

## RISULTATI DETTAGLIATI

[Risultati italiani in blu e corsivo]

### Codice della strada e istruzioni sanitarie: quell'abitudine a trasgredire le regole

⇒ *Perplessi sulla pertinenza delle regole, francesi ed europei non esitano a ignorarle...*

**Il 75% dei conducenti europei riconosce di non rispettare sempre le regole del Codice della strada (il 70% dei conducenti italiani)** e il 21% di essi lo fa spesso o occasionalmente (contro un 54% che dichiara di farlo raramente). Solo il 25% dei conducenti europei dichiara di non violare mai il Codice della strada (il 30% in Italia).

**Analogamente, gli europei riconoscono di prendersi certe libertà anche nei confronti delle regole sanitarie – ma in misura minore rispetto al Codice della strada: il 70% (cioè 5 punti in meno; e il 66% degli italiani, cioè solo 1 punto in meno) ammette delle inosservanze nei confronti delle norme** (gesti di prevenzione, lockdown, coprifuoco...). Inoltre, il 30% degli europei afferma di non violare mai le regole sanitarie (il 34%) contro il 25% quando si tratta del Codice della strada (il 30%, 4 punti in meno per gli italiani).

**La prima ragione addotta per spiegare il mancato rispetto delle regole da parte di coloro che si concedono degli strappi nei loro confronti, che si tratti delle istruzioni sanitarie o del Codice della strada è che le regole non sarebbero sempre adatte alla situazione o coerenti (il 52% lo afferma a proposito del Codice della strada contro il 45% di chi lo sostiene a proposito delle regole sanitarie; il 40% vs. il 32% degli italiani).** La sensazione che alcune regole sarebbero destinate esclusivamente a emettere sanzioni è nettamente più diffusa per quanto riguarda il Codice della strada (il 29%; il 38%) rispetto alle norme sanitarie (il 15%; il 14%). Al contrario, l'argomento di chi ritiene di poter soprassedere alle regole perché ritiene sufficiente comportarsi in modo attento, è molto più invocato per quanto riguarda la prudenza sanitaria (il 42% degli europei; il 52%) rispetto alla prudenza sulla strada (il 22%; il 27%).

**Coloro che dichiarano di rispettare le regole sembrano prima di tutto motivati dalla finalità delle norme stesse**, vale a dire prevenire i rischi - incidente o contagio -, dato che il timore della multa è, in tutti i casi, la motivazione meno forte. **Inoltre, l'attenzione nei confronti degli altri è nettamente più significativa nel settore sanitario (lo invoca il 45%; il 35%) che sulla strada (il 33%; il 30%),** a maggior ragione quando si tratta della propria cerchia più ristretta (il 23% vs. l'11% in Europa; il 19% vs il 10% in Italia). Sulla strada a prevalere è la preoccupazione della propria sicurezza (il 26% vs. il 27%; il 40% vs. il 19%). La fiducia nella pertinenza delle regole motiva solo scarsamente il loro rispetto (il 30% per il Codice della strada, il 20% per gli italiani, vs. il 17% per le regole sanitarie, il 17% per i conducenti italiani). Anche la paura della multa incide poco nel rispetto delle regole (il 29% per il Codice della strada, il 38% per gli italiani vs. il 15% per le regole sanitarie e il 14% per gli italiani).

**Mentre i francesi, più lucidi rispetto al proprio comportamento,** sono nettamente più numerosi della media degli europei ad ammettere come probabile una parte di responsabilità se capitasse loro un incidente (il 52% dei francesi vs. il 34% della media europea) o se fossero contagiati (il 49% vs. il 40%), *gli italiani, invece, si avvicinano alla media europea: il 30% ammette che avrebbe una parte di responsabilità in caso di incidente vs. il 39% in caso di contagio.*

⇒ *... particolarmente al volante*

E tuttavia, nonostante questa più forte coscienza della propria responsabilità, sono particolarmente numerosi i conducenti europei che non rispettano le regole di base del Codice della strada:

