



FONDAZIONE
RUBES TRIVA
SICUREZZA, LAVORO, AMBIENTE

INAIL

ISTITUTO NAZIONALE PER L'ASSICURAZIONE
CONTRO GLI INFORTUNI SUL LAVORO



INDAGINE

mobilità, lavoro e salute: l'incidentalità stradale

Condotta dal gruppo di ricerca del Dipartimento di medicina del lavoro, epidemiologia, igiene del lavoro e ambientale di INAIL e dalla Fondazione Rubes Triva

Indagine

**MOBILITA', LAVORO e SALUTE:
L'INCIDENTALITA' STRADALE**

*condotta dal gruppo di ricerca del Dipartimento di medicina
del lavoro, epidemiologia, igiene del lavoro e ambientale di
Inail e la Fondazione Rubes Triva*

Maggio 2023

Pubblicazione realizzata da

Fondazione Rubes Triva
Dipartimento di Medicina, Epidemiologia, Igiene del Lavoro ed
Ambientale, Inail

Coordinamento scientifico

Monica Bigliardi¹, Agnese Martini², Giuseppe Mulazzi¹, Emma
Pietrafesa²

¹Fondazione Rubes Triva

²Dipartimento di Medicina, Epidemiologia, Igiene del Lavoro ed
Ambientale, Inail

Autori

Rosina Bentivenga, Michela Bonafede, Agnese Martini, Emma
Pietrafesa, Simone Russo

INAIL - Dipartimento di Medicina, Epidemiologia, Igiene del Lavoro
ed Ambientale

Progetto grafico di copertina

Ilaria Grasso – Fondazione Rubes Triva

Per informazioni

www.fondazionerubestriva.it

La pubblicazione viene distribuita gratuitamente e ne è quindi vietata la vendita
nonché la riproduzione con qualsiasi mezzo.

È consentita solo la citazione con l'indicazione della fonte.

ISBN 979-12-210-4438-6

INDICE

INTRODUZIONE

I dati di incidentalità stradale globale, europei e nazionali

Incidentalità stradale lavoro-correlata

In Europa

In Italia: i dati Inail

Incidentalità stradale e determinanti di salute

L'emergenza pandemica e la mobilità

Il sistema guida

Attività di guida e processi cognitivi

Incidentalità stradale e determinanti di salute

IL PROGETTO

L'indagine: la web survey

METODOLOGIA

Il questionario di rilevazione

Somministrazione dello strumento di indagine

Analisi statistica

RISULTATI

Sezione 1 – Dati anagrafici

Sezione 2 - Stato di salute

Sezione 3 - Dati lavorativi

Sezione 4 - Mobilità prima dell'emergenza e durante l'emergenza

Sezione 5 – Incidenti e infortuni stradali

Sezione 6 – Rischio strada

Sezione 7 – Formazione/informazione su incidentalità

ALLEGATO

Il questionario dell'indagine

INTRODUZIONE

I dati di incidentalità stradale globale, europei e nazionali

È noto come, ancora oggi, nel mondo gli incidenti stradali rappresentino una delle principali cause di infortuni, invalidità permanenti e, soprattutto, perdite di vite umane.

Le maggiori organizzazioni internazionali dedicano ormai da molti anni grande attenzione a questo fenomeno e periodicamente lanciano moniti a tutti i Paesi per contrastare queste stragi quotidiane sulle strade.

L'agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile riconosce che la sicurezza stradale è un prerequisito per garantire una vita sana, promuovere il benessere e rendere le città inclusive, sicure, resilienti e sostenibili.

I dati diffusi dall'ultimo rapporto globale dell'OMS (Organizzazione mondiale della sanità) nel "Rapporto globale sulla sicurezza stradale 2018" sono allarmanti: ogni anno muoiono nel mondo 1,35 milioni di persone a causa degli incidenti stradali, l'incidentalità stradale rappresenta l'ottava causa di morte per tutte le età e la principale causa di morte fra i giovani tra i 15 e i 29 anni.

I dati mostrano che più della metà dei decessi globali del traffico su strada coinvolge gli utenti vulnerabili: pedoni, ciclisti e motociclisti, ancora troppo spesso trascurati nella progettazione di sistemi stradali in molti paesi. Molti sono i progressi effettuati negli anni, tuttavia, è tutt'altro che uniforme nei vari paesi l'evoluzione della sicurezza stradale, inoltre il tasso di decessi dovuti al traffico stradale è rimasto pressoché costante. Questo dato suggerisce che il problema non sta peggiorando ma a livello globale è lontano l'obiettivo che era stato programmato e prefissato con l'Agenda 2030, che prevedeva una riduzione del numero di morti di metà entro il 2020, in generale i progressi risultano insufficienti.

Anche nell'**Unione Europea** (EU27) il numero delle vittime dovute ad incidente stradale, dopo una lieve deflessione della curva, dovuta alle interruzioni e riduzioni della mobilità determinate dall'emergenza pandemica (-17,1% sul 2019), è ripresa e aumentata nel 2021 (+5,3% rispetto all'anno precedente). Complessivamente, nel 2021 le vittime sono state 19.855, contro 18.861 del 2020 e 22.763 del 2019.

Per quanto riguarda l'**Italia**, l'emergenza pandemica e le misure per contenerla hanno influenzato l'andamento dell'incidentalità stradale e della mobilità nel 2020 e 2021. Dagli ultimi dati forniti dall'Istat, rispetto al 2020, gli incidenti e gli infortunati stradali nel 2021 sono diminuiti nei mesi di gennaio e febbraio e aumentati in misura consistente nel periodo marzo-giugno, per tornare a livelli molto vicini al periodo pre-pandemico nella seconda parte dell'anno: 2.875 decessi per incidente stradale (+20% rispetto all'anno precedente); 204.728 feriti (+28,6%) e 151.875 il numero totale di incidenti stradali (+28,4). I valori sono risultati tutti in crescita rispetto al 2020 ma ancora in diminuzione nel confronto con il 2019 (-9,4% vittime, -15,2% feriti e -11,8% incidenti).

Il primo semestre del 2022 è stato caratterizzato da una netta ripresa della mobilità e come conseguenza anche dell'incidentalità stradale, dopo gli anni in cui la pandemia ha visto la sua fase più acuta. Infatti, secondo le stime preliminari, nel semestre gennaio-giugno 2022 si sono registrati, rispetto allo stesso periodo del 2021, un aumento del numero dei feriti (+25,7%) e delle vittime (+15,3%).

In base ai dati della polizia stradale le cause principali dei sinistri stradali sono risultati: guida distratta o andamento indeciso, mancato rispetto di precedenza o semaforo, velocità eccessiva, mancato rispetto della distanza di sicurezza, manovre irregolari, mancata precedenza al pedone, comportamento scorretto da parte del pedone. Le principali contravvenzioni elevate dalle Forze dell'Ordine risultano: mancato rispetto dei limiti di velocità, uso del cellulare alla guida, guida in stato di ebbrezza e guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti.

La "mobilità leggera" (biciclette e monopattini) in Italia ha fatto registrare 176 vittime nel 2019, di cui una su monopattino. Già dal maggio 2020 sono aumentati questi dati, infatti sono stati registrati 564 incidenti con il monopattino elettrico: 98 feriti ogni 100 incidenti.

Come atteso, l'incidentalità stradale presenta dei picchi dal lunedì al venerdì in corrispondenza degli spostamenti casa-lavoro, e nel fine settimana tra le 11 e le 20.

Tra i comportamenti errati alla guida (escluso il gruppo residuale delle cause di natura imprecisata), i più frequenti si confermano la distrazione, il mancato rispetto della precedenza e la velocità troppo elevata.

Incidentalità stradale lavoro-correlata

In Europa

L'European Transport Safety Council dal 2009 ha inoltre istituito un progetto specifico sulla sicurezza stradale legata al lavoro il cosiddetto Progetto "PRAISE" (Preventing Road Accidents and Injuries for the Safety of Employees) di ETSC che affronta gli aspetti di sicurezza della guida durante il lavoro (guida in servizio) e della guida per andare al lavoro (guida in itinere). Il suo scopo è quello di promuovere le migliori pratiche al fine di aiutare i datori di lavoro a garantire standard elevati di sicurezza stradale per i loro dipendenti.

In base ai dati dell'European Transport Safety Council si stima che in Europa sei incidenti sul lavoro su dieci con conseguente morte siano proprio collisioni stradali (sul totale degli infortuni stradali sia in occasione di lavoro che in itinere).

Gli incidenti automobilistici legati al lavoro sono una delle principali cause di morte e lesioni a lungo termine sul posto di lavoro e durante la guida associata al lavoro. Sebbene manchi un monitoraggio sistematico dei decessi stradali e degli infortuni gravi legati al lavoro per l'UE nel suo complesso, si stima che tra il 40-60% di tutti gli incidenti sul lavoro che provocano la morte siano incidenti

stradali durante l'utilizzo della strada per lavoro e durante il pendolarismo. In merito all'esposizione al rischio i dati del Regno Unito indicano che la mobilità lavorativa rappresentano circa il 30% di tutti gli spostamenti, salendo al 50% se si include lo spostamento casa-lavoro-casa. In merito al rischio di coinvolgimento in incidenti stradali, i dati della Gran Bretagna mostrano che i conducenti di auto e furgoni con percorsi legati al lavoro (escluso lo spostamento casa-lavoro-casa) particolarmente lunghi (elevato chilometraggio) hanno un rischio di incidenti con lesioni superiore al 50% rispetto ad altri conducenti di età, genere simili. La guida professionale comporta un rischio di incidentalità più elevato rispetto a coloro che sono impegnati in altra occupazione o settore.

Pochi paesi europei raccolgono attualmente informazioni sistematiche e comparabili sull'incidentalità stradale lavoro-correlata. La sottostima del fenomeno e le diverse definizioni di "work-related road travel" (infortuni stradali) rappresentano criticità importanti quando si analizzano i dati sulla sicurezza stradale correlata al lavoro. Laddove il "commuting" (pendolarismo) "travel to and from work" (casa-lavoro-casa) viene registrato nei dati nazionali degli infortuni stradali, è chiaro che comprende una percentuale significativa di tutti gli incidenti mortali legati al lavoro.

Come per il rischio di incidenti stradali in generale, i giovani conducenti e motociclisti sopportano i rischi maggiori anche nell'ambito dell'incidentalità stradale lavoro-correlata. I dati europei indicano che il tasso di incidenti (numero di infortuni non mortali sul lavoro per 100.000 persone occupate) dei giovani lavoratori (18-24 anni) è superiore a quello dei lavoratori più anziani. Uno studio tedesco ha indicato che il rischio di coinvolgimento in incidenti per i giovani "commuters" fino a 25 anni di età è 2,5 volte superiore a quello di soggetti con età tra i 25 e i 50 anni. Il rischio aumenta ulteriormente anche tra i lavoratori più anziani: uno studio statunitense ha mostrato che i lavoratori di età pari o superiore a 65 anni mostrava un tasso di mortalità per trasporti stradali professionali di 3,8 superiore rispetto ai lavoratori di età compresa tra 16 e 24 anni.

In merito ai fattori di rischio, i dati di letteratura mostrano che la maggior parte degli incidenti sul lavoro (esclusi gli incidenti stradali degli addetti all'emergenza) non sono fondamentalmente diversi nella loro struttura causale da qualsiasi altro tipo di incidente stradale. I fattori di rischio che hanno un'influenza particolare sulla sicurezza stradale correlata al lavoro sono da evidenziare: qualità della sicurezza della rete stradale e del parco veicolare ma soprattutto fattori legati alla persona come l'eccesso di velocità, il consumo di alcol e droghe illegali, prescrizione e assunzione di farmaci con effetti sulla guida, stanchezza, pressione sociale e distrazione.

