



MONITORAGGIO DEGLI STILI GUIDA DEGLI UTENTI DELLA RETE ANAS

Lo studio è stato realizzato per ANAS Spa da Righetti e Monte Ingegneri e Architetti Associati con il contributo dell'Unità di Ricerca in Psicologia del Traffico dell'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano

RIGHETTI & MONTE
INGEGNERI E ARCHITETTI ASSOCIATI



Franco Righetti
Michele Monte
Pietro Brunetti
Andrea Pompigna
Mattia Magi
Benedetta Varaldo

Federica Biassoni
Manuela Bina
Paolo Perego

Milano, 10 novembre 2021

MONITORAGGIO DEGLI STILI GUIDA DEGLI UTENTI DELLA RETE ANAS

SINTESI DELLE RISULTANZE

CONTENUTI

1 CONTESTUALIZZAZIONE, MOTIVAZIONI ED ORGANIZZAZIONE DELLO STUDIO CONDOTTO

2 MODALITÀ OPERATIVE DI INDAGINE E RACCOLTA DATI

2.1 MONITORAGGIO IN CAMPO DEI COMPORTAMENTI DI GUIDA DEGLI UTENTI DELLA RETE ANAS

2.2 INDAGINE SUGLI UTENTI DELLA RETE ANAS

3 PRINCIPALI RISULTANZE DELLO STUDIO

3.1 ANALISI DEI DATI RILEVATI SUI COMPORTAMENTI ALLA GUIDA

3.1.1 Utilizzo improprio del cellulare alla guida

3.1.2 Mancato utilizzo delle cinture di sicurezza

3.1.3 Mancato utilizzo dei dispositivi di ritenuta dei bambini a bordo

3.1.4 Mancato utilizzo degli indicatori di direzione

3.1.5 Mancato utilizzo delle luci alla guida

3.1.6 Manovre di sorpasso effettuate in condizioni di divieto

3.2 ANALISI DEI FATTORI ALLA BASE DEI COMPORTAMENTI ALLA GUIDA

3.2.1 Utilizzo improprio del cellulare alla guida

3.2.2 Mancato utilizzo delle cinture di sicurezza

3.2.3 Mancato utilizzo dei dispositivi di ritenuta dei bambini a bordo

3.2.4 Mancato utilizzo degli indicatori di direzione

3.2.5 La percezione degli utenti della rete ANAS

1 CONTESTUALIZZAZIONE, MOTIVAZIONI ED ORGANIZZAZIONE DELLO STUDIO CONDOTTO

Lo studio condotto da Righetti e Monte Ingegneri e Architetti Associati con il contributo dell'Unità di Ricerca in Psicologia del Traffico dell'Università Cattolica del Sacro Cuore ha quale finalità precipua il reperimento ed elaborazione di informazioni sui comportamenti di guida degli utenti della rete ANAS.

In particolare:

- individuare i comportamenti a rischio tenuti dai conducenti e passeggeri dei veicoli leggeri e pesanti durante la guida
- sintetizzare alcuni parametri/indicatori rappresentativi del comportamento di guida degli utenti
- interpretare i parametri/indicatori individuati alla luce di una review della letteratura sul fattore umano elaborata in ambito di psicologia del traffico e di un'analisi della dimensione motivazionale sottostante i comportamenti a rischio

Il comportamento di guida degli utenti è stato analizzato considerando i seguenti indicatori:

- utilizzo improprio telefono cellulare alla guida
- mancato utilizzo cintura di sicurezza (guidatore, passeggero anteriore e passeggero/i posteriore/i)
- mancato utilizzo indicatori di segnalazione cambio corsia per manovra di sorpasso e rientro
- mancato rispetto del divieto di sorpasso nelle strade con segnaletica orizzontale a linea continua

Questi indicatori derivano da un monitoraggio diretto effettuato sulle tipologie di infrastrutture della rete ANAS e cioè: arterie di tipo A quindi di tipo autostradale; arterie di tipo B extraurbane principali a carreggiate separate; arterie di tipo C extraurbane secondarie ad unica carreggiata.

