della legge sull'omicidio stradale (Legge n.41 - del 23.03.2016)

Rispetto al 2016, anno in cui è entrata in vigore la cosiddetta legge sull'omicidio stradale, aumentano coloro che dichiarano di conoscerla (da 26,7% del 2016 si arriva al 34,0%) rimanendo peraltro ancora una minoranza.

Aumenta comunque in misura significativa, da 48,2% del 2016 al 73,0% del 2018, la quota di coloro che esprimono la consapevolezza del fatto che, in caso di incidente stradale con conseguenze mortali, la legge prevede la detenzione per chiunque abbia commesso una grave violazione del Codice della strada. E si riduce – dal 28,1% al 12,3% - la quota di coloro che ritengono che la detenzione sia riservata *solo* a coloro che causano un incidente mortale sotto effetto di alcol o sostanze stupefacenti,

La conoscenza della legge va dunque progressivamente diffondendosi sebbene permanga quasi un terzo di persone ignare delle conseguenze penali che comporta una guida fortemente scorretta.

L'uso delle cinture di sicurezza dei passeggeri nei sedili anteriori e posteriori

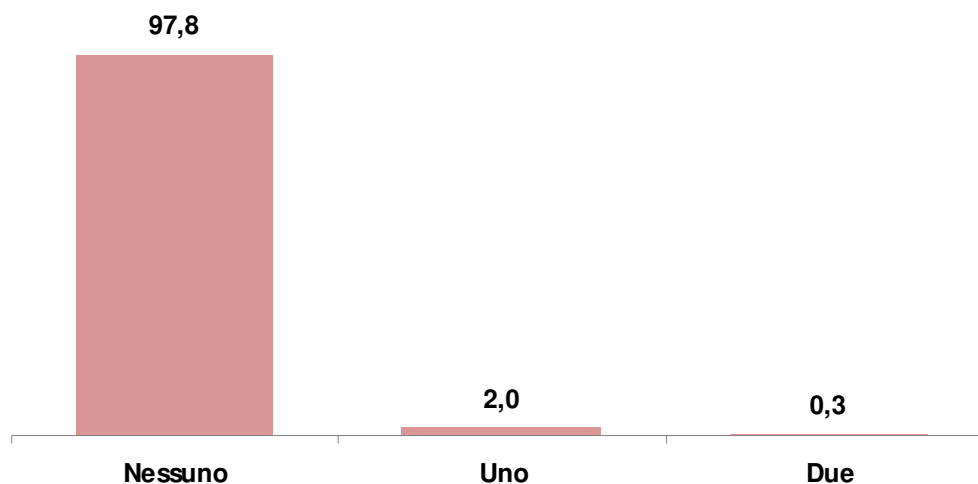
Oltre il 90% dei passeggeri di autoveicoli usa *sempre* le cinture di sicurezza quando siede sul sedile anteriore (sia in ambito urbano che extraurbano).

Tale percentuale si riduce al 43-44% quando ci si riferisce al sedile posteriore evidenziando che in questo caso l'uso delle cinture di sicurezza non è percepito come un comportamento importante per la propria sicurezza e socialmente desiderabile.

8. Gli incidenti nell'ultimo anno

Il 2,3% della popolazione in età 14-70 anni ha vissuto nell'ultimo anno uno o due incidenti (Figura 8.1).

Figura 8.1- Numero di incidenti nell'ultimo anno
(valori percentuali sul totale della popolazione 14-70 anni)

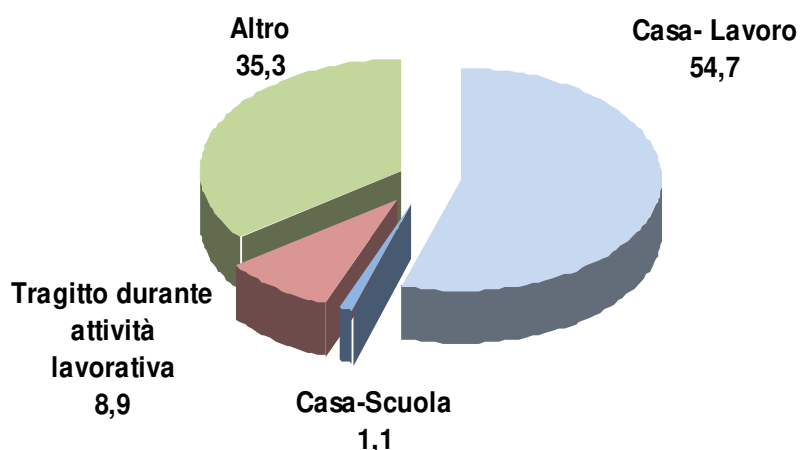


Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

L'approfondimento realizzato sui soggetti che hanno vissuto un incidente - il più grave nel caso in cui ne abbiano subito più d'uno - consente di fare le seguenti considerazioni¹³:

- 1) nella maggioranza dei casi (54,7%) l'incidente si è verificato nel **tragitto casa-lavoro** (Figura 8.2);
- 2) al momento dell'incidente, l'84,5% dei soggetti era **conducente di un mezzo**; il 7,5% **passaggero** e l'8% **pedone** (Figura 8.3).

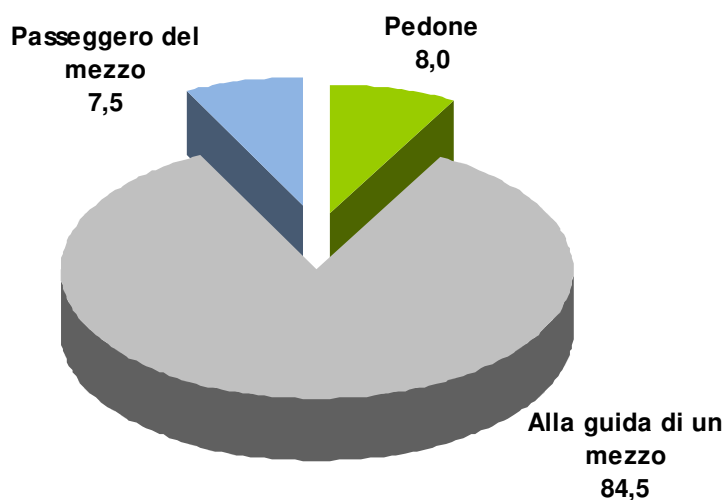
Figura 8.2 – Quando è stato coinvolto nell'incidente che tipo di tragitto stava percorrendo?
(% sul totale dei soggetti che hanno avuto incidenti nell'ultimo anno – incidente più grave)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

¹³ La numerosità campionaria dei soggetti che hanno avuto almeno un incidente nell'ultimo anno, pari a 85 casi, è piccola e consente di effettuare solo stime per il livello regionale da considerare con prudenza.