- l'88% dei conducenti europei supera di alcuni chilometri/ora il limite di velocità (*l'86% degli italiani, +2*);
- il 62% passa quando il semaforo è arancione o è appena diventato rosso (*il 50%*);
- il 51% dimentica di mettere la freccia per sorpassare o cambiare direzione (*il 48%, -2*);
- il 43% non si ferma allo stop (*il 40%*);
- il 28% dei conducenti europei sosta in doppia fila (*il 31%*);
- l'8% ammette di guidare anche quando ha superato il limite di alcol consentito senza però sentirne gli effetti (*l'8%; -3*);
- il 7% dichiara di mettersi al volante avendo assunto farmaci che potrebbero alterarne la vigilanza (*il 5% degli italiani*);
- il 3% dei conducenti europei si mette in viaggio avendo fumato cannabis o assunto droghe (*il 2%*).

## Disattenzione: conducenti sempre meno concentrati sulla strada

Nonostante un leggero calo, i conducenti restano molto consapevoli dei pericoli dovuti alla disattenzione: il 54% degli europei (*il 71% degli italiani*) la identifica tra le cause principali di incidenti mortali sulle strade in generale e il 40% (*il 47%*) sulle autostrade. **L'11% in Europa (stessa percentuale in Italia) ha già avuto, o rischiato di avere, un incidente a causa dell'utilizzo del telefono al volante.**

**Tuttavia sono sempre più numerosi i conducenti che adottano comportamenti pericolosi legati agli elementi di distrazione:**

- il 76% (-2) dei conducenti europei ammette di distogliere lo sguardo dalla strada per più di 2 secondi (*il 65% dei conducenti italiani, gli italiani sono i meno numerosi d'Europa ad avere questo comportamento*);
- il 53% dichiara di telefonare con un sistema di conversazione Bluetooth con altoparlante incorporato mentre guida (+3 punti in un anno e +10 in 5 anni; *il 57%, + 5 in un anno e +5 in 5 anni*) - una pratica tanto pericolosa in termini di attenzione quanto gli altri mezzi di conversazione telefonica;
- il 43% imposta il GPS mentre guida (+4 in 5 anni; *il 31%, -2 in un anno, -3 in 5 anni*);
- il 22% invia e/o legge SMS o e-mail durante la guida (*il 27%*);
- il 21% segnala agli altri conducenti degli eventi tramite un'applicazione mentre guida (+3 in un anno e +10 in 5 anni; *il 19%, stabile a un anno e +3 in 5 anni*);
- il 32% telefona durante la guida usando auricolari o cuffie (*il 42%*);
- il 23% telefona mentre guida senza vivavoce (*il 21%*);
- il 7% guarda addirittura dei film o dei video sullo smartphone o il tablet mentre guida (*il 5%*).

## Inciviltà: nonostante una leggera flessione, la strada resta luogo di tensioni

**In questo periodo particolare, i conducenti europei si dimostrano un po' meno critici nei confronti dei propri compatrioti:** li giudicano un po' meno stressati (il 32%, -6 punti; *il 33% degli italiani*) e aggressivi (27%, 24%), e più vigili al volante (18%; *il 13%*). Peraltro con gli altri conducenti non sono sempre così indulgenti: il 79% (-4 punti; *l'87%, -2*) cita almeno un aggettivo negativo per descriverli, giudicandoli prima di tutto irresponsabili (il 46%; *il 51%*) e pericolosi (il 26%; *il 38%*). Costanti nel loro giudizio su se stessi, il 97% si attribuisce almeno un aggettivo positivo per descrivere la propria guida (*il 97%*) e solo il 12% (-2 punti; *il 16%, -4*) ammette almeno un difetto.

**Un certo numero di conducenti è tuttavia cosciente che l'automobile influisce negativamente sul proprio comportamento.** Infatti, il 12% dei conducenti europei (-4 punti; *il 12% degli italiani, -6*) ammette di non essere più veramente la stessa persona quando è al volante e si ritiene più nervoso, impulsivo o aggressivo rispetto alla vita quotidiana. Per il 18% di loro (*il 13%, -3*), la protezione creata dall'abitacolo dell'auto li porta a sentirsi come "in una bolla" e a fare meno attenzione agli altri. Più di 1 europeo su 10 (il 12%; *e il 10%, -4*) arriva addirittura a pensare che sulla strada, "ognuno pensa per sé".