Per ciascuno dei tre tipi di infrastruttura ANAS ha individuato un tracciato stradale significativo:

- **la A90 Grande Raccordo Anulare come esempio di infrastruttura di tipo A**
- **la SS336 della Malpensa come esempio di infrastruttura di tipo B**
- **la SS700 della Reggia di Caserta come esempio di infrastruttura di tipo C**

Le risultanze ottenute consentiranno ad ANAS di progettare e varare, sulla base di indicatori reali ed oggettivi, iniziative e campagne di sensibilizzazione nei confronti degli utenti finalizzate al miglioramento complessivo della sicurezza sulla rete di propria competenza.

2 MODALITÀ OPERATIVE DI INDAGINE E RACCOLTA DATI

La fase operativa di raccolta dei dati di base sui comportamenti degli utenti della rete ANAS e delle informazioni necessarie a individuare e comprendere i fattori motivazionali che inducono i comportamenti rilevati ha riguardato il periodo compreso tra Luglio e Ottobre 2021 e si è articolata in due aspetti principali:

- raccolta diretta in campo delle informazioni mediante il monitoraggio dei comportamenti di guida degli utenti delle tre infrastrutture selezionate
- attivazione di interviste semi-strutturate ad un campione di utenti delle tre infrastrutture selezionate.

2.1 MONITORAGGIO IN CAMPO DEI COMPORTAMENTI DI GUIDA DEGLI UTENTI DELLA RETE ANAS

Le indagini sulle arterie oggetto del monitoraggio sono state effettuate in modalità "postazione mobile", con l'impiego di veicoli con equipaggio di rilevazione a bordo per la trascrizione delle informazioni su apposita modulistica e dotati di videocamere ad elevata risoluzione per riprese in movimento (on-board dash cam). Nei mesi di Luglio e Settembre 2021 sono stati percorsi complessivamente circa 2000 km impiegando due autovetture senza segni distintivi, ciascuna con equipaggio composto da 3 operatori. Le rilevazioni effettuate con telecamere on-board ammontano a circa 60 ore di registrazione.

Le osservazioni complessivamente raccolte sono oltre 6'000:

- circa 3'000 per la Tipologia A

- circa 2'000 per la Tipologia B
- circa 1'000 per la Tipologia C

In termini di classificazione veicolare sono state analizzati i veicoli leggeri, suddivisi nelle tre sotto classi SUV/Luxury, Berlina, City Car, e i veicoli commerciali che comprendono i veicoli operativi/furgoni e i veicoli pesanti. I conducenti dei veicoli sono stati disaggregati per genere e classe di età.

2.2 INDAGINE SUGLI UTENTI DELLA RETE ANAS

Nel mese di Ottobre 2021 sono state effettuate 17 interviste semi-strutturate su domande di natura demografica e di tipologia dell'utente della strada per la raccolta di informazioni sulla:

- percezione dei comportamenti rischiosi degli altri utenti della strada
- percezione dei propri comportamenti rischiosi alla guida
- percezione di sicurezza dell'ambiente stradale

Il campione analizzato risulta così composto:

- 9 intervistati su strade di tipo A (7 uomini e 2 donne)
- 5 intervistati su strade di tipo B (3 uomini e 2 donne)
- 3 intervistati su strade di tipo C (2 uomini e 1 donna)

3 PRINCIPALI RISULTANZE DELLO STUDIO

L'elaborazione delle informazioni ottenute dai rilievi effettuati direttamente sulle tre infrastrutture monitorate restituisce le seguenti principali risultanze.

3.1 ANALISI DEI DATI RILEVATI SUI COMPORAMENTI ALLA GUIDA

3.1.1 Utilizzo improprio del cellulare alla guida

Il cellulare viene utilizzato impropriamente durante la guida dal 12,41% del totale dei guidatori monitorati. Questa percentuale risulta elevata se confrontata con i dati europei che variano dall'1% all'11% in diversi paesi (European Commission, 2018).

Pur non riscontrando differenze di genere su questo comportamento, si rilevano al contrario differenze significative rispetto alla fascia di età del conducente e alla tipologia del veicolo:

- la fascia di età compresa tra i 18 e i 40 anni risulta quella maggiormente incline all'utilizzo improprio del cellulare alla guida (18,06%)
- i conducenti dei veicoli commerciali risultano più inclini all'utilizzo improprio del cellulare alla guida (14,56%).

Con riferimento alla tipologia di strada, l'utilizzo improprio del cellulare risulta massimo sulla tipologia C (17,91%).

3.1.2 Mancato utilizzo delle cinture di sicurezza

La cintura di sicurezza non viene utilizzata dal 28,38% del totale dei guidatori monitorati; la percentuale risulta anche superiore (31,87%) con riferimento al mancato utilizzo da parte del passeggero anteriore.