Figura 8.3 – Quando è stato coinvolto nell'incidente lei era...
 (percentuali sul totale dei soggetti che hanno avuto incidenti nell'ultimo anno – incidente più grave)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Focalizzando l'attenzione sugli incidenti nei quali le persone coinvolte sono *conducenti o passeggeri di un mezzo*, si osserva che

- 1) nell'88,5% dei casi il conducente è alla guida di un'auto, nel 5,4% di un ciclomotore e nel 6,1% di una bicicletta (**Figura 8.4**);
- 2) gli incidenti si concretizzano in molti modi diversi: prevalgono peraltro gli **scontri di veicoli in marcia (46,2%)** seguiti dagli **urti con un veicolo fermo o con altri elementi della strada (18,9%)** e dalle **frenate improvvise (15,4%)** (**Figura 8.5**).

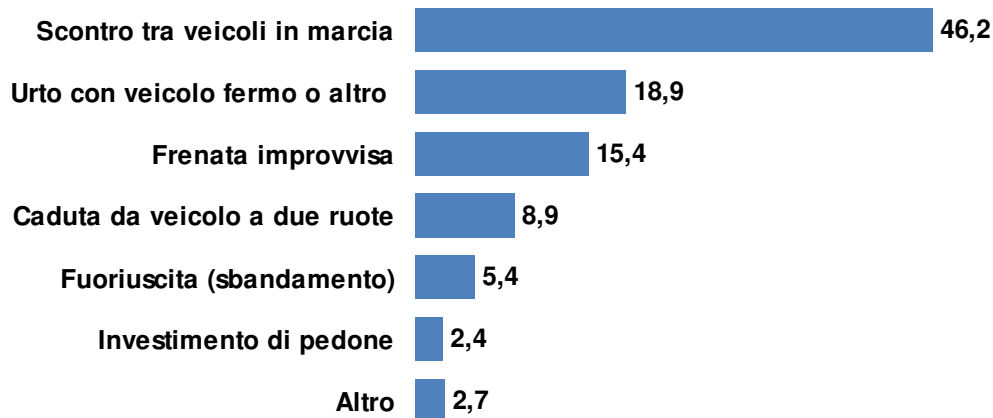
Figura 8.4 – Mezzo guidato in occasione dell'incidente
 (valori percentuali sul totale dei soggetti che hanno avuto incidenti nell'ultimo anno come conducenti o passeggeri di un mezzo - incidente più grave)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Figura 8.5 – Tipo di incidente

(% sul totale dei soggetti che hanno avuto incidenti nell'ultimo anno come conducenti o passeggeri di un mezzo - incidente più grave)

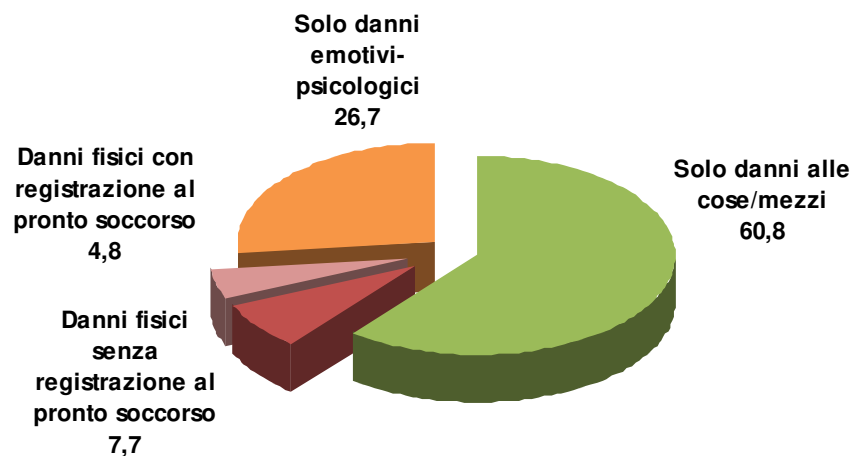


Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Infine si osserva che in circa il 40% dei casi le persone coinvolte in un incidente hanno avuto conseguenze di tipo fisico e/o psicologico: nel 4,8% si è trattato di problemi rilevanti che hanno comportato una *registrazione al pronto soccorso*, nel 7,7% si fa riferimento a danni fisici che *non hanno richiesto il ricorso al pronto soccorso* e nel 26,7% di *danni di tipo emotivo e psicologico* (Figura 8.6).

Figura 8.6 – Conseguenze dell'incidente

(% sul totale dei soggetti che hanno avuto incidenti nell'ultimo anno – incidente più grave)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Gli incidenti nell'ultimo anno – SINTESI

Il 2,3% della popolazione di riferimento ha avuto uno o più incidenti nell'ultimo anno.

Nella maggioranza dei casi l'incidente è avvenuto lungo il tragitto casa-lavoro (54,7%) e al momento dell'incidente la maggior parte dei soggetti coinvolti **era alla guida del mezzo (84,5%)**, per lo più **un'automobile**.

Gli incidenti si concretizzano in molti modi ma prevalgono gli **scontri di veicoli in marcia (46,2%)**; **circa il 40% delle persone coinvolte negli incidenti hanno subito danni fisici/o psicologici**; nel 4,8% dei casi con necessità di ricorso al pronto soccorso.

9. Sintesi conclusiva

Una larga maggioranza di persone si trova ogni giorno di fronte ai rischi della strada:

l'88,5% della popolazione toscana tra i 14 e i 70 anni guida *uno o più mezzi a motore o una bicicletta*; l'80,8% guida un *mezzo a motore a due e/o quattro ruote*, principalmente l'automobile. Tutti i mezzi di trasporto, ad eccezione della bicicletta, sono usati molto intensamente – da 3 a 7 volte la settimana. Vi è dunque una larghissima maggioranza di persone che si trova quotidianamente o quasi di fronte ai rischi e ai pericoli della strada.