**L'aggressività al volante e le inciviltà segnano una leggera diminuzione rispetto al 2020 ma rimangono molto elevate:** il 52% dei conducenti riconosce che gli capita di insultare un altro conducente (-3 punti; *il 61% dei conducenti italiani*), 47% (-2; *il 56%, -2*) di suonare il clacson in modo inopportuno, 30% (-3; *il 30%, -4*) di stare attaccato deliberatamente al veicolo di un conducente che lo irrita, il 30% (-4; *il 21% dei conducenti italiani, gli europei che rispettano di più questa regola del Codice della strada -3*) di sorpassare a destra in autostrada.

Questa flessione merita tuttavia di essere relativizzata, sia in Italia che in Europa, poiché il **21% dei conducenti (il 21% degli italiani, -5) non esita a scendere dal veicolo per spiegarsi** e anche la percentuale di coloro che dichiarano di aver provato paura per il comportamento aggressivo di un altro conducente resta al suo livello più alto (l'84%; *l'85%*).

**Gli europei apprezzano tuttavia i piccoli gesti di civiltà.** Quindi quando sono in auto e un conducente li lascia passare facendo un gesto di cortesia, considerano in media che il livello di benessere che questo piccolo gesto procura loro è di 8,2/10 (*8,2/10 italiani*). Inoltre, quando lasciano passare un'auto e il suo conducente fa loro un segno per ringraziarli, il livello di benessere è di 8,3/10 in media (*8,2/10*). Infine, quando una persona si scusa per un suo errore alla guida, facendo segno con la mano, valutano la loro sensazione di benessere in 7,8/10 (*7,9/10 per i conducenti italiani*).

## **Sonnolenza: comportamenti a rischio sempre troppo diffusi**

Meno consapevoli dei francesi del rischio di sonnolenza sulle autostrade – questi ultimi hanno identificato per la prima volta dal 2014 la sonnolenza in 2<sup>a</sup> posizione (il 38%, subito dopo la velocità (il 39%) -, gli europei in media posizionano la sonnolenza in 4<sup>a</sup> posizione tra le cause di incidenti mortali su autostrada (20%; *per gli italiani la sonnolenza è tuttavia il 3° fattore citato dopo la velocità (il 50%; +4) e la disattenzione (il 47%)*). Eppure, restano numerosi gli europei che dichiarano che la sonnolenza è stata all'origine di un incidente o di un inconveniente in cui sono stati coinvolti:

- Il 12% ha già avuto, o rischiato di avere, un incidente perché si era assopito (*l'11% degli italiani*);
- il 24% (-3) ha già avuto l'impressione di essersi assopito per qualche secondo al volante (*il 24%; -4*);
- il 15% (-3) ha già sconfinato sulla corsia di emergenza o sulla banchina della strada a causa di un momento di disattenzione o di assopimento (*il 13%; -6*).

Tuttavia, c'è ancora il 24% (-4) dei conducenti europei che considera che si può guidare in stato di stanchezza (*il 21% dei conducenti italiani; -5*) e il 35% (-9) lo fa effettivamente, anche se si sente molto stanco, perché è costretto (*il 33%; -7*).

Per i lunghi tragitti, alcune pratiche, che possono essere all'origine di sonnolenza al volante, regrediscono leggermente ma restano ancora troppo diffuse:

- il 78% (-4 in un anno) dei conducenti europei va a dormire più tardi o si alza più presto del solito prima di un lungo tragitto (*il 76% dei conducenti italiani; -5*);
- il 74% (-3) finisce i preparativi in tarda serata alla vigilia della partenza (*il 74%, -3*);
- il 62% (-5) parte di notte (*il 62%, -2*).