Il dato risulta ancora maggiore con riferimento al mancato utilizzo della cintura di sicurezza da parte dei passeggeri posteriori (80,12%) evidenziando la quasi totalità di non utilizzo rispetto al campione monitorato.

Questi dati sono lontani dalla media europea: 10% per il mancato utilizzo cinture anteriori e 29% per il mancato utilizzo cinture posteriori (ETSC, 2016).

Con riferimento alle caratteristiche del campione raccolto risultano queste differenze:

- gli uomini tendono ad utilizzare meno la cintura di sicurezza sia come guidatori (32,14%) sia come passeggero anteriore (33,97%) rispetto alle donne (16,52% come guidatore e 25,46% come passeggero anteriore)

- il mancato utilizzo della cintura risulta molto più rilevante per i veicoli commerciali: 47,73% come guidatore e 66,99% come passeggero anteriore a fronte di omologhi valori per i veicoli leggeri che sono 22,59% e 26,31%
- con riferimento all'età si riscontra un minore utilizzo della cintura di sicurezza sia come guidatore sia come passeggero per le due classi 18-40 anni e 40-60 anni.

3.1.3 Mancato utilizzo dei dispositivi di ritenuta dei bambini a bordo

I dispositivi di ritenuta dei bambini non vengono utilizzati dal 49,47% del totale del campione monitorato; in pratica, nella metà delle osservazioni effettuate si è riscontrata questa violazione.

Pur non riscontrando differenze di genere su questo comportamento, si rilevano al contrario differenze significative rispetto alla fascia di età del conducente con una incidenza maggiore per la fascia di età superiore a 60 anni (75,00%) rispetto alle altre due classi: età 40-60 anni (60,00%) e età 18-40 anni (30,56%).

Questa risultanza va messa in relazione con la maggiore probabilità che gli utenti ultrasessantenni siano tipicamente nonni che accompagnano i nipoti, e che la loro minore abitudine alla norma e la percezione di rischio più bassa sia legata a maggiori esperienze positive di viaggi senza seggiolino.

3.1.4 Mancato utilizzo degli indicatori di direzione

Il mancato utilizzo degli indicatori di direzione in manovra risulta rilevante: sulla totalità del campione si riscontra il 55,63% nelle manovre di sorpasso e il 76,46% nelle manovre di rientro.

Con riferimento alle caratteristiche del campione raccolto emerge evidente la minore propensione all'utilizzo degli indicatori di direzione da parte dei conducenti dei leggeri rispetto ai conducenti dei veicoli commerciali:

- 63,32% per la manovra di sorpasso
- 81,22% per la manovra di rientro

3.1.5 Mancato utilizzo delle luci alla guida

Il mancato utilizzo delle luci durante la guida risulta sulla totalità del campione pari al 27,47% con una differenza tra veicoli leggeri (28,93%) prevalente rispetto ai veicoli commerciali (21,97%).

3.1.6 Manovre di sorpasso effettuate in condizioni di divieto

Con specifico riferimento alla infrastruttura di tipo C monitorata su cui vige il divieto di sorpasso per circa l'85% del tracciato il numero delle violazioni rilevate è decisamente significativo: l'81% delle manovre di sorpasso è stato condotto in violazione delle regole vigenti.

3.2 ANALISI DEI FATTORI ALLA BASE DEI COMPORTEMENTI ALLA GUIDA

Con specifico riferimento ai fattori che possono determinare i comportamenti rilevati su campo da parte degli utenti della rete ANAS, lo studio condotto pone in luce le seguenti risultanze principali.

3.2.1 Utilizzo improprio del cellulare alla guida

Il dato rilevato, 12%, è più alto della media a livello europeo (utilizzo improprio compreso tra 1% e 11% in diversi paesi (European Commission, 2018).

Le ragioni che sottendono a questo comportamento possono essere ricondotte a due ordini di considerazioni principali:

- chi utilizza il cellulare alla guida ha generalmente la percezione di poter controllare in ogni caso la situazione, l'ambiente e la vettura
- i rischi connessi all'uso dello smartphone alla guida possono assumere un peso minore rispetto benefici percepiti.