Ricerche condotte in vari Stati membri dell'UE indicano che la stanchezza del conducente è un fattore significativo in circa il 20% degli incidenti di trasporto commerciale pesante. I risultati di vari sondaggi mostrano che oltre il 50% dei conducenti a lungo raggio si è addormentato al volante.

In Italia: dati Inail

Nella casistica degli incidenti stradali una componente importante e non trascurabile è costituita da quelli che avvengono nello svolgimento dell'attività lavorativa. Annualmente gli infortuni sul lavoro con coinvolgimento di un mezzo di trasporto, in occasione di lavoro e in itinere, denunciati all'Inail superano i 90 mila casi, mentre sono oltre 500 le vittime, numeri che rispetto al complesso delle denunce rappresentano una quota pari al 14% di tutti gli infortuni e oltre il 40% delle morti sul lavoro. Le statistiche del 2020 si discostano da quelle degli anni precedenti, perché la pandemia da coronavirus ha avuto tra gli effetti indiretti la drastica riduzione della circolazione stradale per le chiusure totali o temporanee di molte attività produttive e per il ricorso allo smartworking come modalità lavorativa ordinaria per diverse categorie professionali: ciò ha determinato una riduzione sensibile degli infortuni stradali sul lavoro che si sono attestati sui 58 mila casi, il 37% in meno rispetto al 2019, i decessi sono stati 359, in calo del 29% rispetto all'anno precedente.

I primi otto mesi del 2021, in un contesto di gradualità nella ripresa delle attività economico-sociali, evidenziano un aumento delle denunce rispetto al 2020 facendo registrare un +21,5% rispetto al pari periodo dell'anno precedente (+18,2% per i casi mortali) restando, tuttavia, ben al di sotto di quanto rilevato nei primi otto mesi del 2019 ante-pandemia (-27,6% per le denunce in complesso, -33,6% per quelle con esito mortale). Occorre osservare però, oltre alla prevenzione, che sugli infortuni stradali incidono diversi fattori tra i quali la qualità delle strade e delle infrastrutture, la vetustà dei veicoli aziendali e personali, il corretto rispetto delle regole riguardanti la circolazione stradale e le condizioni climatiche.

Nel 2020 gli infortuni sul lavoro avvenuti con il coinvolgimento di un mezzo di trasporto, brevemente "stradali"², sono stati 58.210, in sensibile calo rispetto agli anni precedenti in cui si sono superate le 90 mila unità. Rispetto al complesso delle denunce di infortunio sul lavoro, 571 mila circa nel 2020, la contrazione in confronto al 2019 è stata molto più marcata: -37,4% contro il -11,4%. Il drastico calo è stato determinato dall'emergenza da Covid-19 che ha influito in maniera incisiva sull'esposizione al rischio di infortunio sul lavoro, sia in itinere che in occasione di lavoro, per la chiusura inizialmente totale e successivamente parziale delle attività ritenute non necessarie e per il collocamento di molti lavoratori in smartworking. La limitazione della

circolazione stradale ha determinato infatti una contrazione del 38,9% degli infortuni in itinere, che tra gli stradali sono la componente predominante, passati dai quasi 74 mila casi del 2019 ai 45 mila del 2020. Contestualmente si è registrato un calo significativo anche degli infortuni in occasione di lavoro che sono diminuiti del 31,8%: dai 19 mila casi del 2019 ai 13 mila del 2020. Anche l'incidenza degli infortuni stradali sul complesso delle denunce nel corso del 2020 ha subito una contrazione: dal 14% del periodo 2016- 2019 al 10% del 2020. Le denunce degli infortuni stradali con esito mortale nel 2020 sono state 359 in diminuzione del 28,9% rispetto al 2019 (calo meno sostenuto rispetto a quanto osservato sul complesso delle denunce) e del 39,8% rispetto al 2018, anno in cui si è registrato il peggior dato del precedente quinquennio: 596 casi mortali, effetto di diversi incidenti plurimi che hanno causato la morte di più lavoratori, nel solo mese di agosto 2018 si ricordano, tra gli altri, il crollo del ponte Morandi a Genova, in cui persero la vita 15 lavoratori e i due incidenti stradali in provincia di Foggia, in cui i deceduti furono 16 braccianti. Negli anni precedenti il 2020, la quota di infortuni stradali mortali è stata superiore al 40%, con un massimo nel 2018 (46,6%). Nel 2020 l'incidenza è scesa al 23,3%, effetto della riduzione della circolazione stradale che ha favorito il calo dei decessi su strada a fronte di un notevole incremento degli infortuni mortali "non stradali" passati nel 2020 a 1.179, dai circa 700 degli anni precedenti, come conseguenza dei contagi da Covid-19. In linea con quanto osservato nel quinquennio, anche i dati del 2020 confermano come la maggioranza degli infortuni stradali sul lavoro avviene durante il percorso casa-lavoro, ovvero "in itinere" (77,6%); tale modalità di accadimento è prevalente anche tra gli eventi mortali con quote annue generalmente superiori al 50%, ad esclusione dell'ultimo anno in cui si rileva, a meno di poche unità, una sostanziale ripartizione con l'occasione di lavoro.

Il sistema guida

La definizione di incidente stradale deriva dagli studi sulla sicurezza industriale e viene visto come un "corto-circuito" nella interazione dinamica fra uomo, veicolo ed ambiente (nella formulazione originaria, MTO – Man, Technology, Organisation).

Il "sistema guida" è un sistema complesso, formato da diverse componenti (consideriamo per semplicità la guida di un'auto, ma il ragionamento vale per la guida di qualsiasi mezzo privato). Quando siamo alla guida di un'auto, istante per istante, non facciamo altro che elaborare le informazioni che riceviamo dall'esterno (andamento del tracciato stradale, presenza e movimento di altri veicoli o persone, ecc.) ed adeguare il moto del veicolo di conseguenza,

attraverso i vari comandi (che agiscono su direzione, velocità, ecc.) in modo da far procedere il veicolo stesso mantenendo un assetto "dinamico" (perché il veicolo continua a procedere) ma "regolare", e quindi sicuro.

Questo equilibrio dinamico riguarda quindi tre diverse componenti: l'uomo, il veicolo e l'infrastruttura/ambiente. L'assetto regolare e sicuro del veicolo sulla strada dipende dalla conservazione di questo equilibrio dinamico, cioè dal fatto che il guidatore riesca a condurre il veicolo mantenendo la corretta traiettoria di marcia in funzione di tutto quanto detto (tracciato, veicoli, persone, ecc.). Nel momento in cui dovesse insorgere un problema relativo ad una qualsiasi di queste componenti, si può avere un aumento del rischio. Esempi dei problemi in questione possono essere: un colpo di sonno (per la componente uomo); una avaria meccanica (per la componente veicolo) o una buca sulla strada (per la componente infrastruttura/ambiente). Ed è facile quindi comprendere come ogni componente abbia i suoi pericoli, che possono causare l'insorgenza di un rischio di incidente. Dunque, per ridurre il rischio di incidente occorre ridurre o eliminare i rischi legati ad ogni singola componente del sistema (uomo, veicolo, infrastruttura/ambiente).

Quando siamo alla guida di un mezzo, istante per istante, elaboriamo le informazioni che riceviamo dall'esterno: andamento del tracciato stradale, presenza e movimento di altri veicoli o persone, risposta del veicolo, etc. Allo stesso tempo, adeguiamo il moto del mezzo attraverso i comandi che agiscono sulla direzione, velocità, etc. in modo da farlo procedere mantenendo un assetto regolare e quindi sicuro.

Si tratta quindi di una situazione di equilibrio dinamico in cui sono coinvolte tre diverse componenti: l'uomo, il veicolo e l'infrastruttura. L'assetto regolare e sicuro del veicolo sulla strada dipende proprio dalla conservazione di questo equilibrio dinamico.

Attività di guida e processi cognitivi

La guida è un'attività complessa che richiede di eseguire contemporaneamente compiti impegnativi a diversi livelli e che coinvolge molteplici abilità. Secondo Michon l'attività di guida è inserita, oltre che in un ambiente tecnologico, in un ambiente sociale, pertanto l'analisi relativa al traffico e ai trasporti dovrebbe essere realizzata in termini di caratteristiche di un sistema in cui la persona è solo una delle tante componenti. La caratteristica più rilevante della componente umana in questo sistema è il suo comportamento in termini di *problem solving*. Da questo punto di vista si può delineare un quadro descrittivo che consente di specificare una serie di compiti fondamentali che costituiscono l'insieme delle relazioni tra le persone e l'ambiente in cui le prime tentano di soddisfare i propri

bisogni di mobilità. L'autore distingue quattro livelli di interazione con questo sistema, che possono essere definiti facendo riferimento al ruolo come utente attivo della strada, utilizzatore di trasporti e agente sociale e come organismo psicobiologico. Il compito dell'utente della strada può essere ulteriormente suddiviso in tre livelli di abilità e controllo: strategico (pianificazione), tattico (manovra) e operativo (controllo). Pertanto, non solo le condizioni fisiche possono influenzare lo stile di guida dei conducenti, ma anche i processi cognitivi, come l'attenzione, la percezione, l'apprendimento, la memoria e le emozioni, rivestono un ruolo fondamentale. Questi processi cognitivi permettono di acquisire informazioni sull'ambiente e di elaborarle a livello di conoscenza in funzione del comportamento. Nello specifico, il loro funzionamento riguarda le modalità e i procedimenti adottati dalla mente umana per scegliere dove orientare l'attenzione, per acquisire ed elaborare le informazioni provenienti dai sensi ricordandone alcune più importanti e trascurandone o eliminandone altre, e per prendere le decisioni più opportune in relazione alle differenti necessità. L'attenzione opera come un meccanismo in grado di selezionare le informazioni in base alla loro rilevanza biologica o psicologica. È un sistema di controllo cognitivo in cui la grande quantità di informazioni elaborate dal sistema cognitivo viene ridotta in modo che sia tollerabile dal cervello. Esistono due tipi di attenzione: la prima, selettiva e volontaria, è legata all'esperienza dell'ambiente fisico e sociale; la seconda, involontaria, è regolata dal flusso degli stimoli esterni. È, dunque, un processo cognitivo fondamentale alla guida, attraverso il quale il conducente, in un dato contesto spazio-temporale, seleziona tra i molteplici stimoli presenti in strada (pedoni, altri veicoli, segnaletica stradale, ecc.) quelli ritenuti più rilevanti orientandovi le proprie risorse mentali. Questo può, però, rappresentare un rischio perché può succedere che vengano ignorati alcuni stimoli rilevanti per una guida sicura, soprattutto nel caso in cui si svolgano più compiti contemporaneamente.

Solitamente si distinguono diversi tipi di attenzione: a) selettiva, che consente di selezionare, tra le tante, le sole informazioni necessarie, riducendo il dispendio di risorse che comprometterebbe le attività svolte; b) divisa, che permette di dirigere l'attenzione su due o più compiti contemporaneamente; c) sostenuta, che riguarda soprattutto i viaggi lunghi, dove la monotonia e il tempo prolungato possono compromettere lo stato di reattività del conducente, in questo caso si parla di ipnosi autostradale alla guida.

La distrazione, ovvero la deviazione dell'attenzione dalla guida, viene definita come una situazione in cui il guidatore ha un ritardo nel riconoscimento delle informazioni necessarie a compiere in modo sicuro l'operazione di guida poiché un certo evento, attività, oggetto o persona lo inducono a spostare l'attenzione dal proprio compito.