Parallelamente alcune buone abitudini, seppure molto efficaci per prevenire la sonnolenza, sono in diminuzione:

- l'83% (-2) dei conducenti italiani programma gli orari di partenza in funzione delle ore in cui sa di essere meno stanco (*86% degli italiani; -2*);
- il 74% (-3) sposta il momento della partenza quando è stanco (*il 75%, -3*);
- il 68% (-3) cambia conducente nel corso del tragitto (*il 64%; -5*);

- il 52% (-7) si ferma nel corso del tragitto per fare un sonnellino (*il 66%; -3*) - la pratica più efficace per prevenire il rischio di addormentarsi al volante.

E anche se il numero di ore di guida prima di realizzare una pausa diminuisce leggermente: 3 ore e 2 minuti (-4 min) per gli europei e *3 ore e 5 minuti per gli italiani (-6 min)*, la raccomandazione di una pausa ogni 2 ore non è sempre rispettata dal 40% degli europei (-5) (*il 38% degli italiani*) mentre è relativamente conosciuta dal 73% degli europei (*il 67%*). Tra coloro che non rispettano questo consiglio, il 47% indica che si ferma solo quando si sente davvero stanco (*il 47%*) e il 18% considera che questa raccomandazione sia esagerata e che non sia adatta a loro (*il 16%*). L'8% ritiene invece di avere troppa fretta per fare una pausa ogni 2 ore (*il 3%*).

## ZOOM

### **Sicurezza degli operatori autostradali: troppa indifferenza che potrebbe avere conseguenze drammatiche**

In media ogni settimana in Francia più di 2 veicoli di intervento vengono investiti sulla rete autostradale; una tendenza che si conferma in questo inizio d'anno nonostante la riduzione degli spostamenti legati al lockdown<sup>1</sup>.

Questi incidenti sono molto spesso causati da comportamenti pericolosi da parte di conducenti:

- **il 56% (-5 punti) dei conducenti europei (il 53% degli italiani, -6) non rispetta le distanze di sicurezza** - condizione indispensabile per preservare una buona visibilità sulla strada;
- **il 51% (-3; il 47%, -3) dimentica di rallentare avvicinandosi a una zona di lavori.**

**In Francia, la regola del "corridoio di sicurezza" è stata integrata al Codice della strada a settembre 2018.** Sanzionata da una multa forfettaria di 135 € e una perdita di punti a seconda dell'infrazione, mira a proteggere meglio il personale di intervento su una strada, una superstrada o un'autostrada. È una barriera virtuale che i conducenti devono rispettare per allontanarsi al massimo dagli operatori e assicurare loro un perimetro di protezione.

Tuttavia, **più di 1 conducente francese su 4 (il 28%) non conosce ancora questa regola;** una proporzione leggermente inferiore (il 21%) in chi ha conseguito la patente da meno di 3 anni. Complessivamente, quasi 7 conducenti su 10 (il 69%, -4) ammettono di non rispettarla sistematicamente.

**Intervistati sulle principali cause di incidenti che coinvolgono il personale d'intervento in autostrada, i conducenti francesi citano in primo luogo la velocità (il 67%), seguita dalla disattenzione al volante (il 60%) poi dal mancato rispetto delle distanze di sicurezza (il 53%).**

**Solo il 10% dei conducenti francesi menziona la mancanza di visibilità dei veicoli;** un risultato poco sorprendente poiché ogni intervento è accompagnato da un dispositivo di segnalazione molto visibile da lontano (lampeggianti, frecce luminose sul tetto dei furgoni...) purché l'attenzione del conducente sia rivolta alla strada.

**La sonnolenza al volante è menzionata solo per ultima, da solo il 9% dei francesi intervistati.**

Eppure, in 2 incidenti su 3<sup>2</sup> che coinvolgono personale di intervento, sono in causa la disattenzione e la sonnolenza dei conducenti.

---

<sup>1</sup> Bilancio mensile sicurezza del personale di intervento ASFA marzo 2021

<sup>2</sup> Bilancio sicurezza del personale di intervento 2019 - ASFA