3.2.2 Mancato utilizzo delle cinture di sicurezza

I dati rilevati come mancato utilizzo delle cinture di sicurezza (28,38% come guidatore, 31,87% come passeggero anteriore e 80,12% come passeggero posteriore sono lontani dalla media europea: 10% mancato utilizzo cinture anteriori e 29% mancato utilizzo cinture posteriori (ETSC, 2016).

I dati rilevati suggeriscono una diversa percezione del comportamento di allacciare la cintura se ci si trova in posizione anteriore o posteriore sulla vettura: possono incidere sia l'abitudine sia la percezione del rischio oltre che la durata dello spostamento (per brevi distanze si tende ad utilizzare meno le cinture).

L'obbligo di indossare la cintura sui sedili posteriori è più recente: occorre tempo perché la norma venga recepita (conoscenza) e applicata sistematicamente (consolidamento dell'abitudine). In termini di percezione del rischio, viaggiare sui sedili posteriori è ritenuto meno pericoloso.

Per quanto riguarda i passeggeri anteriori dei veicoli, i segnalatori acustici sulle vetture contribuiscono al corretto utilizzo.

3.2.3 Mancato utilizzo dei dispositivi di ritenuta dei bambini a bordo

I dati rilevati indicano che nel 50% dei casi non vengono utilizzati i dispositivi di ritenuta dei bambini.

Le ragioni possono ricondursi sia a fattori generali quali percorrenza di tragitti brevi, viaggiare sui sedili posteriori e quindi percezione di rischio minore, normativa più recente) sia a fattori specifici quali le proteste dei bambini (spiacevolezza), la necessità di acquistare e installare il dispositivo che non è già presente sulla vettura.

Può influire, come evidenziato dalle elaborazioni effettuate sui dati rilevati che evidenziano un utilizzo minore al crescere dell'età dei conducenti, la minore abitudine alla norma e la percezione di rischio più bassa in relazione a maggiori esperienze positive di viaggi senza seggiolino.

3.2.4 Mancato utilizzo degli indicatori di direzione

I dati rilevati evidenziano uno scarso utilizzo degli indicatori di direzione e suggeriscono una diversa percezione dell'utilità di segnalare o meno la propria intenzione di compiere una manovra e della percezione di rischio associata alla non segnalazione. Tale interpretazione può spiegare il dato rilevato sul maggiore utilizzo degli indicatori di direzione da parte dei guidatori mezzi pesanti, le cui manovre comportano maggiori spazi e tempi di esecuzione con maggiori rischi se esse non vengono colte in tempo degli altri veicoli.

La tendenza ad utilizzare gli indicatori di direzione diventa parte delle abitudini e dello stile di guida, l'attuazione da parte di meno del 50% degli utenti suggerisce una percezione del rischio limitata rispetto all'infrazione.

3.2.5 La percezione degli utenti della rete ANAS

Dalle indagini semi-strutturate effettuate emergono le seguenti risultanze principali.

In termini generali, l'82% degli intervistati ritiene le strade sicure o non evidenzia una rilevante percezione del pericolo rispetto a tutte le tipologie di strade analizzate.

Quali comportamenti rischiosi degli altri utenti della strada sono evidenziati il mancato uso degli indicatori di direzione (17%), la velocità pericolosa (10%) - sorpassi pericolosi (8% e 6%) e le manovre di sorpasso a destra (6%).

Quali propri comportamenti rischiosi alla guida sono evidenziati la velocità pericolosa (28%), l'uso del cellulare alla guida (19%) e il mancato uso degli indicatori di direzione (17%).

Le ragioni addotte da parte degli intervistati quale motivazione di un comportamento scorretto alla guida sono riconducibili a tre principali categorie di fattori: lo stress, l'abitudine e la mancanza di senso civico.

Gli intervistati identificano quali maggiori cause di distrazione alla guida l'utilizzo del cellulare (43%), il dialogo con i passeggeri (11%) e i pensieri quotidiani (11%).

Gli utenti che utilizzano le cinture di sicurezza sui sedili anteriori lo fanno per abitudine (53%) o grazie all'avvisatore presente sul veicolo (18%). Le cinture di sicurezza non vengono usate sui sedili posteriori per errata percezione del rischio (56%) e perché non sono ritenute come obbligatorie (33%).

Per incrementare l'utilizzo delle cinture su tutti i sedili, gli intervistati indicano come possibili soluzioni l'avvisatore acustico obbligatorio per tutti i sedili (29%), maggiori controlli (29%) e maggiore educazione stradale (24%).