La distrazione del conducente viene distinta in: a) cognitiva o mentale, che si verifica quando la mente del conducente è impegnata in altre attività non necessarie alla guida, distogliendo risorse mentali o cognitive dal compito di guida; b) visiva, che si verifica quando il conducente distoglie lo sguardo dalla strada per svolgere un'attività secondaria all'interno (accendere la radio, usare il cellulare o il navigatore satellitare) o all'esterno del veicolo (guardare le insegne o la pubblicità); c) uditiva, che si verifica quando il conducente rivolge la propria attenzione a un rumore, la stessa può combinarsi con altri tipi di distrazione, come ad esempio cercare di stabilire la fonte (individuare il cellulare che squilla) o prestare attenzione a una conversazione telefonica. D'altra parte, però, gli avvisi acustici del veicolo possono avere una valenza positiva in quanto attirano l'attenzione segnalando un rischio per la sicurezza come ad esempio la deviazione dalla corsia; d) manuale, che si verifica quando il conducente distacca una o di entrambe le mani dal volante per eseguire altre attività quali mangiare, bere o azionare dispositivi elettronici come nel caso in cui vengano inviati degli SMS.

La guida distratta è dunque uno stato che si verifica quando si presta attenzione a un'attività non correlata alla guida a scapito delle prestazioni di guida. La disattenzione, invece, è un termine più ampio che si riferisce a un'attenzione insufficiente per affaticamento o demotivazione.

L'alterazione cognitiva dei processi di attenzione del guidatore può essere determinata pure da fattori psicologici e stili di guida irregolari dovuti a stress e/o stanchezza che incidono sulla prestazione del conducente aumentando il rischio di incidente.

La percezione, invece, permette di trarre, attraverso i sensi (vista, udito, tatto, olfatto, ecc.), le informazioni presenti nel contesto circostante e dipende dalle caratteristiche dell'oggetto, dal suo effetto sui nostri sensi e da come vengono interpretate le informazioni. Attraverso questo processo è possibile utilizzare le informazioni relative al contesto stradale per guidare in sicurezza. La percezione però è il risultato di un'elaborazione mentale che non sempre coincide con la realtà oggettiva e questo può indurre errori percettivi mettendo a rischio il conducente. Inoltre, la percezione viene influenzata dall'aspettativa di quello che potrebbe succedere in strada, in funzione dell'esperienza fatta nel tempo.

La memoria, che riguarda i meccanismi attraverso ciò che è stato appreso rimane disponibile per un certo tempo, è la struttura psichica che organizza l'aspetto temporale del comportamento, determinando i legami per cui l'evento attuale dipende da uno accaduto in precedenza. È un processo cognitivo indispensabile durante la guida perché permette ricordare gli elementi presenti lungo il percorso stradale e di agire di conseguenza.

Anche gli aspetti emotivi condizionano la guida e lo stile di guida. Le emozioni, che rivestono un valore adattivo, regolano il comportamento nell'ambiente. In generale, si distinguono emozioni primarie e secondarie, le prime sono innate e si basano su processi biologici che generano risposte fisiologiche distintive, quelle secondarie, invece, originano dalla combinazione delle emozioni primarie, si basano sui processi cognitivi e si sviluppano durante la crescita attraverso l'interazione sociale.

La capacità di autoregolazione emotiva condiziona lo stile di guida, mentre l'attivazione emotiva incontrollata è in grado di influire sulla percezione e sulla conseguente elaborazione delle informazioni ambientali incrementando il rischio di incidenti.

Nel 2004 Taubman- Ben-Ari descrive quattro stili di guida: 1) *the reckless and careless style* (spericolato e negligente), caratterizzato dalla violazione deliberata delle norme di guida e dalla ricerca di forti emozioni (sensation seeking) e velocità elevata; 2) *the anxious style* (ansioso), tipico di chi sperimenta costante tensione, stress e ipervigilanza alla guida; 3) *the angry and hostile style* (arrabbiato e ostile), specifico di coloro che tendono ad assumere un comportamento aggressivo e violento al volante; 4) *the patient and careful style* (paziente e attento), adottato da persone pazienti, attente, calme e rispettose del codice stradale e in grado di pianificare in anticipo le condizioni del traffico.

I processi attentivi, percettivi, menestici ed emotivi, rivestono, dunque, un ruolo rilevante nell'ambito della sicurezza stradale e se operano efficacemente durante la guida possono garantire la messa in atto di comportamenti sicuri. In questo senso sarebbe utile sensibilizzare e aumentare le conoscenze relativamente al loro funzionamento unitamente alle regole per la sicurezza stradale.

Per quanto riguarda i contesti lavorativi, un'adeguata organizzazione del lavoro, riferita ad esempio alla corretta gestione dei carichi e dei turni di lavoro, potrebbe rappresentare un'efficace misura di prevenzione finalizzata a salvaguardare la salute psicofisica dei lavoratori. Infatti, è importante ridurre la fatica, in quanto la stessa determina l'aumento del rischio di incidenti e di effetti cognitivi negativi. Tra le misure di prevenzione rientrano anche le azioni formative specifiche finalizzate ad aumentare la consapevolezza dei rischi legati alla guida e a diffondere la cultura della sicurezza stradale.

Incidentalità stradale e determinanti di salute

Gli utenti della strada comprendono sia i conducenti che i pedoni e i ciclisti (i cosiddetti "utenti della strada vulnerabili"). Il loro comportamento è l'area con il potenziale di gran lunga maggiore per migliorare la sicurezza stradale. In effetti, in base ai dati nazionali della Polizia Stradale e ai dati pubblicati in letteratura, oltre il 90% di tutti gli incidenti stradali è legato a errori umani e ad alterazioni del macrofattore "uomo" all'interno del sistema guida.

Non sono frequenti in letteratura gli studi condotti sul ruolo che ha il fattore umano, e in particolare lo stato di salute o l'eventuale presenza di patologie acute o croniche, nel modificare e ledere la performance della guida.

La guida è un compito cognitivamente complesso correlato a molteplici funzioni, molti dei quali possono essere diminuiti o alterati da malattie e croniche condizioni morbose. La maggior parte degli studi precedenti sulle condizioni mediche associate alla sicurezza dei conducenti si è concentrata su malattie specifiche. La maggior parte lo ha focalizzato su condizioni specifiche, come l'epilessia, o su specifiche sottogruppi della popolazione, come gli anziani.

Un lavoro di revisione della letteratura, sebbene un po' datato, è stato pubblicato dal National Highway Traffic Safety Administration che elenca una serie di condizioni mediche che possono compromettere la capacità di guida:

- *Condizioni/Malattie oculo-visive*
 1. Ipovisione
 2. Cataratta
 3. Retinopatia diabetica
 4. Glaucoma
 5. Retinite pigmentosa
 6. Visione monoculare (soprattutto cecità dell'occhio destro)
 7. Degenerazione maculare
 8. Nistagmo
 9. Difetti del campo visivo
- *Malattie cardiovascolari*
 1. Aritmie cardiache se associate a ischemia cerebrale (es. aritmie parossistiche come tachicardia parossistica ventricolare, tachicardia parossistica sopraventricolare, parossistica fibrillazione/flutter atriale; disfunzione del nodo senoatriale)
 2. Pacemaker cardiaci artificiali se associati a ischemia cerebrale
 3. Cardiomiopatia ipertrofica se associata ad ischemia cerebrale
 4. Insufficienza cardiaca congestizia se associata a ischemia cerebrale
 5. Cardiopatia valvolare se associata ad ischemia cerebrale
- *Malattia cerebrovascolare*
 1. Accidente cerebrovascolare (ictus)
 2. Attacchi ischemici transitori
- *Malattie del sistema nervoso*
 1. Narcolessia
 2. Apnea notturna
- *Malattia renale*
 1. Insufficienza renale cronica se associata a deterioramento cognitivo
- *Malattie respiratorie*
 1. Malattia polmonare ostruttiva cronica se associata a insufficienza respiratoria con conseguente deterioramento cognitivo per ipossia generalizzata
 2. Insufficienza respiratoria
- *Malattie metaboliche*

1. Ipotiroidismo se la condizione provoca deficit cognitivi
 2. Diabete - gli effetti cronici del diabete (ad es. retinopatia diabetica, malattie cardiovascolari, ecc.) sono elencati separatamente
- *Demenza*
 1. Demenza progressiva (ad es. morbo di Alzheimer, demenza multi-infartuale)
 - *Malattie psichiatriche*
 1. Schizofrenia
 2. Disturbo della personalità
 3. Abuso cronico di alcol
 - *Farmaci*

Uso cronico dei seguenti farmaci:

 1. Antidepressivi
 2. Antistaminici (in particolare i più vecchi antistaminici)
 3. Qualsiasi farmaco che abbia importanti effetti sul sistema nervoso centrale (ad es. analgesici, alcuni antipertensivi, sedativi, ipnotici, ansiolitici, benzodiazepine, stimolanti)

La normativa attuale (Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada - DPR n. 495/1992 e ss.mm.ii.) prevede che per il conseguimento, la revisione o la conferma di validità della patente di guida occorre che il richiedente, all'accertamento sanitario non risulti affetto da malattia fisica o psichica, deficienza organica o minorazione psichica, anatomica o funzionale, tale da impedire di condurre con sicurezza i tipi di veicoli alla guida dei quali la patente abilita. Numerose sono infatti le condizioni patologiche che possono condizionare l'idoneità alla guida attraverso alterazioni dell'attività motoria (alterazioni anatomiche o funzionali degli arti, menomazioni della forza o della rapidità dei movimenti, etc.), mancata integrità dei sensi (ridotta acuità visiva, ipoacusia, etc.), alterazioni dello stato di vigilanza o mancata integrità delle funzioni intellettive di un individuo (diabete, aritmie, infarto del miocardio, epilessia, etc.). Inoltre, la condizione di salute psico-fisica di un individuo alla guida può essere modificata o alterata a seguito di assunzione di sostanze psicoattive per motivi voluttuari (alcol, droghe, etc.) o per motivi terapeutici (farmaci). Come accade per l'alcol e le droghe, anche molti farmaci, soprattutto quelli che agiscono a livello del Sistema Nervoso Centrale, possono interferire negativamente con le funzioni che sovrintendono alla guida. Considerando che milioni di automobilisti percorrono ogni giorno strade e autostrade, e che presumibilmente (date le statistiche di impiego) fra di essi sono molti quelli che assumono farmaci, ci si rende subito conto delle dimensioni del problema e di quanto sia importante la consapevolezza del rischio che si corre per adottare i comportamenti più idonei a prevenirlo. Tali sostanze possono compromettere la guida attraverso vari meccanismi: ad esempio diminuendo il livello di concentrazione, provocando sonnolenza e sedazione, causando vertigini, confusione mentale, giramenti di testa, difficoltà di concentrazione, etc. Ai fini di una guida corretta, anche il fumo di sigaretta e il rilascio nell'abitacolo di componenti tossici della sigaretta (nicotina e ossido di carbonio) hanno la prerogativa di incidere acutamente sulla sensorialità del guidatore. La nicotina è infatti alcaloide catalogato come una droga, è contenuta in ogni sigaretta nella misura di circa 0,2-1 mg a seconda della marca, solo il 20% passa nel fumo e di

questa quantità circa l'80% viene assorbita dal fumatore se lo respira, 30-40% se non lo respira. L'ossido di carbonio costituisce circa il 4-5% del fumo di sigaretta in cui presenta concentrazioni almeno 1000 volte più alta di quella ritenuta tollerabile nell'ambiente.