Lo stato del manto stradale, primo elemento di rischio nelle percezioni dei conducenti:

sia i pedoni che i conducenti percepiscono i rischi connessi allo stato della strada che percorrono e indicano nelle **condizioni del manto stradale** (o del **marciapiede** nel caso dei pedoni) l'aspetto più critico e rischioso. Altre difficoltà segnalate sono le carenze della segnaletica, la presenza di ghiaccio e acqua sulla strada, le dimensioni limitate della carreggiata/marciapiede, la scarsa illuminazione e visibilità.

Rispetto all'indagine del 2016 la percezione del rischio dei diversi utenti della strada (ciclisti, conducenti di moto e ciclomotori, di mezzi a 4 ruote) presenta elementi di conferma ma anche cambiamenti di prospettiva: in particolare segnaliamo che accanto alla pericolosità delle *condizioni del suolo* cresce, nella percezione generale, il peso del rischio legato al *comportamento scorretto degli automobilisti*.

Tutte le strade sono rischiose ma soprattutto quelle urbane: i conducenti percepiscono come pericolose un po' tutte le tipologie di strade - urbane, extraurbane ed autostrade – esprimendo valutazioni correlate all'area di residenza e alle proprie esperienze di vita e spostamento (chi vive in aree urbane percepisce come maggiormente pericolose le strade urbane mentre chi vive in contesti extraurbani considera più rischiose le strade extraurbane). In questo contesto complessivo però emerge la crescita della percezione della pericolosità riferita alle **strade urbane**.

Inoltre gli spostamenti che destano maggior preoccupazione sono gli **spostamenti notturni**.

Luci e alcune ombre nei comportamenti relativi all'uso dei dispositivi di sicurezza: su alcuni fronti i conducenti toscani dimostrano un buon livello di attenzione in materia di sicurezza mentre su altri risultano meno prudenti e consapevoli dei rischi:

- ✓ è ampiamente diffuso e in crescita **l'uso delle cinture di sicurezza** da parte dei conducenti di autoveicoli e dei passeggeri seduti sul sedile anteriore, ma rimane ancora piuttosto basso l'uso di questo dispositivo di sicurezza da parte dei passeggeri seduti sui sedili posteriori, sia in ambito urbano che extraurbano;
- ✓ oltre il 90% di coloro che trasportano bambini in automobile utilizza sempre gli appositi **seggolini o adattatori per bambini** (percentuale in crescita rispetto al 2016) e risulta anche maggiormente diffusa la corretta conoscenza di ciò che la normativa prevede in materia di sistemi di sicurezza per i bambini a bordo (la quota di conducenti che trasportano bambini in auto e che conoscono in modo corretto la normativa è passata dal 44% del 2016 al 63,6% del 2018).

Modesto invece, sia pur in crescita, l'uso – peraltro non obbligatorio - **dei caschetti protettivi per i bambini trasportati in bicicletta**, a dimostrazione di una scarsa consapevolezza della loro utilità.

- ✓ buono e in crescita su tutte le tipologie di strade **l'impiego dei fari anabbaglianti in orario diurno**, ma permangono quote non trascurabili di conducenti che non li accendono sulle strade extraurbane e in autostrada dove vige l'obbligo di accensione.

Il cellulare alla guida è un nuovo e importante elemento di rischio: i dati pubblicati da Istat sugli incidenti stradali nel 2017 in Italia¹⁴ ci dicono che i decessi sono tornati ad aumentare allontanandoci da quel trend di riduzione stabilito a livello europeo che dovrebbe portarci a dimezzare il numero di morti entro il 2020; ci dicono inoltre che tra le vittime sono in aumento i motociclisti e i pedoni mentre risultano stabili gli automobilisti e in calo ciclomotoristi e ciclisti e che la **distrazione è la prima causa di incidente**. In questo contesto è noto che il **cellulare** e **lo smartphone** rappresentano un'importante fonte di distrazione quando si è alla guida: tali apparecchi, consentendo di svolgere molte attività oltre a quella propria del telefono - leggere e scrivere messaggi/email, visualizzare o postare sui social network -, inducono molte persone a consultarli frequentemente, spesso in una sorta di dipendenza, determinando importanti situazioni di rischio.

Su questo fronte l'indagine 2018 evidenzia delle convergenze rispetto ai dati ISTAT:

- ✓ innanzi tutto l'aumento di coloro che utilizzano il cellulare, sia alla guida dell'automobile (57,1% rispetto a 42,5% del 2016) sia alla guida della moto/ciclomotore (26,8% rispetto a 15,2%) e il calo dell'uso di sistemi di sicurezza (auricolari, bluetooth o vivavoce). Si tratta di comportamenti diffusi che oltretutto non risultano molto sanzionati: dall'indagine emerge infatti che solo una percentuale minima di soggetti, nonostante l'uso apertamente dichiarato, sia stata multata negli ultimi due anni per aver guidato usando il cellulare. Si può quindi ritenere che l'insieme di diversi fattori, quali la *forte attrattiva da parte di strumenti che stimolano una costante attenzione*, la *visibilità di un comportamento largamente diffuso* e il *modesto rischio di ricevere sanzioni*, abbiamo contribuito nel tempo ad estendere – e a far considerare socialmente accettabile - un comportamento pericoloso.
- ✓ un altro aspetto indagato, sempre nell'ottica dei rischi che si corrono quando si è alla guida e si usano in modo non adeguato le nuove tecnologie, riguarda **l'utilizzo dei navigatori** che risultano usati in modo abituale dal 15,2% dei conducenti nella tipologia di dispositivo autonomo di bordo e dal 13,5% come applicazione del cellulare. Anche se si tratta di comportamenti che se messi in atto in modo corretto non violano il codice della strada, di fatto costituiscono un altro elemento che si aggiunge alla normale attività di guida, lasciando spazio a possibili utilizzi sbagliati, in particolar modo quando si tratta di una applicazione del cellulare, che potrebbe essere consultata quindi anche senza gli adeguati supporti di sicurezza. Inoltre il fatto che la maggioranza dei conducenti (51,6%) ritenga che tali strumenti non pregiudichino l'attenzione rispetto alla strada fa pensare ad una sostanziale sottovalutazione dei rischi.

