

CARTELLA STAMPA

12 maggio 2021

La Fondazione VINCI Autoroutes pubblica i risultati dell'11° Barometro della Guida Responsabile.

Codice della strada: 7 italiani su 10 ammettono di infrangere le regole Tra questi, il 75% non segue sempre le norme sanitarie anti-covid

La Fondazione VINCI Autoroutes pubblica i risultati del suo 11° Barometro della Guida Responsabile e 8° Barometro europeo. Realizzata da Ipsos su 12.400 persone in 11 paesi europei, questa vasta indagine presenta una panoramica dei comportamenti degli europei al volante. Permette di seguire l'evoluzione dei comportamenti a rischio e delle buone pratiche, per contribuire a orientare meglio i messaggi di prevenzione nei paesi europei. In questo periodo di pandemia, si interessa anche al loro rapporto con le regole, sia rispetto al Codice della strada che ai provvedimenti sanitari.

LE PRINCIPALI EVIDENZE

[Risultati italiani in blu e corsivo]

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

- Più di 7 conducenti europei su 10 (il 75%) ammettono di fare delle trasgressioni al Codice della strada e 7 su 10 di non rispettare sempre le regole sanitarie (*il 70% vs. il 66% dei conducenti italiani*);
- **Il 77% dei conducenti europei che dichiarano di concedersi delle libertà con il Codice della strada (*il 75% dei conducenti italiani*), ammettono di fare lo stesso anche con le regole sanitarie anti Covid-19.**
- Il 45% degli europei (*il 35% degli italiani*) che rispetta le regole sanitarie lo fa innanzitutto per attenzione nei confronti degli altri contro solo il 33% di coloro che rispettano il Codice della strada (*il 30% degli italiani*);

Disattenzione: conducenti sempre meno concentrati sulla strada

- Il 53% dei conducenti europei telefona al volante utilizzando un sistema Bluetooth (+3 punti in un anno e +10 punti in 5 anni; *il 57% dei conducenti italiani, cioè +4 punti in un anno e +14 punti in 5 anni*), anche se questa azione altera l'attenzione tanto quanto gli altri mezzi di conversazione¹;
 - il 43% imposta il GPS mentre guida (cioè +4 punti in 5 anni; il 31% degli italiani, cioè -8 punti in 5 anni);
- ⇒ l'11% ha già avuto, o rischiato di avere, un incidente a causa dell'utilizzo del telefono al volante (*l'11%*).

¹ *Studio sugli effetti delle conversazioni telefoniche sulle capacità di attenzione e di percezione dei conducenti (2014), Centro per le indagini neurocognitive e neurofisiologiche dell'Università di Strasburgo (Ci2N) per la Fondazione VINCI Autoroutes.*

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

- Il 12% dei conducenti europei (-4 punti in un anno; *il 12% dei conducenti italiani, -6 punti*) ammette di essere una persona diversa dal solito quando è al volante;
 - il 52% (-3; *il 61%*) riconosce che gli capita di insultare gli altri conducenti;
- ⇒ l'84% (*l'85%; -4*) ha sperimentato situazioni di paura a causa del comportamento aggressivo degli altri conducenti.

Sonnolenza: comportamenti a rischio sempre troppo diffusi

- Il 40% dei conducenti europei (-5 punti; *il 38%*) non rispetta la raccomandazione di una pausa ogni 2 ore, mentre sono più di 9 su 10 a conoscerla (*il 67%*);
 - il 52% si ferma nel corso del tragitto per fare un sonnellino (*66%; -3*);
- ⇒ il 12% ha già avuto, o rischiato di avere, un incidente perché si era assopito al volante (*l'11%*).

Sicurezza degli operatori autostradali: ancora troppa indifferenza

- Il 51% dei conducenti europei dimentica di rallentare nei tratti in cui ci sono lavori in corso (-3; *il 47%, -3*).

"Le regole, che si tratti del Codice della strada o delle istruzioni sanitarie, sono spesso percepite più come un vincolo che come una protezione. Concedendosi dei piccoli "aggiustamenti" delle regole, i conducenti privilegiano il proprio beneficio immediato, trascurano il rischio potenziale di incidenti, e contano sulla propria capacità di controllo per evitarlo. Tuttavia la grande maggioranza degli incidenti dipende dall'errata valutazione del rischio, associata a infrazioni del Codice della strada".