Altro fattore che condiziona l'integrità psico-fisica del guidatore è la sonnolenza alla guida, ancora sottostimata come fattore determinante degli incidenti stradali. Le statistiche indicano genericamente come prima causa di incidente stradale la "distrazione", spesso frutto proprio della stanchezza e della sonnolenza del guidatore. Quest'ultima quasi mai viene presa in esame di per sé come "causa", messa in ombra da fattori più evidenti e misurabili (velocità eccessiva, situazione meteo, condizioni del veicolo etc.). Eppure è noto che: a) l'eccessiva sonnolenza è associata approssimativamente (come causa diretta o concausa) ad un quinto degli incidenti stradali (1 su 5) ed è una delle principali cause di incidenti mortali in autostrada; b) dormire meno di 5 ore per notte aumenta la probabilità di avere un incidente stradale, c) stare svegli per 24 ore induce errori alla guida simili a quelli commessi da chi ha livelli di alcool nel sangue uguali o superiori a 1,00 g/l, d) gli incidenti causati dal "colpo di sonno" sono i più gravi, con un elevato rischio di mortalità dovuto alla totale inazione del guidatore, che addormentandosi non ha consapevolezza dell'imminente pericolo, e) i pericoli connessi alla sonnolenza aumentano con l'aumentare delle ore trascorse al volante senza pausa; particolarmente a rischio gli autisti professionali e chi percorre lunghi tragitti in auto, soprattutto nelle prime ore del mattino o durante la notte.

L'apnea ostruttiva del sonno (OSAS) rappresenta una causa sostanziale di sonnolenza del guidatore e la più frequente causa medica di eccessiva sonnolenza diurna. Studi recenti confermano l'aumento del rischio di incidentalità in soggetti affetti da OSAS: da 2 a 7 volte superiore rispetto ai soggetti sani.

Fattori individuali e abitudini personali dei lavoratori, atteggiamenti e scelte di vita possono influenzare i comportamenti dei conducenti e la percezione del rischio, oltre a incidere sul rischio stesso di infortuni lavorativi anche stradali.

Nasce per questo l'esigenza di sviluppare sempre più azioni tendenti a sottolineare in modo chiaro ed esplicito l'esigenza di valutare la "strada" come fonte di pericolo per la salute e la sicurezza e la salute come elemento fondamentale per la sicurezza.

Per questo è strategico per la prevenzione degli infortuni incentivare piani di promozione della salute sul luogo di lavoro complementari alle misure necessarie per la gestione del rischio strada. Tali piani dovrebbero stimolare e favorire comportamenti e atteggiamenti favorevoli alla salute: promozione di un'alimentazione sana, promozione dell'attività fisica, igiene del sonno, contrasto al fumo di tabacco, contrasto all'uso di alcol e alle dipendenze, etc. Un approccio olistico di tutela che ponga, al centro degli interventi, l'individuo e il suo benessere: un soggetto sano è un autista che guida con sicurezza.

Riflessioni conclusive

La strada costituisce uno dei maggiori pericoli per la nostra sicurezza sia in occasione di lavoro che nella vita extralavorativa. La consapevolezza di tale pericolo è lontana dall'essere acquisita e percepita, per tale motivo sono spesso i comportamenti imprudenti e non consapevoli che generano gli incidenti su strada.

L'approccio adottato a livello europeo per la sicurezza stradale è basato sull'"obiettivo zero vittime" ("Vision Zero"), un obiettivo a lungo termine finalizzato all'azzeramento del numero di vittime e di feriti gravi entro il 2050. Il concetto fondamentale è quello di prevenire gli incidenti, e se questi avvengono ancora, l'obiettivo è di ridurre al minimo le loro conseguenze poiché le persone compiono errori e sono fisicamente vulnerabili. L'organizzazione della sicurezza stradale deve quindi tendere a cambiare il sistema traffico, favorendo lo sviluppo di un sistema che elimini tutte le conosciute possibilità di errore umano, che contribuisce per più del 90% nel loro determinismo, e riduca i danni fisici nei rimanenti incidenti. 5 i principi fondamentali su cui definire un sistema di sicurezza stradale: funzionalità, omogeneità, prevedibilità, consapevolezza e responsabilità condivisa da tutti coloro che sono direttamente o indirettamente coinvolti nel traffico stradale.

Bibliografia

1. Ackerman, P. L. (1994). «Intelligence, attention, and learning: Maximal and typical performance», in *Current topics in human intelligence*, 4: 1-27.
2. Canestrari, R. (1984). *Psicologia Generale e dello Sviluppo*. Clueb.
3. Cantelmi, T., & Stomeo, S. (2019). Il contributo della psicologia alle condotte di guida. *MEDIC*, 27(2): 88-94.
4. Ciceri, M.R., Confalonieri, F., Lombardi, D. (2017). *Ti guida la testa. Teoria e training di Psicologia del traffico*. EsseBì Italia - Milano.
5. Janssen, W.H. (1979). *Routeplanning en geleiding: Een literatuurstudie*. Report IZF 1979 C-13. Soesterberg (The Netherlands): Institute for Perception TNO.
6. Kinnear, N., & Stevens, A. (2015). *The battle for attention: Driver distraction—a review of recent research and knowledge*.
7. Lazarus, R. S. (1991). *Emotion and adaptation*. Oxford University Press.
8. Mackworth, N. H. (1976). Stimulus density limits the useful field of view. *Eye movements and psychological processes*, 307-321.
9. Michon, J.A. (1985). A critical view of driver behaviour models: what do we know, what should we do? In L. Evans & R.C. Schwing (Eds.), *Human behaviour and traffic safety*. (pp. 485-524). New York Plenum Press.
10. Michon, J.A. (1979). *Dealing with danger: Report of the European Commission MRC Workshop on physiological and psychological factors in*

- performance under hazardous conditions, Gieten, The Netherlands, 23-25 May, 1978. Haren (The Netherlands): Traffic Research Center, University of Groningen, Report VK 79- 01.
11. Michon, J.A. (1971). *Psychonomie onderweg* (Inaugural Lecture). Groningen: WoltersNoordhoff.
 12. Michon, J.A. & Van der Molen, H.H. (1976). *Sociale verkeerskunde: verslag van het symposium gehouden in Groningen, November 1974*. Den Haag: ANWB.
 13. Poggi, I. (2008). *La mente del cuore. Le emozioni nel lavoro, nella scuola, nella vita*. Armando Editore.
 14. Reuclin, M. (1981). *Manuale di Psicologia*, Roma, Editori Riuniti.
 15. Taubman-Ben-Ari, O., Mikulincer, M., & Iram, A. (2004). A multi-factorial framework for understanding reckless driving—appraisal indicators and perceived environmental determinants. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 7(6), 333-349.

La Web-Survey

L'indagine "MOBILITA' E SALUTE: IMPATTI SULL'INCIDENTALITA'", condotta in collaborazione tra la Fondazione Rubes Triva e il gruppo di ricerca del Dipartimento di medicina del lavoro, epidemiologia, igiene del lavoro e ambientale di Inail, è stata sviluppata attraverso una web-survey attivata nel periodo febbraio-marzo 2022 attraverso invito, inoltrato per posta elettronica, all'intera popolazione lavorativa dell'azienda.

Obiettivo generale

Obiettivo generale dell'indagine è quello di valutare la mobilità e l'incidentalità stradale, anche lavoro-correlata, attraverso l'analisi dei fattori, influenzati anche dall'emergenza pandemica da Covid-19, connessi agli incidenti-infortuni su strada e allo stato di salute.

Obiettivi specifici

Obiettivi specifici della ricerca sono:

- a) migliorare la conoscenza della principale causa degli incidenti stradali ossia la causa antropica;
- b) affinare la comprensione della catena di eventi e di associazioni complesse presenti negli infortuni stradali con un focus specifico sui determinanti di salute che hanno un peso sull'incidentalità;
- c) definire e implementare, attraverso metodi e approcci innovativi, applicati anche alla diagnostica, le priorità di interventi atte a supportare azioni di prevenzione del rischio strada sul lavoro;
- d) concorrere alla diffusione di una cultura della sicurezza, quale motore a sostegno della mobilità sul lavoro;
- e) promuovere l'educazione stradale dei lavoratori, favorendo un approccio responsabile alla strada e alla guida; sensibilizzare sulla problematica della sicurezza stradale stimolando un'attenta e consapevole riflessione sui rischi e sui pericoli relativi all'uso dei veicoli.

METODOLOGIA

Per la raccolta dei dati del sondaggio è stato elaborato un questionario *ad hoc*, condiviso con le aziende, in auto-somministrazione, attraverso lo strumento Forms (Allegato 1).

Il Questionario di rilevazione

Il questionario consiste in 64 domande (con possibilità di filtro) a risposta chiusa che mirano a raccogliere le seguenti informazioni dagli intervistati:

- Sezione 1 "**Dati anagrafici**", come il genere, l'età, la nazionalità, luogo di domicilio, istruzione, possesso di patente e tipologia di patente posseduta, mezzi di trasporto posseduti in famiglia, tipologia e quantità (totale 11 domande).
- Sezione 2 "**Stato di salute**" finalizzata ad indagare lo stato di salute percepito dai rispondenti, condizioni patologiche riferite, sintomatologia riferita, eventuali terapie e farmaci utilizzati (totale 5 domande);
- Sezione 3 "**Dati lavorativi**", come area specifica di svolgimento dell'attività lavorativa, anzianità lavorativa, tipologia di orario svolto, svolgimento di lavoro a turni, tipologia di turni, eventuale lavoro notturno, luogo di svolgimento dell'attività lavorativa, giorni di lavoro in presenza, eventuale guida di mezzi prevista durante l'attività lavorativa e tipologia di mezzi, privati o aziendali, distanza percorsa durante l'attività lavorativa (totale 15 domande);
- Sezione 4 "**Mobilità prima dell'emergenza e durante l'emergenza**" finalizzata ad indagare la mobilità prima e durante l'emergenza, motivi legati alla mobilità, mezzi di trasporto utilizzati per recarsi a lavoro, tempo impiegato, lunghezza percorso (totale 12 domande).
- Sezione 5 "**Incidenti e infortuni stradali**" finalizzata ad indagare l'incidentalità stradale degli ultimi 10 anni e nell'ultimo anno (numero, mezzo utilizzato e causa), modalità di accadimento (incidenti stradali e infortuni in itinere), eventuale incidente grave accaduto negli ultimi 10 anni e eventuale successivo accesso al pronto soccorso e/o ricovero (totale 16 domande).
- Sezione 6 "**Rischio strada**" in situazioni particolari (ad es. a seguito di assunzione di bevande alcoliche, sonno e riposo insufficiente, assunzione di farmaci, uso di cellulare alla guida etc.) (totale 1 domanda).
- Sezione 7 "**Formazione/informazione su incidentalità**", come interazioni con farmaci, necessità di riposo alla guida, eventuale

partecipazione e/o interesse alla partecipazione a corsi di guida sicura (totale 5 domande).

Nella prima pagina del questionario sono state riportate su FORMS informazioni sul progetto, gli obiettivi dello studio, nonché le modalità di gestione dei dati che ne garantiscono il pieno rispetto della normativa nazionale ed europea sulla privacy (applicazione GDPR dal 25 maggio 2018) e l'accettazione alla partecipazione all'indagine.

La ricerca non ha previsto in alcun modo la rilevazione dei dati personali ossia delle informazioni riguardanti un soggetto che ne permettono l'identificazione. Non è stata prevista alcuna registrazione del partecipante all'indagine.

I dati raccolti sono il numero generico di partecipazione; nel quadro della ricerca, è stato assegnato un identificativo generico unico (per es., sotto forma di sequenza di numeri e/o lettere) ai dati raccolti dall'utente per distinguerlo dal precedente e successivo rispondente.

Inail non ha avuto accesso al nome e all'indirizzo e-mail dell'utente e la piattaforma che ospita la survey non potrà mai richiedere tali informazioni per l'accesso al completamento della stessa.

Sebbene quindi alcuni dati siano considerati dati personali, essendo anonimi e usati in modo aggregato e collettivo, non sono considerati dati personali ai sensi di legge, poiché non rivelano in modo diretto o indiretto l'identità personale.

Somministrazione del questionario

Per la somministrazione online del questionario è stato utilizzato un modulo FORMS, aperto a tutti senza necessità di login.