Il bere tra tolleranza e consapevolezza della sua pericolosità: permane ed è anzi in ripresa la percentuale di conducenti che ritengono che la pericolosità dell'alcol dipenda dalla quantità assunta, dalla capacità di reggere gli alcolici, dal trascorrere del tempo dal momento in cui si è bevuto (si è passati da 14,5% del 2016 al 17,9% del 2018) e non rappresenti invece sempre e comunque un rischio. Emerge quindi un modo di porsi di fronte al bere caratterizzato da una certa "tolleranza". Ma di fronte al quesito diretto sul comportamento

¹⁴ Istat, "Incidenti Stradali. Anno 2017", Comunicato 23.07.2018

tenuto si mantiene elevata la quota di coloro che dichiarano di non porsi mai alla guida dopo aver bevuto o perché astemi o perché fanno guidare altri se hanno bevuto. Sembra dunque essere presente la reale consapevolezza della pericolosità dell'uso dell'alcol ma anche un certo atteggiamento comprensivo.

Va diffondendosi la consapevolezza delle sanzioni previste dalla legge sull'omicidio stradale: rispetto al 2016, anno in cui è entrata in vigore la legge n.41 che ha introdotto il reato di omicidio stradale e di lesioni personali stradali, sono aumentati coloro che dichiarano di conoscerla, rimanendo peraltro ancora una minoranza (34%).

E' comunque aumentata in misura significativa, dal 48,2% del 2016 al 73,0% del 2018, la quota di coloro che hanno consapevolezza delle sanzioni previste dalla legge e che sono a conoscenza del fatto che, in caso di incidente stradale con conseguenze mortali, la legge prevede la detenzione per chiunque abbia commesso una grave violazione del Codice della strada. Nel contempo si riduce la quota di coloro che ritengono erroneamente che la detenzione sia riservata *solo* a coloro che causano un incidente mortale sotto effetto di alcol o sostanze stupefacenti. La conoscenza della legge va dunque diffondendosi anche se molto resta da fare.

10. Nota Metodologica

L'indagine, promossa dal *Centro di Monitoraggio Regionale delle Sicurezza Stradale* e curata dal Settore Sistema Informativo di Supporto alle decisioni - Ufficio regionale di Statistica, si è posta l'obiettivo di valutare la percezione dei rischi e i comportamenti in materia di sicurezza stradale adottati dai cittadini toscani, confrontandoli con quelli rilevati nell'analoga edizione dell'indagine realizzata del 2016. Sono stati considerati in particolare i comportamenti degli *utenti forti della strada* - automobilisti e guidatori di mezzi pesanti - e degli *utenti deboli della strada* - pedoni, ciclisti, guidatori di moto e ciclomotori.

L'indagine ha seguito la stessa impostazione adottata nella edizione 2016, che fa riferimento alle seguenti scelte metodologiche e operative:

- 1. popolazione obiettivo:** è costituita dai cittadini residenti in Toscana in età compresa tra i 14 ed i 70 anni che sono pari a 2.650.177 (**Tabella 10.1**).

Tabella 10.1 – Popolazione toscana in età 14-70 anni

Area territoriale	Classe di età					
	14-24 anni	25-34 anni	35-44 anni	45-60 anni	61-70 anni	Totale
Garfagnana e Lunigiana	9.897	10.158	14.155	27.439	15.251	76.900
Area Metropolitana	160.226	170.858	235.027	403.291	202.256	1.171.658
Area Metropolitana Costiera	114.792	123.405	176.500	306.167	157.675	878.539
Rurale e Meridionale	69.106	75.758	101.704	179.745	96.767	523.080
Totale	354.021	380.179	527.386	916.642	471.949	2.650.177

Fonte: Elaborazione del Settore su dati Istat aggiornati al 01.01.2017

- 2. ambiti di stima:** gli ambiti di stima considerati sono:

- **la regione**
- **4 aree territoriali:** Area Garfagnana e Lunigiana; Area Metropolitana; Area Metropolitana Costiera; Area Rurale e Meridionale
- **5 classi di età:** 14 – 24 anni; 25 – 34 anni; 35 – 44 anni; 45 – 60 anni; 61 – 70 anni.

- 3. indagine di tipo campionario:** la numerosità campionaria complessiva è di 4.200 interviste, di cui 3.360 ad utenti della strada (definiti come coloro che utilizzano almeno per tre giorni la settimana, come conducente, un qualsiasi veicolo a motore) e 840 a non utenti della strada (definiti come coloro che non usano mai mezzi a motore, o che li usano, come conducente, raramente o 1-2 giorni la settimana). La distribuzione campionaria teorica delle 4.200 interviste agli utenti della strada per area territoriale e fascia di età è stata calcolata in termini di allocazione ottimale secondo quanto riportato in **Tabella 10.2a** e **Tabella 10.2b**.

Durante la rilevazione sono state tenute sotto controllo la distribuzione a livello regionale del totale delle interviste per genere e classe di età.

Nella **Tabella 10.3** è riportata la distribuzione campionaria effettivamente realizzata sia per gli *utenti della strada* che per i *non utenti*. La distribuzione delle interviste agli utenti della strada appare sostanzialmente allineata a quella teorica con alcuni scarti contenuti rispetto alla distribuzione per classe di età.