Bernadette Moreau

Delegata generale della Fondazione VINCI Autoroutes per una guida responsabile

RISULTATI DETTAGLIATI

[Risultati italiani in blu e corsivo]

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

⇒ *Perplexi 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 alternarne 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^a posizione (il 38%, subito dopo la velocità (il 39%) -, gli europei in media posizionano la sonnolenza in 4^a 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 lockdown².

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 3³ che coinvolgono personale di intervento, sono in causa la disattenzione e la sonnolenza dei conducenti.

LA FONDAZIONE VINCI AUTOROUTES PER UNA GUIDA RESPONSABILE RICORDA ALCUNI SEMPLICI CONSIGLI PER PREVENIRE I RISCHI DI SONNOLENZA E DISATTENZIONE AL VOLANTE, PRIME CAUSE DI INCIDENTI MORTALI SU AUTOSTRADA, E PER PRESERVARE LA SICUREZZA DEL PERSONALE DI INTERVENTO SU AUTOSTRADA:

- fare una notte completa di sonno il giorno prima della partenza;
- evitare di partire di notte (tra le 22 e le 6);
- effettuare pause regolari nel corso di tutto il tragitto, come minimo ogni due ore;
- fermarsi in un'area di sosta ai primi segni di stanchezza e fare un breve sonnellino;
- non esitare a cambiare regolarmente conducente;
- evitare l'uso di qualsiasi elemento di distrazione quando si guida: conversazioni telefoniche, SMS, GPS, video, applicazioni mobili;
- rispettare le distanze di sicurezza;
- rallentare quando ci si avvicina a una zona di lavori o un incidente;
- segnalare in anticipo i sorpassi e rispettare il corridoio di sicurezza avvicinandosi a un veicolo fermo.

² Bilancio mensile sicurezza del personale di intervento ASFA marzo 2021

³ Bilancio sicurezza del personale di intervento 2019 - ASFA

Metodologia dell'indagine

Per realizzare il Barometro della guida responsabile, Ipsos, dal 9 al 22 marzo 2021, ha intervistato su Internet 12.400 persone di età superiore a 16 anni, di cui minimo 2.400 francesi e 1.000 persone minimo in ciascuno degli altri 10 paesi sondati (Belgio, Germania, Gran Bretagna, Grecia, Italia, Paesi Bassi, Polonia, Slovacchia, Spagna Svezia). La rappresentatività di ogni campione è assicurata dal metodo delle quote.

Informazioni sulla Fondazione aziendale VINCI Autoroutes per una guida responsabile

Creata a febbraio 2011, la Fondazione VINCI Autoroutes per una guida responsabile è al tempo stesso un laboratorio, un osservatorio e uno strumento dedicato all'evoluzione dei comportamenti.

Innanzitutto impegnata nel settore della lotta contro l'insicurezza stradale, ha la missione di promuovere la guida responsabile sulla strada e nel 2018 ha ampliato il campo d'azione ai settori dell'ambiente e dell'educazione a buoni comportamenti civici.

Tra le sue azioni:

- finanziare ricerche scientifiche su alcuni comportamenti a rischio, sul tema della tutela dell'ambiente e attorno all'istruzione e alla lettura come vettori di miglioramento dei comportamenti;
- condurre campagne di informazione e di sensibilizzazione;
- sostenere iniziative associative e civiche a favore di una guida responsabile.

<http://fondation.vinci-autoroutes.com> e account Twitter: @FondationVA, Facebook e LinkedIn

<http://roulons-autrement.com> e account Twitter: @RoulonsA

Contatti stampa:

Federica Aruanno: f.aruanno@inc-comunicazione.it / 344 3449685

Barbara Cimino: b.cimino@inc-comunicazione.it / 335 544 5420

Alessandra Dinatolo: a.dinatolo@inc-comunicazione.it / 348 4151778

Francesca Riccardi: f.riccardi@inc-comunicazione.it / 335 7251741

Valeria Sabato: v.sabato@inc-comunicazione.it / 373 5515109