Il questionario, dopo una fase di controllo, è stato messo online ed ha generato un link per la successiva spedizione via mail.

In particolare il link è stato inviato da parte dell'ufficio di Risorse Umane - dopo la trasmissione di una specifica informativa ai livelli manageriali dell'azienda - a tutti i dipendenti attraverso la mail aziendale; al fine di ottenere un livello quantitativo adeguato di risposte sono stati effettuati solleciti ogni due settimane, nel periodo considerato, con l'invito alla compilazione del questionario fornendo le proprie risposte.

Il rispondente attraverso il link ha raggiunto direttamente la pagina web che ospita il questionario ed ha potuto rispondere senza fornire nessuna informazione personale (ad es. nome e indirizzo e-mail).

Analisi statistica

L'analisi dei dati del questionario è stata svolta attraverso l'analisi statistica descrittiva. Le variabili presenti nello strumento di indagine sono state descritte attraverso valori assoluti e frequenze percentuali.

RISULTATI

Su un totale di 5397 lavoratori hanno risposto 2703 soggetti (50,1%): 1673 uomini (61,9%) e 1030 donne (38,1%) con età anagrafica media di 46,7 anni (ds+/-10,4).

Sezione 1 Dati anagrafici

La **distribuzione per genere** del campione dei rispondenti è mostrata nella tabella I e figura 1.

Genere	V.A.	%
Uomo	1673	61,9%
Donna	1030	38,1%
Totali	2703	100,0%

Tabella I – Distribuzione per genere. Valori assoluti e percentuali.

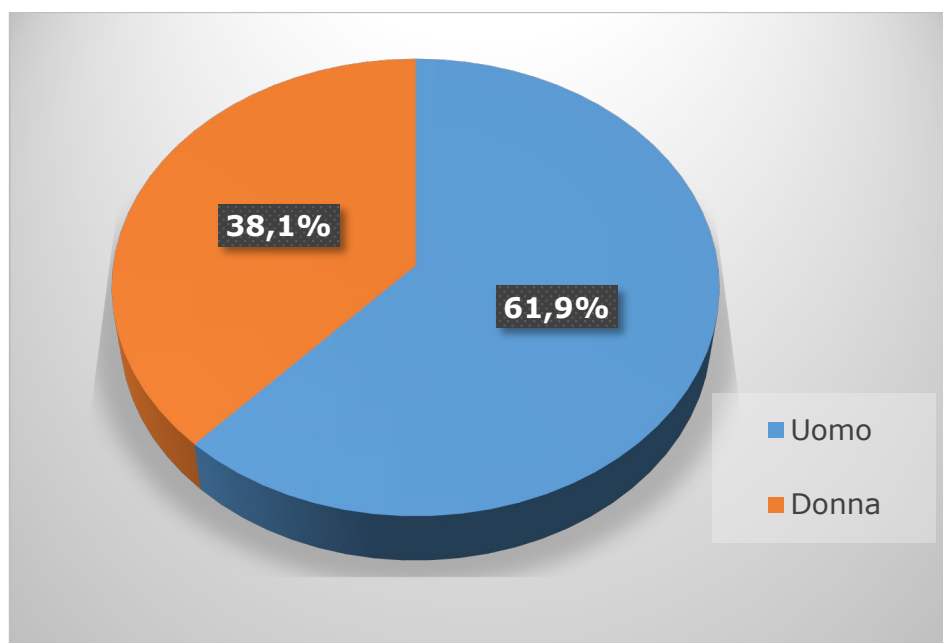


Figura 1 – Distribuzione per genere. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda "**Dove vivi?**" la distribuzione delle risposte relative alla macroarea geografica in cui vive il campione dei rispondenti è mostrata nella tabella II e nella figura 2.

Macroarea geografica	V.A.	%
----------------------	------	---

Nord	2556	94,6%
Centro	141	5,2%
Sud e Isole	6	0,2%
Totali	2703	100,0%

Nord (Liguria, Lombardia, Piemonte, Valle D'Aosta, Emilia-Romagna, Friuli-Venezia Giulia, Trentino-Alto Adige, Veneto)

Centro (Lazio, Marche, Toscana, Umbria)

Sud e Isole (Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia)

Tabella II – Distribuzione della macroarea geografica. Valori assoluti e percentuali.

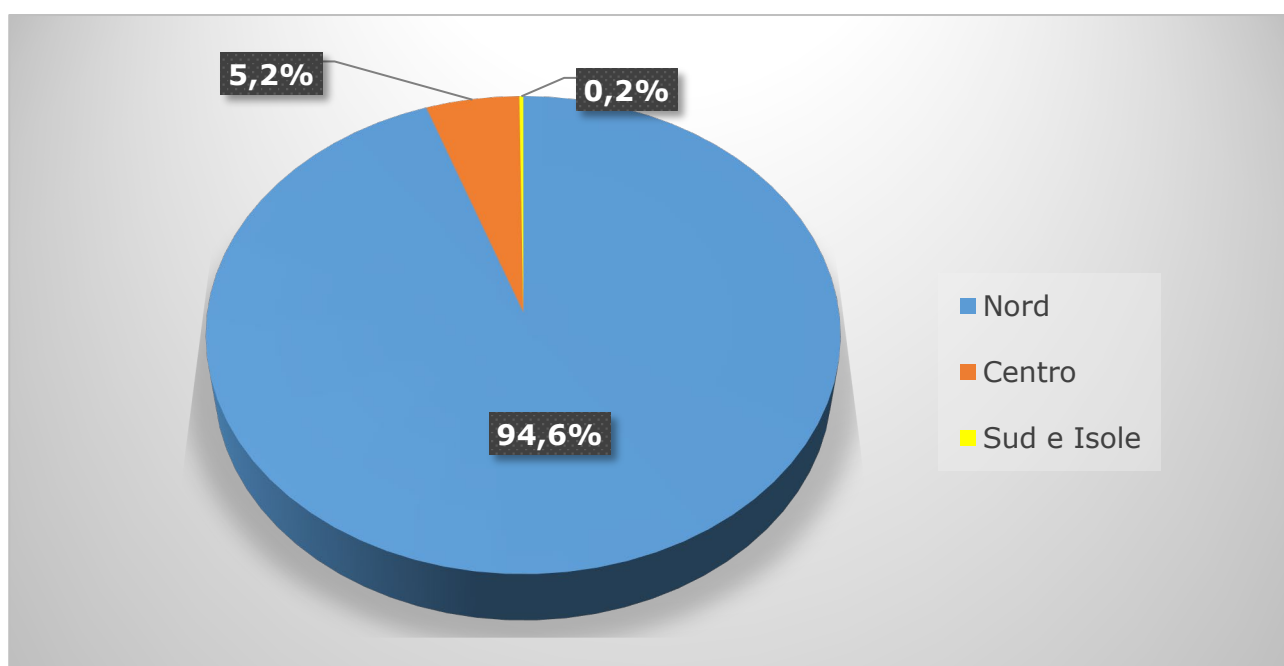


Figura 2 – Distribuzione della macroarea geografica. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda "**Titolo di studio**" la distribuzione delle risposte relative alla scolarità del campione dei rispondenti è mostrata nella tabella III e nella figura 3.

Scolarità	V.A.	%
Licenza Scuola Elementare	8	0,3%
Scuola Media Inferiore	375	13,9%
Scuola Media Superiore/Istituto Professionale	1479	54,7%
Laurea Triennale, Laurea Magistrale o Specialistica	715	26,5%
Post Lauream (Scuola di specializzazione, master, ecc.)	126	4,7%
Totale	2703	100,0%

Tabella III – Distribuzione del titolo di studio del campione dei rispondenti. Valori assoluti e percentuali.

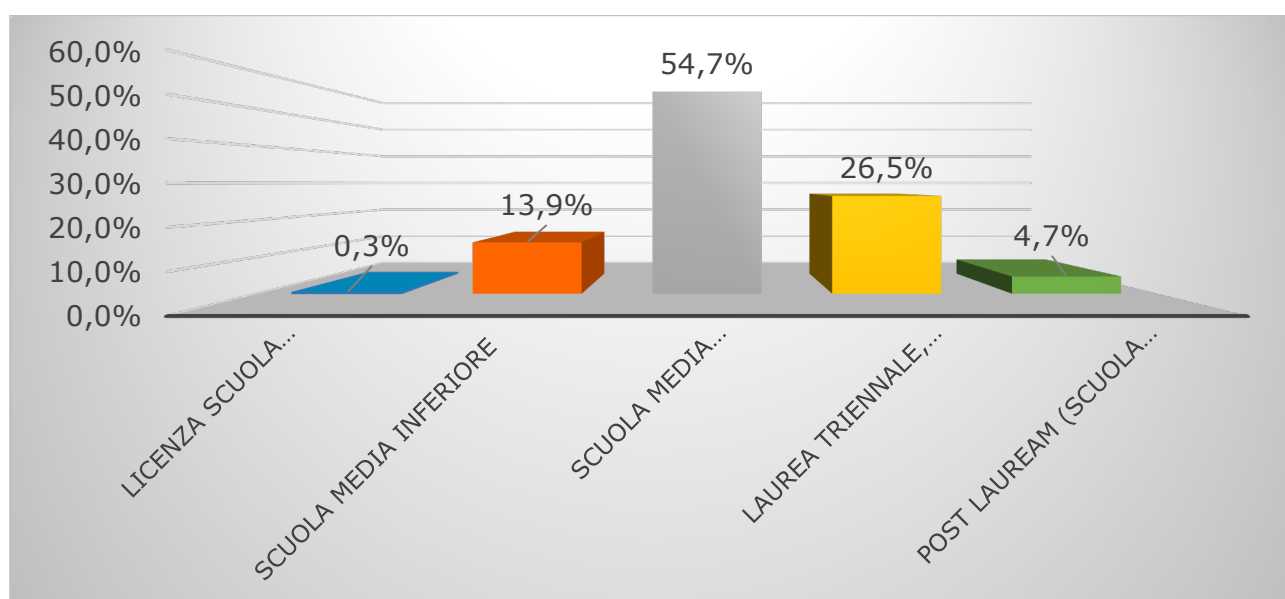


Figura 3 - Distribuzione del titolo di studio del campione dei rispondenti. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **“Hai la patente?”** la distribuzione delle risposte relative al possesso della patente del campione dei rispondenti è mostrata nella tabella IV e nella figura 4.

Possesso patente	V.A.	%
Si	2690	99,5%
No	13	0,5%
Totale	2703	100,0%

Tabella IV – Distribuzione relativa al possesso di patente. Valori assoluti e percentuali.