Tabella 10.2a – Allocazione campionaria teorica – Utenti della strada

Utenti della Strada	14 - 24 anni	25 - 34 anni	35 - 44 anni	45 - 60 anni	61 - 70 anni	Totale
Area Garfagnana e Lunigiana	91	93	128	248	139	699
Area Metropolitana	223	220	213	252	205	1.113
Area Metropolitana Costiera	160	159	160	192	160	831
Area Rurale e Meridionale	117	122	135	207	136	717
Totale	591	594	636	899	640	3.360

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Tabella 10.2b – Distribuzione teorica delle 840 interviste ai Non Utenti della strada

Non Utenti della Strada	14 - 24 anni	25 - 34 anni	35 - 44 anni	45 - 60 anni	61 - 70 anni	Totale
Area Garfagnana e Lunigiana	23	23	32	62	35	175
Area Metropolitana	56	55	53	63	51	278
Area Metropolitana Costiera	40	40	40	48	40	208
Area Rurale e Meridionale	29	31	34	51	34	179
Totale	148	149	159	224	160	840

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Tabella 10.3 – Allocazione realmente ottenuta

UTENTI DELLA STRADA

Utenti della Strada	14 - 24 anni	25 - 34 anni	35 - 44 anni	45 - 60 anni	61 - 70 anni	Totale
Area Garfagnana e Lunigiana	69	74	134	270	154	701
Area Metropolitana	187	222	219	266	212	1.106
Area Metropolitana Costiera	160	159	161	195	160	835
Area Rurale e Meridionale	85	113	143	225	153	719
Totale	501	568	657	956	679	3.361

NON UTENTI DELLA STRADA

Non Utenti della Strada	14 - 24 anni	25 - 34 anni	35 - 44 anni	45 - 60 anni	61 - 70 anni	Totale
Area Garfagnana e Lunigiana	24	12	27	63	49	175
Area Metropolitana	56	37	56	72	58	279
Area Metropolitana Costiera	40	38	36	48	46	208
Area Rurale e Meridionale	31	21	34	54	39	179
Totale	151	108	153	237	192	841

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

4. rilevazione telefonica: la rilevazione telefonica ha somministrato, con metodologia CATI (Computer Assisted Telephone Interview), tra il 23 aprile e il 5 giugno 2018, il questionario riportato nel capitolo 11. L'attività si è svolta nei giorni feriali nelle fasce orarie serali (17.00-21.00) e il sabato mattina. Sono state effettuate interviste anche in altri momenti della giornata per lo più a seguito di appuntamenti telefonici presi con gli intervistati.

- 5. esiti della rilevazione telefonica:** per raggiungere - nel rispetto del disegno campionario - la numerosità stabilita sono stati lavorati 39.517 numeri di telefono, con un rapporto di 9 a 1 tra numero di nominativi utilizzati e interviste realizzate. La **Tabella 10.4** riporta la distribuzione degli esiti finali di tutti i tentativi di contatto telefonico realizzati.
- 6. precisione delle stime:** i dati rilevati sono stati pesati con coefficienti di riporto all'universo ottenuti come rapporto tra la numerosità dell'universo nello strato e la rispettiva numerosità campionaria, dove lo strato è stato individuato come incrocio tra area territoriale, genere e classe di età. La **Tabella 10.5** riporta, per le sotto-popolazioni analizzate nell'indagine, la precisione delle stime relativa ad alcuni valori puntuali della stima in termini di semi-intervalli di confidenza al 95%.

Tabella 10.4 – Esiti dei contatti telefonici (valori assoluti e percentuali)

Esiti dei contatti telefonici	v.a.	%
Residente-domiciliato fuori Toscana	4	0,01
Nucleo familiare >70 anni	1.378	3,5
Non risponde nessuno (tel. Libero - Segr. Tel - Fax)	30.505	77,2
Numero occupato	153	0,4
Num. non collegato/inesistente/non abilitato	512	1,3
Negozi/società	135	0,3
Appuntamento	246	0,6
Rifiuto iniziale	1.016	2,6
>5 Contatti	404	1,0
Rifiuto genitore int. minorenni	1	0,00
Non parla italiano	18	0,05
Intervista interrotta	74	0,2
Gia' interv./Doppio	8	0,02
Stratificazione chiusa	849	2,1
Intervista completa	4.202	10,6
Non utenti oltre 840	12	0,03
<i>Totale Contatti</i>	<i>39.517</i>	<i>100,0</i>

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Tabella 10.5 – Precisione delle stime per le principali sotto-popolazioni indagate e valore della stima puntuale (valore del semi-intervallo di confidenza al 95%)

Ambiti di stima	Dimensione		Stime puntuali osservate										
	Universo	Campione	5%	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	95%
Popolazione 14-70 - Pedoni	2.650.177	4.202	0,6%	0,9%	1,2%	1,4%	1,5%	1,5%	1,5%	1,4%	1,2%	0,9%	0,6%
Utenti della strada	2.116.807	3.361	0,7%	1,0%	1,3%	1,5%	1,6%	1,7%	1,6%	1,5%	1,3%	1,0%	0,7%
Non utenti della strada	533.370	841	1,4%	2,0%	2,6%	3,0%	3,2%	3,3%	3,2%	3,0%	2,6%	2,0%	1,4%
Ciclisti	592.696	916	1,4%	1,9%	2,5%	2,9%	3,1%	3,2%	3,1%	2,9%	2,5%	1,9%	1,4%
Conducenti di mezzi a 2 ruote a motore	168.779	267	2,6%	3,5%	4,7%	5,4%	5,8%	5,9%	5,8%	5,4%	4,7%	3,5%	2,6%
Conducenti di mezzi a 4 ruote	2.065.665	3.220	0,7%	1,0%	1,4%	1,6%	1,7%	1,7%	1,7%	1,6%	1,4%	1,0%	0,7%
Conducenti di mezzi a 2 o 4 ruote	2.123.552	3.319	0,7%	1,0%	1,3%	1,5%	1,6%	1,7%	1,6%	1,5%	1,3%	1,0%	0,7%
Soggetti che hanno avuto almeno un incidente nell'ultimo anno	59.355	85	4,6%	6,3%	8,4%	9,6%	10,3%	10,5%	10,3%	9,6%	8,4%	6,3%	4,6%

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

SEZIONE 3 – CICLISTI

Sezione dedicata a coloro che guidano la bicicletta: D1.1.00 ≠ Raramente

Lei mi ha detto che guida la bicicletta.....:

D.3.1 Quando guida una bicicletta, con quale frequenza utilizza ... ?

	Sempre	Spesso	Qualche volta	Raramente/Mai
3.1.1 - Il caschetto protettivo	1	2	3	4
3.1.2 - Abiti catarifrangenti	1	2	3	4

D.3.2 Quando trasporta un bambino sulla bicicletta, gli fa indossare un caschetto protettivo?

1. Non trasporto bambini sulla mia bicicletta
2. Sì sempre
3. Sì qualche volta
4. Raramente/mai

D.3.3 Quali condizioni della strada e quali comportamenti ritiene più pericolosi quando è alla guida della bicicletta? (spontanea, multipla – max 3 risposte)

1. Presenza di buche e deterioramento dell'asfalto
2. Dimensioni limitate della carreggiata
3. Scarsa illuminazione
4. Assenza/insufficienza della segnaletica orizzontale o verticale
5. Presenza di rotonde senza percorsi pedonali/ciclabili
6. Presenza di lavori in corso
7. Condizioni di scarsa visibilità della strada
8. Comportamento degli automobilisti
9. Assenza di marciapiede
- 10 Altro (specificare): _____

SEZIONE 4 – CONDUCENTI DI MEZZI A 2 RUOTE

Sezione dedicata a coloro che guidano il motociclo e/o il ciclomotore almeno 1-2 volte a settimana

Lei mi ha detto che guida un mezzo a due ruote.....:

D.4.1 Le capita di trasportare bambini sul suo motociclo/ciclomotore?

1. NO → passare a D.4.2
2. SI -> passare a D.4.1a

D.4.1a - Se sì, come li trasporta ... ?

1. Davanti a me, in piedi
2. Davanti a me, seduto
3. Dietro, con i piedi sulle pedanine
4. Dietro, con i piedi non appoggiati sulle pedanine

D.4.2 Con quale frequenza le capita di utilizzare il telefono cellulare per parlare o inviare messaggi mentre guida il motociclo/ciclomotore?

1. Sempre
2. Qualche volta
3. Raramente
4. Mai

D.4.3 Quali condizioni della strada e quali comportamenti ritiene più pericolosi quando è alla guida di un motociclo/ciclomotore? (spontanea, multipla – max 3 risposte)

1. Presenza di buche e deterioramento dell'asfalto
2. Dimensioni limitate della carreggiata
3. Scarsa illuminazione
4. Assenza/insufficienza della segnaletica orizzontale o verticale
5. Assenza di guardrail
6. Presenza di lavori in corso
7. Presenza di ghiaccio sul manto stradale
8. Presenza di acqua sul manto stradale
9. Condizioni di scarsa visibilità
10. Comportamento degli automobilisti
11. Assenza di marciapiede
12. Altro (specificare): _____

SEZIONE 5 – CONDUCENTI DI MEZZI A 4 RUOTE

Sezione dedicata a coloro che guidano un mezzo a motore 4 ruote almeno 1-2 volte a settimana

Mi ha detto che guida un veicolo privato a 4 ruote....:

D.5.1. Con quale frequenza utilizza le cinture di sicurezza presenti in un autoveicolo quando si trova nelle seguenti situazioni ? (una risposta per riga)

	Sempre	Spesso	Qualche volta	Raramente/Mai
5.1.1 - E' alla guida in città (ambito urbano)	1	2	3	4
5.1.2 - E' alla guida fuori città (ambito extraurbano)	1	2	3	4

D.5.2 Le capita di viaggiare in auto con bambini?

1. NO → passare a domanda D.5.5
2. SI → passare a domanda D.5.2a

D.5.2a - Con quale frequenza?

1. Spesso
2. Qualche volta
3. Raramente

D.5.3 I bambini devono essere assicurati con sistemi di ritenuta a bordo degli autoveicoli (seggiolini o adattatori) fino a? (Leggere, risposta singola)

1. 6 anni
2. 1,50 m di altezza o 36 Kg di peso
3. 18 kg
4. Altro _____
5. Non so

D.5.4 Quando è responsabile del trasporto di un bambino, come guidatore con quale frequenza utilizza i seggiolini o adattatori omologati gruppo 0/1/2/3, nei seguenti ambiti?

	Sempre	Qualche volta	Raramente/Mai	Non pertinente
5.4.1 – In città (ambito urbano)	1	2	3	4
5.4.2 – Fuori città (ambito extraurbano)	1	2	3	4

D.5.5 Con quale frequenza impiega nell'orario diurno i fari anabbaglianti quando, alla guida di un autoveicolo, percorre le seguenti strade? (una risposta per riga)

	Sempre	Qualche volta	Raramente/Mai	Non pertinente
5.5.1 - Strade urbane	1	2	3	4
5.5.2 - Strade extraurbane principali e secondarie	1	2	3	4
5.5.3 - Autostrade	1	2	3	4

D.5.6 Con quale frequenza le capita di utilizzare il telefono cellulare per parlare o inviare messaggi mentre guida?

1. Sempre
2. Qualche volta
3. Raramente
4. Mai → passare a D.5.8

D.5.7 Con quale frequenza usa sistemi viva voce, auricolare o bluetooth?

1. Sì, sempre
2. Qualche volta
3. Raramente/Mai

D.5.8 Con quale frequenza quando è alla guida della sua auto utilizza il navigatore di bordo? E il navigatore del suo cellulare?

	Spesso	Qualche volta	Raramente/ Mai	Non pertinente (non possiedo)
5.8.1 - Navigatore di bordo	1	2	3	4
5.8.2 - Navigatore del cellulare	1	2	3	4

D.5.8.a Con quali delle seguenti affermazioni è maggiormente d'accordo ?

1. Aiutano ad orientare la guida senza pregiudicare l'attenzione alla strada
2. Costituiscono una fonte di distrazione anche se li ritengo utili
3. Non so

D.5.9 Quali condizioni della strada e quali comportamenti ritiene più pericolosi quando è alla guida di un automezzo? (spontanea, multipla – max 3 risposte)

1. Presenza di buche e deterioramento dell'asfalto
2. Dimensioni limitate della carreggiata
3. Scarsa illuminazione
4. Assenza/insufficienza della segnaletica orizzontale o verticale
5. Assenza di guard rail
6. Presenza di lavori in corso
7. Presenza di ghiaccio sul manto stradale
8. Presenza di acqua sul manto stradale
9. Condizioni di scarsa visibilità
10. Comportamento degli automobilisti
11. Assenza di marciapiede
12. Altro (specificare): _____

SEZIONE 6 – RISCHI SULLA STRADA

Sezione dedicata a coloro che guidano un mezzo a motore a 2 e/o a 4 ruote almeno 1-2 volte a settimana

D.6.1 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 (22:00 – 07:00)
3. Spostamenti nel fine settimana
4. Non so / Non risponde

D.6.2 Quale tipo di strada considera più rischiosa? (Leggere – 1 sola risposta)