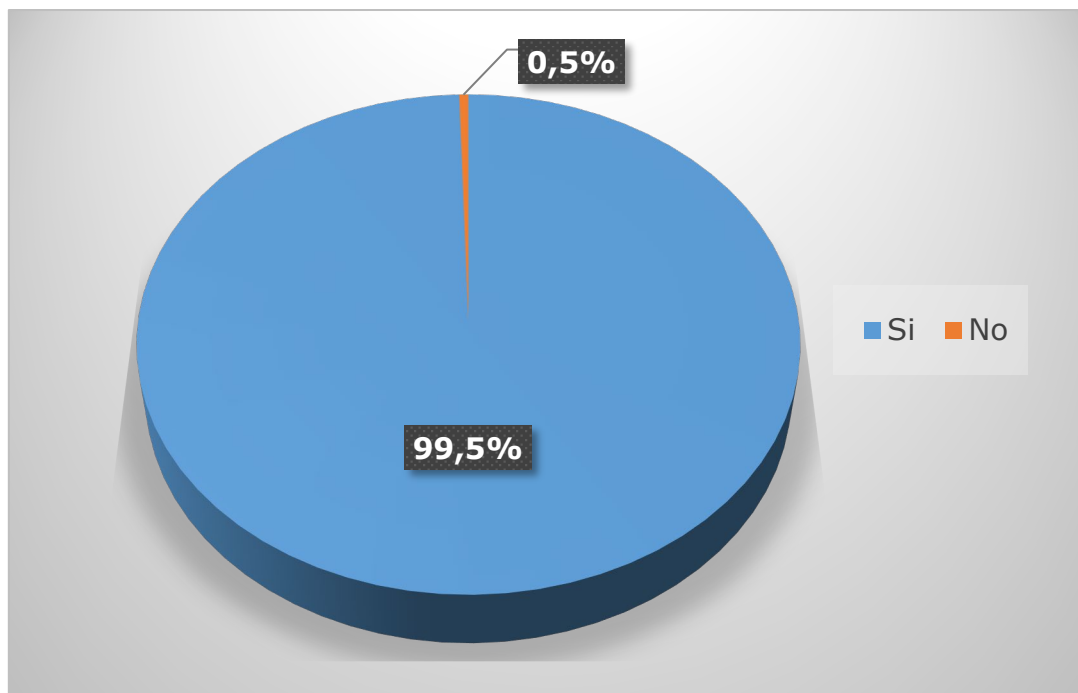


Figura 4 - Distribuzione relativa al possesso di patente. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **“Che tipo di patente possiedi?”** la distribuzione delle risposte relative alla tipologia di patente posseduta dal campione dei rispondenti è mostrata nella tabella V e nella figura 5.

Tipologia patente	V.A.	%
Patente A	697	25,8%
Patente B	2292	84,8%
Patente B speciale	3	0,1%
Patente C	421	15,6%
Patente CQC	23	0,9%
Patente D	206	7,6%
Patente E	104	3,8%

Tabella V – Distribuzione relativa alla tipologia di patente posseduta. Valori assoluti e percentuali.

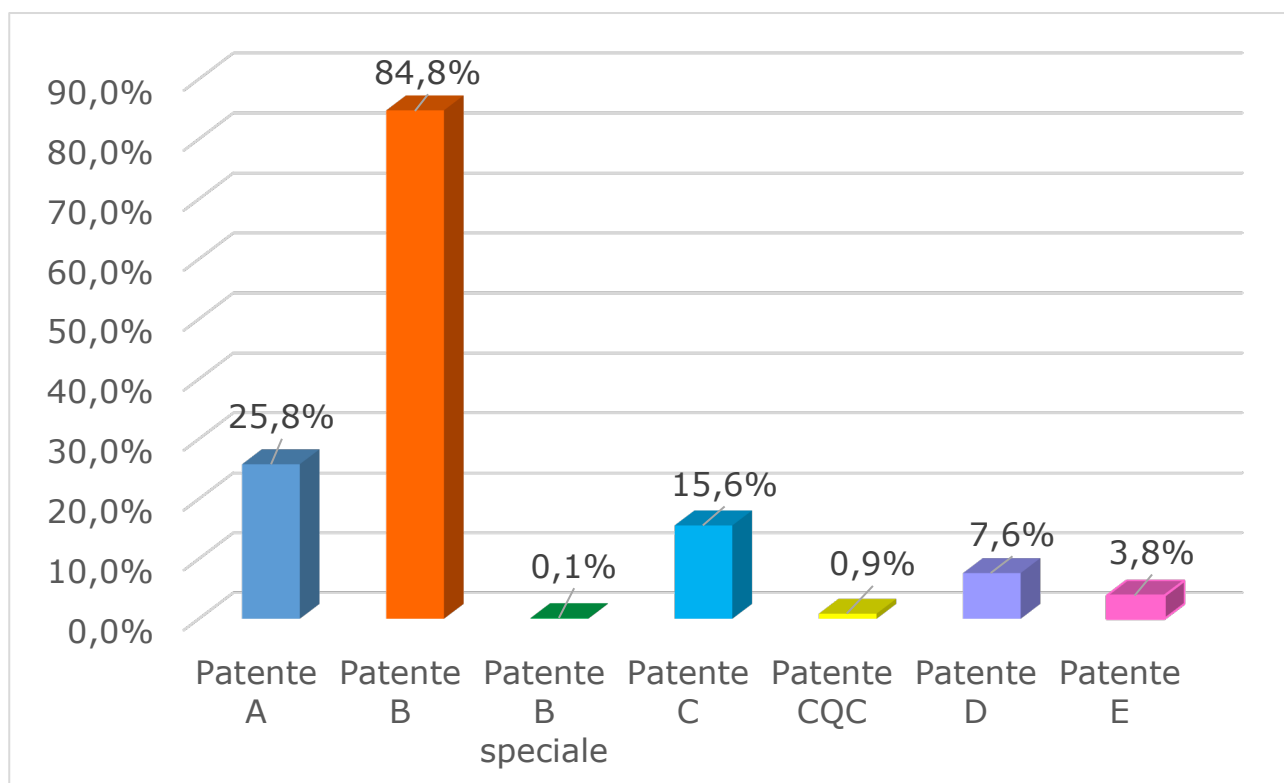


Figura 5 – Distribuzione relativa alla tipologia di patente posseduta. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **“Quali e quanti mezzi sono disponibili in famiglia?”** la distribuzione delle risposte relative alla tipologia e quantità dei mezzi di trasporto posseduti in famiglia dal campione dei rispondenti è mostrata nella tabella VI e nella figura 6.

Tipologia mezzo	Nessun mezzo	1 mezzo	2 mezzi	3 mezzi	4 mezzi	≥5 mezzi
Velocipede o Bicicletta	16,2%	19,9%	26,6%	16,2%	13,0%	8,1%
Moto/scooter/motociclo	64,7%	28,0%	5,5%	1,1%	0,2%	0,4%
Monopattino elettrico	95,3%	4,4%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%
Autovetture	1,9%	29,7%	52,9%	12,0%	3,0%	0,6%
Autocarro/motrice	93,8%	1,4%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%
Macchine agricole	97,1%	1,9%	0,9%	0,7%	0,1%	0,3%

Tabella VI - Distribuzione relativa alla tipologia e quantità dei mezzi di trasporto posseduti in famiglia. Valori assoluti e valori percentuali.

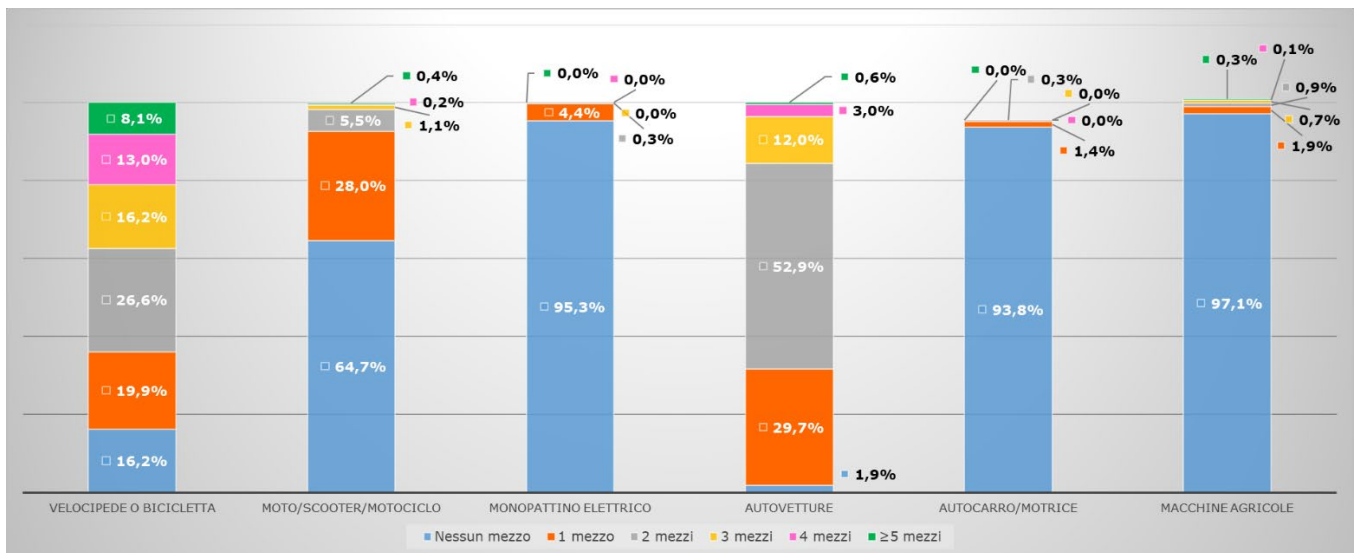


Figura 6 - Distribuzione relativa alla tipologia e quantità dei mezzi di trasporto posseduti in famiglia. Valori percentuali.

Sezione 2

Stato di salute

In riferimento alla domanda "**Come valuti in generale la tua salute?**" la distribuzione delle risposte relative allo stato di salute riferito dal campione dei rispondenti è mostrata nella tabella VII e nella figura 7.

Stato salute	V.A.	%
Molto buona	505	18,8%
Buona	1459	54,4%
Discreta	648	24,1%
Cattiva	63	2,3%
Molto cattiva	9	0,3%
Totale rispondenti	2684	100,0%

Tabella VII - Distribuzione relativa allo stato di salute riferito. Valori assoluti e valori percentuali.

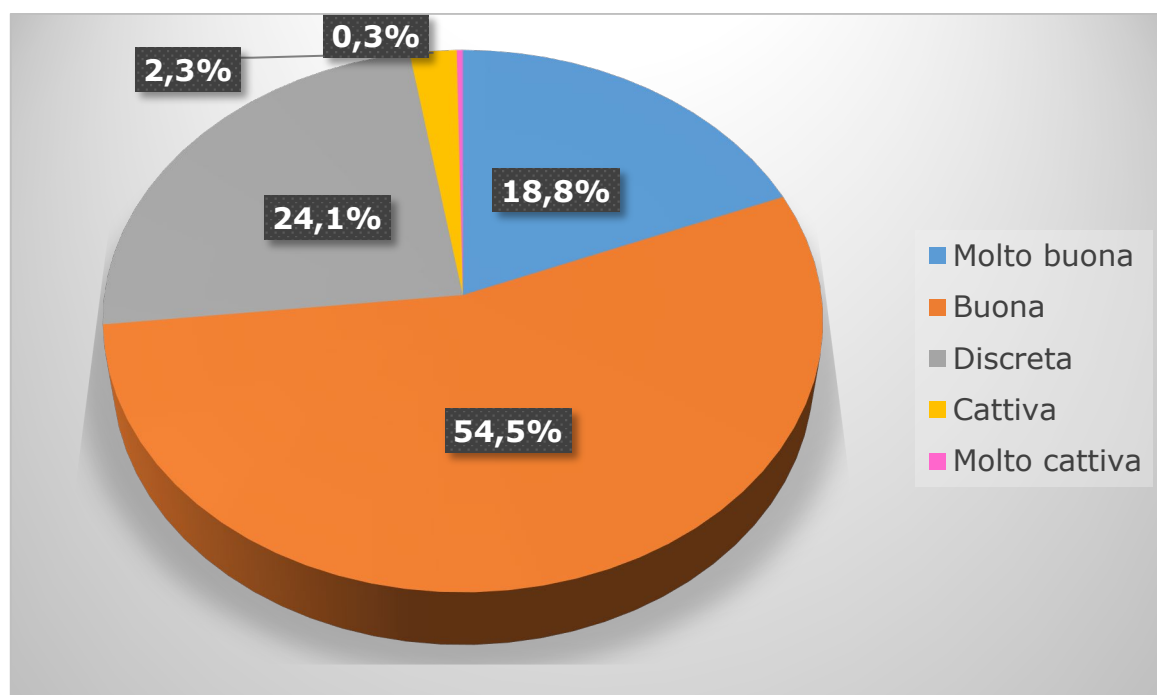


Figura 7 - Distribuzione relativa allo stato di salute riferito. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda "**Soffri di una o più delle seguenti condizioni patologiche?**" la distribuzione delle risposte relative alle patologie riferite di cui soffre il campione dei rispondenti è mostrata nella tabella VIII e nella figura 8.