1. Strade urbane
2. Extraurbane secondarie (strade provinciali, regionali, statali)
3. Extraurbane principali (es. superstrada, SGC, Raccordi autostradali)
4. Autostrade

D.6.3 Negli ultimi due anni le è mai capitato, alla guida di un mezzo, di imbattersi in fauna selvatica e di trovarsi in difficoltà? (Leggere – 1 sola risposta)

1. No, non mi è capitato
2. Sì ma non mi ha causato difficoltà o danni
3. Sì e mi ha causato danni al mezzo
4. Sì e mi ha causato sia danni al mezzo che danni fisici

D.6.4 Crede che mettersi alla guida di un veicolo (a 2 o 4 ruote) dopo aver assunto bevande alcoliche aumenti il rischio di incidente stradale? (Leggere, risposta singola)

1. Sì
2. Sì ma dipende dalla quantità assunta
3. Sì ma dipende dalla "capacità di reggere l'alcol"
4. No, se sono passate almeno 2 ore
5. No

D.6.5 A lei capita di mettersi alla guida di un veicolo (a 2 o 4 ruote) dopo aver assunto bevande alcoliche? (leggere - risposta singola)

1. Sì, a volte
2. Sì, ma solo se non ho bevuto super alcolici
3. No, faccio guidare qualcun altro/non mi metto alla guida
4. No, sono astemio

D.6.6 E' mai stato sottoposto da parte degli organi di polizia a ...? Se sì nell'ultimo anno o oltre un anno fa?

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

D.6.7 Quando le capita di prendere un farmaco di non abituale consumo, verifica quali effetti può avere sulla guida?

1. Sì, sempre
2. Sì, qualche volta
3. Raramente/mai
4. Non so, non ricordo
5. Non uso farmaci/non uso farmaci che non conosco

D.6.8 Ricorda di essere stato multato per una delle seguenti infrazioni? (una risposta per riga)

	Sì	No	Non so non ricordo
6.8.1 Mancato uso delle cinture o del casco	1	2	3
6.8.2 Uso del cellulare alla guida	1	2	3
6.8.3 Attraversamento con semaforo rosso	1	2	3
6.8.4 Eccesso di velocità	1	2	3
6.8.5 Mancato impiego dei fari	1	2	3

D.6.9 E' a conoscenza dell'entrata in vigore della cosiddetta legge sull'omicidio stradale (L. 41 del 23 marzo 2016) (Leggere, risposta singola)

1. Sì, ne ho sentito parlare ma non la conosco
2. Sì, ne ho sentito parlare e conosco le nuove sanzioni introdotte dalla legge
3. No, non so / non ricordo

D.6.10 In caso di incidente mortale è prevista la detenzione..: (Leggere, risposta singola)

1. Solo per chi guida in stato di ebbrezza alcolica o dopo aver assunto sostanze stupefacenti
2. Per chiunque abbia commesso una grave violazione del codice della strada (per es. passaggio col rosso, eccesso di velocità, sorpasso in corrispondenza di attraversamento pedonale o linea continua)
3. Non è prevista la detenzione
4. Non so

Leggere a tutti quelli che rispondono a sezione 6: le comunico che la cosiddetta legge sull'omicidio stradale (L. 41 del 23 marzo 2016) prevede la detenzione non solo per chi guida in stato di ebbrezza alcolica o dopo aver assunto sostanze stupefacenti, ma anche per chiunque abbia commesso una grave violazione del codice della strada (per es. passaggio col rosso, eccesso di velocità, sorpasso in corrispondenza di attraversamento pedonale o linea continua).

SEZIONE 7 – COINVOLGIMENTO IN INCIDENTI STRADALI (Sezione dedicata a tutti)

D.7.1 Nell'ultimo anno in quanti incidenti stradali è stato coinvolto (causato/subito)?
 (Controllo: se D.7.1=0 andare alla Sezione 8)

(se D.7.1 ≥ 1) Le chiederei di rispondere ora ad alcune domande sull'incidente più grave nel quale è stato coinvolto nell'ultimo anno:

D.7.2 Quando è stato coinvolto nell'incidente, che tipo di tragitto stava percorrendo?

1. Casa - lavoro
2. Casa - scuola
3. Tragitto durante l'attività lavorativa
4. Altro

D.7.3 Quando è stato coinvolto nell'incidente, Lei era..?

1. Pedone → *passare a D.7.6*
2. Alla guida di un mezzo
3. Passeggero di mezzo

D.7.4 Di quale mezzo..?

1. Un'automobile
2. Una moto di cilindrata superiore a 125 cc
3. Un ciclomotore
4. Un pullman/autobus
5. Un camion/furgoni/tir
6. Una bicicletta

D.7.5 Che tipo di incidente è stato?

1. Scontro tra veicoli in marcia
2. Investimento di pedone
3. Urto con veicolo fermo o altro
4. Fuoriuscita (sbandamento)
5. Frenata improvvisa
6. Caduta da veicolo a due ruote
7. Altro

D.7.6 Con quali conseguenze per lei?

1. Solo danni alle cose/mezzi
2. Danni fisici senza registrazione al pronto soccorso
3. Danni fisici con registrazione al pronto soccorso
4. Solo danni emotivi-psicologici

SEZIONE 8 – COMPORTAMENTO DA PASSEGGERO

D.8.1 Con quale frequenza utilizza le cinture di sicurezza presenti in un autoveicolo quando è passeggero, in ambito urbano?

D.8.2 E in ambito extraurbano? (una risposta per riga)

	Sempre	Spesso	Qualche volta	Raramente/ Mai	Non pertinente
D.8.1 in ambito urbano?					
8.1.1 - Quando siede nei sedili anteriori	1	2	3	4	5
8.1.2 - Quando siede nei sedili posteriori	1	2	3	4	5
D.8.2 in ambito extraurbano?					
8.2.1 - Quando siede nei sedili anteriori	1	2	3	4	5
8.2.2 - Quando siede nei sedili posteriori	1	2	3	4	5

SEZIONE 9 - DATI DI STRUTTURA

D.9.1 Qual è il suo titolo di studio?