Patologia	V.A.	%
Diabete	64	2,4%
Disabilità motoria	50	1,8%
Obesità	154	5,7%
Epilessia	13	0,5%
Malattie cardiovascolari	68	2,5%
Ipertensione arteriosa	359	13,3%
Malattie vascolari	13	0,5%
Malattie ematologiche	35	1,3%
Malattie neurologiche	48	1,8%
Malattie psichiche	26	1,0%
Malattie respiratorie	111	4,1%
Malattie endocrine	107	4,0%
Patologia tumorale	45	1,7%
Patologie oculari e vizi di rifrazione	819	30,3%
Malattie urogenitali	26	1,0%
Deficit uditivi, utilizzo di protesi acustiche	32	1,2%
OSAS	1	0,0%
Nessuna delle condizioni patologiche elencate	1288	47,7%
Non so rispondere	172	6,4%
Altro	15	0,6%

Malattie cardiache (ad es. portatori di protesi dell'apparato cardiovascolare/defibrillatore/pacemaker, trapianto cardiaco, gravi aritmie, etc)

Patologie oculari progressive (es. retinopatia diabetica, glaucoma, maculopatia, diplopia, cataratta)

Malattie respiratorie (asma, BPCO, etc.)

Malattie urogenitali, trattamento dialitico, trapianto renale, insufficienza renale grave

Deficit visivi (miopia, astigmatismo, etc)

Tabella VIII - Distribuzione relativa alle patologie riferite. Valori assoluti e valori percentuali.

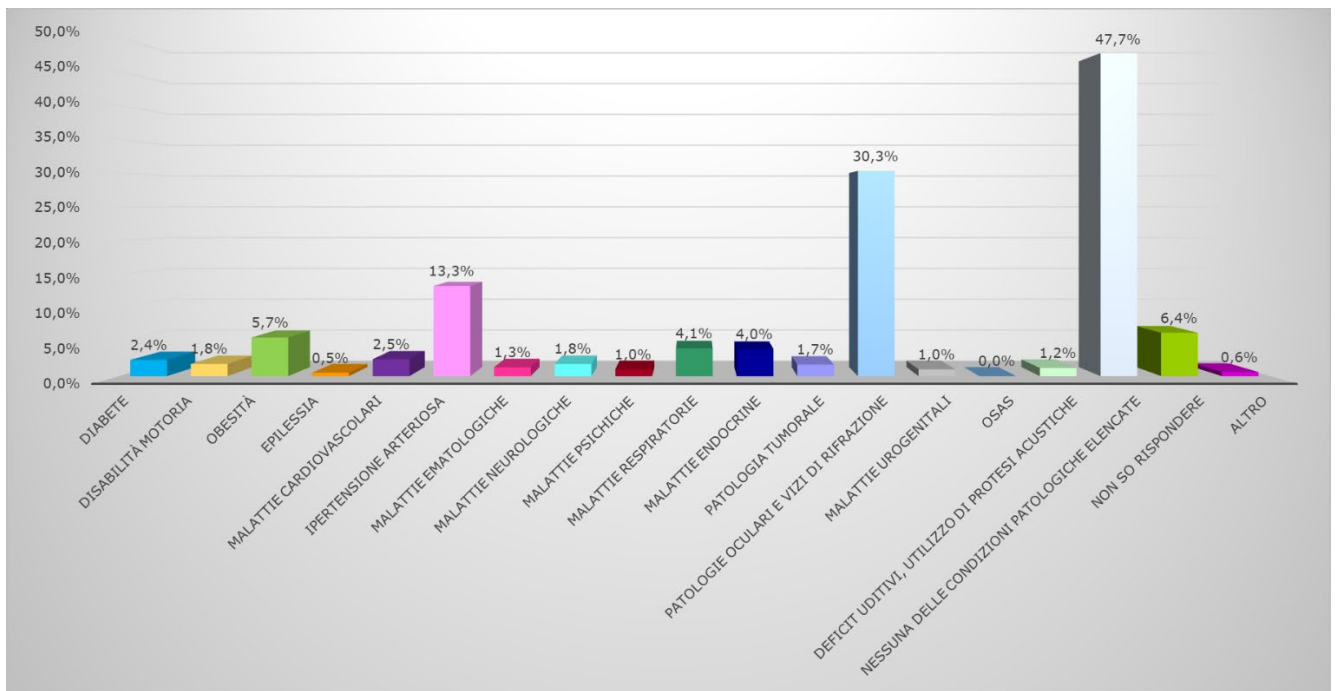
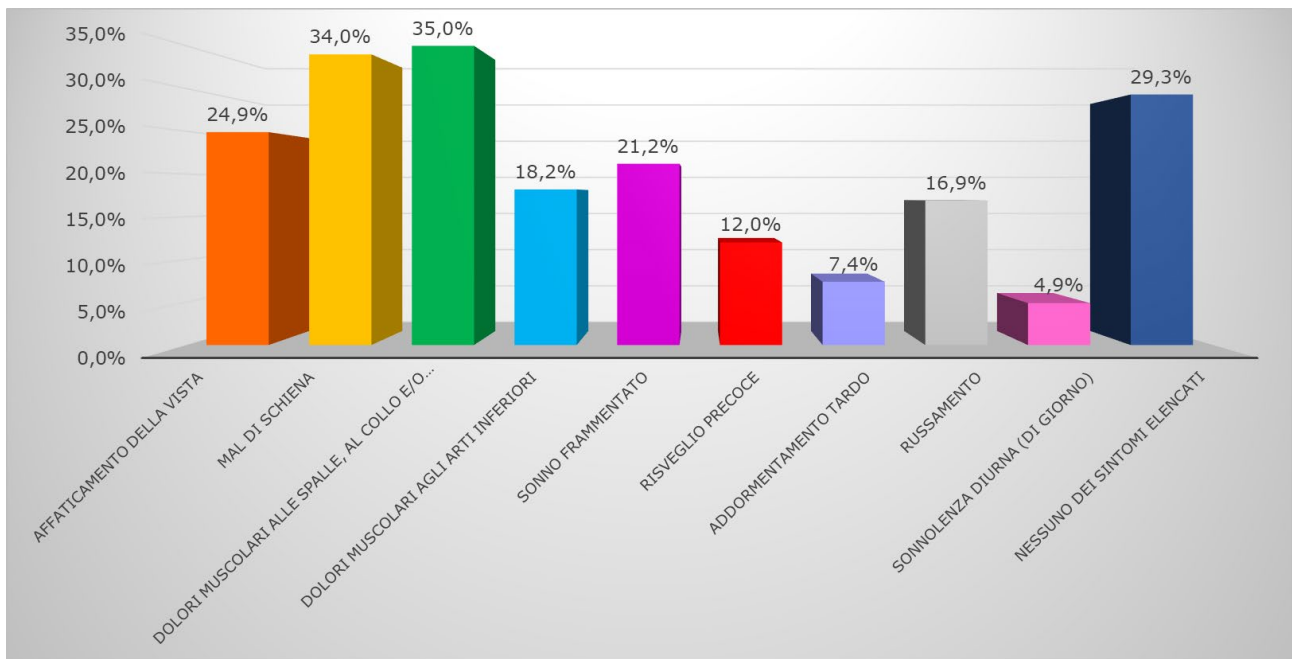


Figura 8 - Distribuzione relativa alle patologie riferite. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **“Soffri frequentemente di...”** la distribuzione delle risposte relative ai sintomi riferiti dal campione dei rispondenti è mostrata nella tabella IX e nella figura 9.

Sintomo riferito	V.A.	%
Affaticamento della vista	674	24,9%
Mal di schiena	918	34,0%
Dolori muscolari alle spalle, al collo e/o agli arti superiori	947	35,0%
Dolori muscolari agli arti inferiori	492	18,2%
Sonno frammentato	574	21,2%
Risveglio precoce	325	12,0%
Addormentamento tardo	199	7,4%
Russamento	458	16,9%
Sonnolenza diurna (di giorno)	133	4,9%
Nessuno dei sintomi elencati	791	29,3%

Tabella IX - Distribuzione relativa alla sintomatologia riferita. Valori assoluti e valori percentuali.



Dolori muscolari agli arti inferiori (fianchi, gambe, ginocchia, piedi, etc.)

Figura 9 - Distribuzione relativa alla sintomatologia riferita. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **“Utilizzi farmaci in maniera abituale?”** la distribuzione delle risposte relative ad eventuali terapie riferite dal campione dei rispondenti è mostrata nella tabella X e nella figura 10.

Uso di farmaci	V.A.	%
SI	793	29,3%
NO	1910	70,7%
Totali	2703	100,0%

Tabella X - Distribuzione relativa all'uso di farmaci. Valori assoluti e valori percentuali.

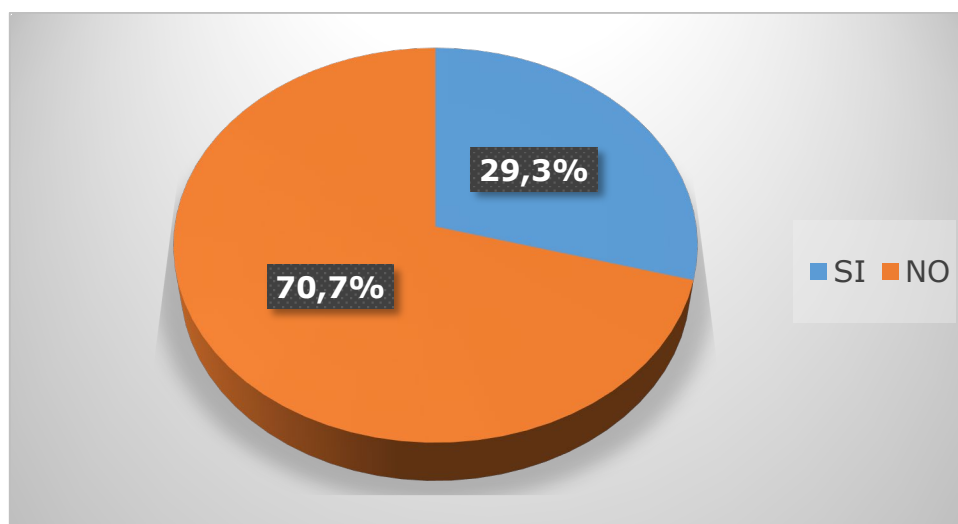


Figura 10 - Distribuzione relativa all'uso di farmaci. Valori percentuali.

Sezione 3 Dati lavorativi

In riferimento alla domanda **“Indica l'area specifica in cui svolgi attualmente la tua attività lavorativa”** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti è mostrata nella tabella XI e nella figura 11.

Area di lavoro	V.A.	%
Area spazzamento, raccolta, tutela e decoro del territorio	426	15,8%
Area conduzione	237	8,8%
Area impianti e laboratori	293	10,9%
Area officine e servizi generali	10	0,4%
Area tecnica e amministrativa	1724	64,1%
Totali rispondenti	2690	100,0%

Tabella XI - Distribuzione relativa all'area specifica di attività lavorativa. Valori assoluti e valori percentuali.