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

L'intervista è terminata, la ringrazio molto per la collaborazione

12. Appendice: Indice delle Tavole statistiche

Tabelle "Guida dei mezzi"

Tabella 1	Popolazione che guida un mezzo (a motore o meno) per tipo di mezzo e frequenza di utilizzo dei mezzi. Anno 2018 <i>(valori assoluti e percentuali)</i>
Tabella 2a	Frequenza di guida dei mezzi per area territoriale. Anno 2018 <i>(valori percentuali)</i>
Tabella 2b	Frequenza di guida dei mezzi per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2018 <i>(valori percentuali)</i>
Tabella 3	Profilo dei diversi utilizzatori della strada. Anno 2018 <i>(valori percentuali)</i>

Tabelle "I pedoni e la sicurezza"

Tabella 4a	I pedoni e la sicurezza stradale per area territoriale. Anno 2018 <i>(valori percentuali)</i>
Tabella 4b	Frequenza di utilizzo e attenzione ai dispositivi di sicurezza da parte dell'utilizzatore della bicicletta. Anno 2018 <i>(valori percentuali)</i>

Tabelle "I ciclisti e la sicurezza"

Tabella 5	Condizioni e comportamenti più pericolosi per l'utilizzatore della bicicletta. Anno 2018 <i>(valori percentuali)</i>
Tabella 6	Frequenza di utilizzo e attenzione ai dispositivi di sicurezza da parte dell'utilizzatore della bicicletta. Anno 2018 <i>(valori percentuali)</i>

Tabelle "I motociclisti e la sicurezza"

Tabella 7	Condizioni e comportamenti più pericolosi per l'utilizzatore della bicicletta. Anno 2018 <i>(valori percentuali)</i>
Tabella 8	Trasporto dei minori e atteggiamenti di sicurezza da parte dei conducenti di mezzi a motore a due ruote. Anno 2018 <i>(valori percentuali)</i>

Tabelle "Gli automobilisti e la sicurezza"

Tabella 9a	Condizioni stradali e comportamenti più pericolosi per i conducenti di mezzi a quattro ruote per area territoriale. Anno 2018 <i>(valori percentuali)</i>
Tabella 9b	Condizioni stradali e comportamenti più pericolosi per i conducenti di mezzi a quattro ruote per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2018 <i>(valori percentuali)</i>
Tabella 10a	Frequenza di utilizzo di cinture di sicurezza e fari anabbaglianti da parte dei conducenti di mezzi a quattro ruote per area territoriale. Anno 2018 <i>(valori percentuali)</i>
Tabella 10b	Frequenza di utilizzo di cinture di sicurezza e fari anabbaglianti da parte dei conducenti di mezzi a quattro ruote per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2018 <i>(valori percentuali)</i>
Tabella 11a	Conoscenza della normativa relativa alla sicurezza dei bambini e frequenza di viaggio con bambini da parte dei conducenti di mezzi a quattro ruote per area territoriale. Anno 2018 <i>(valori percentuali)</i>
Tabella 11b	Conoscenza della normativa relativa alla sicurezza dei bambini e frequenza di viaggio con bambini da parte dei conducenti di mezzi a quattro ruote per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2018 <i>(valori percentuali)</i>
Tabella 12a	Utilizzo del telefono alla guida e uso di sistemi vivavoce, auricolare, bluetooth alla guida da parte dei conducenti di mezzi a quattro ruote per area territoriale. Anno 2018 <i>(valori percentuali)</i>

- Tabella 12b Utilizzo del telefono alla guida e uso di sistemi vivavoce, auricolare, bluetooth alla guida da parte dei conducenti di mezzi a quattro ruote per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2018 *(valori percentuali)*
- Tabella 13a Utilizzo del navigatore alla guida da parte dei conducenti di mezzi a quattro ruote per area territoriale. Anno 2018 *(valori percentuali)*
- Tabella 13b Utilizzo del navigatore alla guida da parte dei conducenti di mezzi a quattro ruote per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2018 *(valori percentuali)*

Tabelle - Conducenti di mezzi a motore a 2 o 4 ruote - "Sicurezza stradale: percezione dei rischi e comportamenti"

- Tabella 14a Tipo di strada, condizioni della strada e spostamenti più rischiosi per i conducenti di mezzi a motore per area territoriale. Anno 2018 *(valori percentuali)*
- Tabella 14b Tipo di strada, condizioni della strada e spostamenti più rischiosi per i conducenti di mezzi a motore per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2018 *(valori percentuali)*

Tabelle - Conducenti di mezzi a motore a 2 o 4 ruote - "Conoscenza della normativa e comportamenti di guida"

- Tabella 15a La sicurezza stradale da parte dei conducenti dei mezzi a motore rispetto alle problematiche legate all'utilizzo di farmaci e all'assunzione di bevande alcoliche per area territoriale. Anno 2018 *(valori percentuali)*
- Tabella 15b La sicurezza stradale da parte dei conducenti dei mezzi a motore rispetto alle problematiche legate all'utilizzo di farmaci e all'assunzione di bevande alcoliche e per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2018 *(valori percentuali)*
- Tabella 16a Multe per infrazioni da parte dei conducenti dei mezzi a motore per area territoriale. Anno 2018 *(valori percentuali)*
- Tabella 16b Multe per infrazioni da parte dei conducenti dei mezzi a motore per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2018 *(valori percentuali)*
- Tabella 17a Conoscenza della legge sull'omicidio stradale per area territoriale. Anno 2018 *(valori percentuali)*
- Tabella 17b Conoscenza della legge sull'omicidio stradale per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2018 *(valori percentuali)*

Tabelle "L'incidentalità"

- Tabella 18a Incidentalità nell'ultimo anno per area territoriale. Anno 2018 *(valori percentuali)*
- Tabella 18b Incidentalità nell'ultimo anno per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2018 *(valori percentuali)*
- Tabella 19 Caratteristiche dell'incidentalità nella Regione Toscana. Anno 2018 *(valori percentuali)*

Tabelle "Il comportamento da passeggero"

- Tabella 20a Frequenza di utilizzo delle cinture di sicurezza da parte del passeggero per area territoriale. Anno 2018 *(valori percentuali)*
- Tabella 20b Frequenza di utilizzo delle cinture di sicurezza da parte del passeggero per caratteristiche socio-demografiche. Anno 2018 *(valori percentuali)*