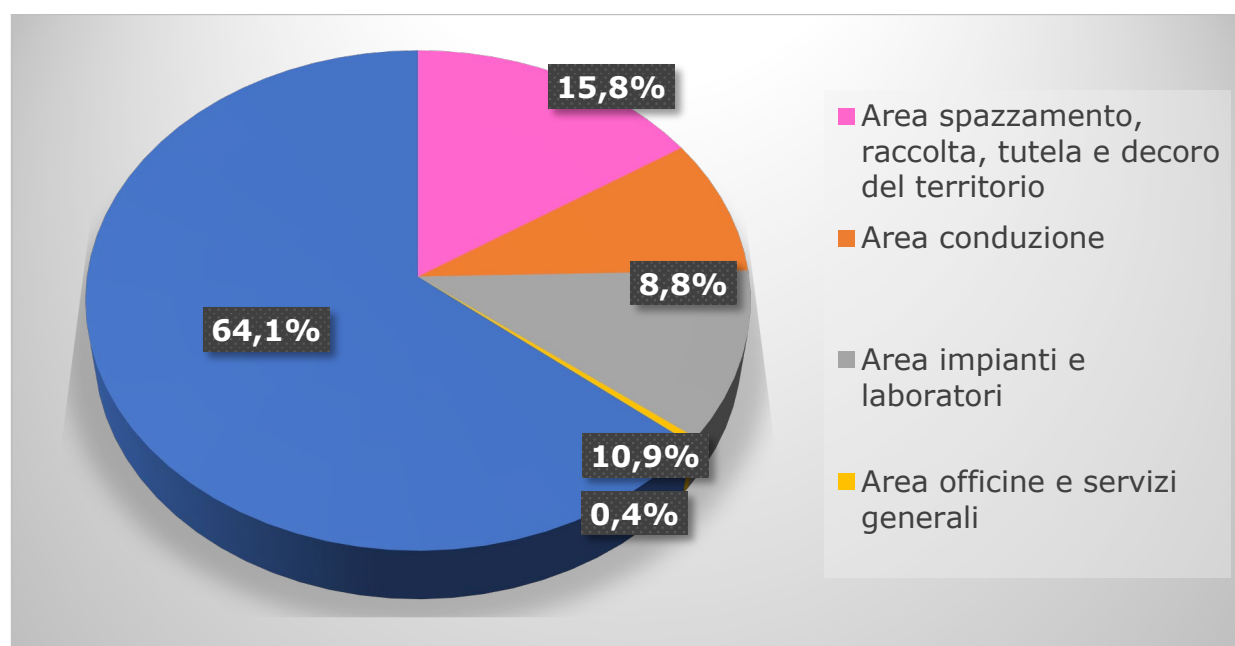


Figura 11 - Distribuzione relativa all'area specifica di svolgimento dell'attività lavorativa. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **“Che tipologia di orario svolgi”** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti è mostrata nella tabella XII e nella figura 12.

Tipologia orario	V.A.	%
Part-time orizzontale	106	3,9%
Part-time verticale	23	0,9%
Tempo pieno	2573	95,2%
Totale rispondenti	2702	100,0%

Tabella XII - Distribuzione relativa alla tipologia di orario svolto. Valori assoluti e valori percentuali.

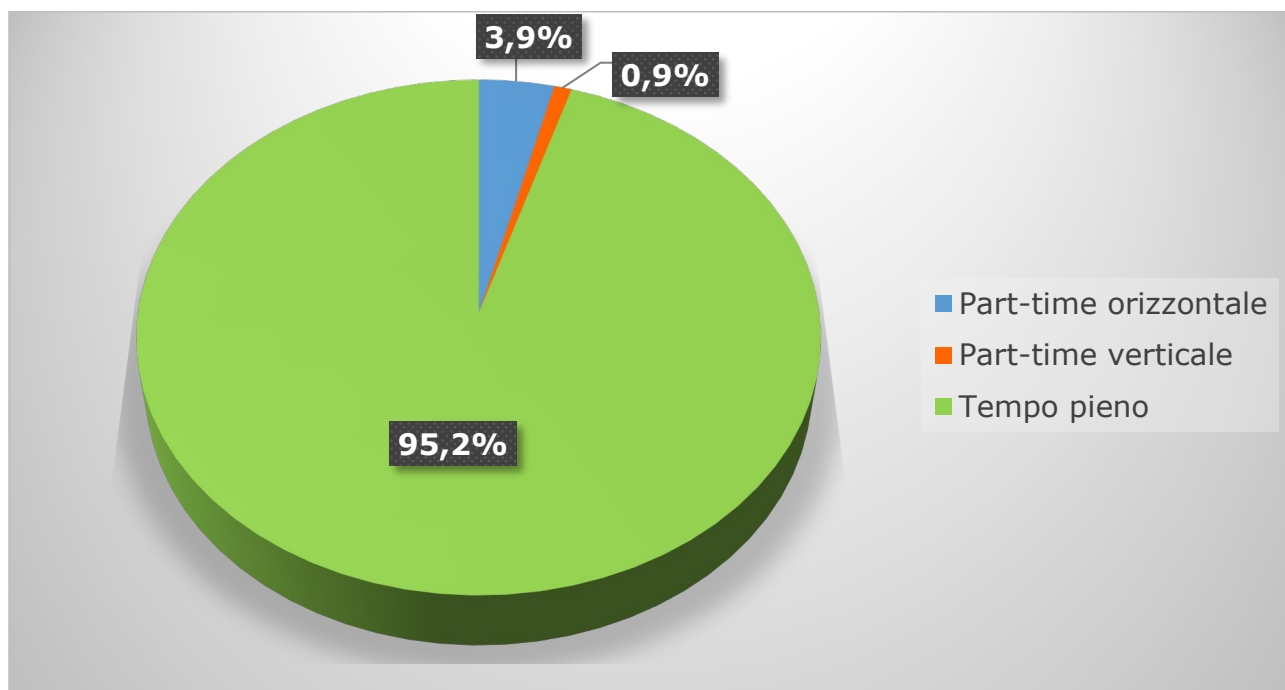


Figura 12 - Distribuzione relativa alla tipologia di orario svolto. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **"Svolgi lavoro a turni?"** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa allo svolgimento del lavoro a turni è mostrata nella tabella XIII e nella figura 13.

Lavoro a turni	V.A.	%
SI	290	10,7%
NO	2413	89,3%
Totali	2703	100,0%

Tabella XIII - Distribuzione relativa allo svolgimento del lavoro a turni. Valori assoluti e valori percentuali.

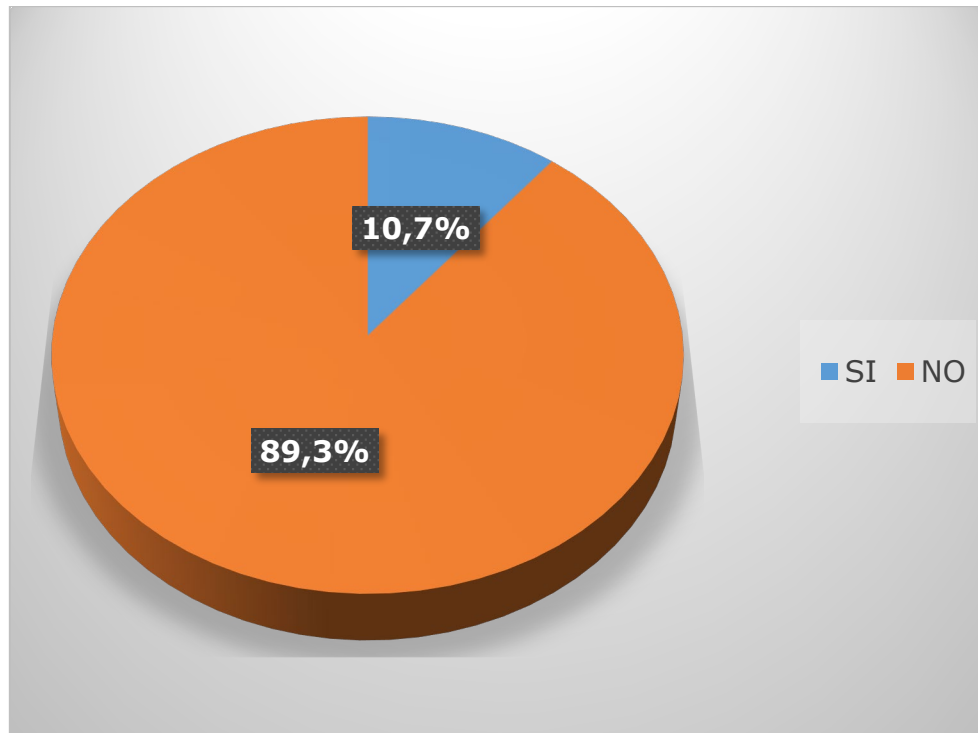


Figura 13 - Distribuzione relativa allo svolgimento del lavoro a turni. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **“Se sì, descrivi il lavoro a turni?”** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa alla descrizione del lavoro a turni è mostrata nella tabella XIV e nella figura 14.

Descrizione lavoro a turni	V.A.	%
Continuo	146	51,6%
Discontinuo	137	48,4%
Totale rispondenti	283	100,0%

Tabella XIV - Distribuzione relativa alla descrizione del lavoro a turni. Valori assoluti e valori percentuali.

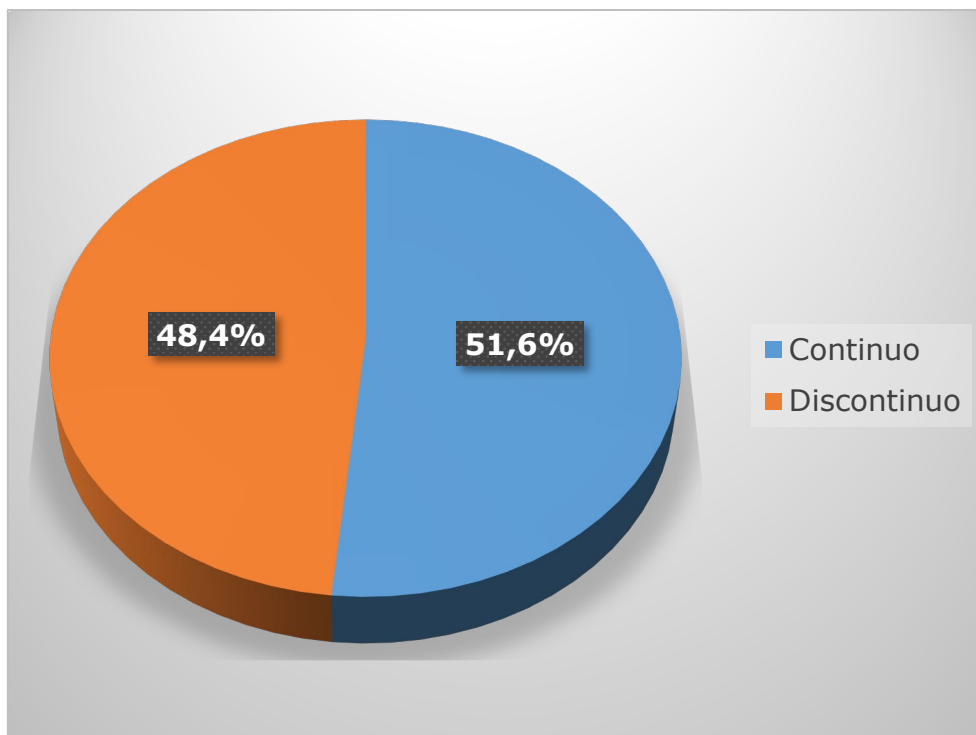


Figura 14 - Distribuzione relativa alla descrizione del lavoro a turni. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **“Se sì, descrivi i turni che svolgi?”** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa alla descrizione dei turni è mostrata nella tabella XV e nella figura 15.

Turni	V.A.	%
Turni a rotazione con notte	84	29,3%
Turni a rotazione senza notte	116	40,4%
Turno fisso diurno	83	28,8%
Turno fisso notturno	4	1,4%
Totale rispondenti	287	100,0%

Tabella XV - Distribuzione relativa alla descrizione dei turni. Valori assoluti e valori percentuali.

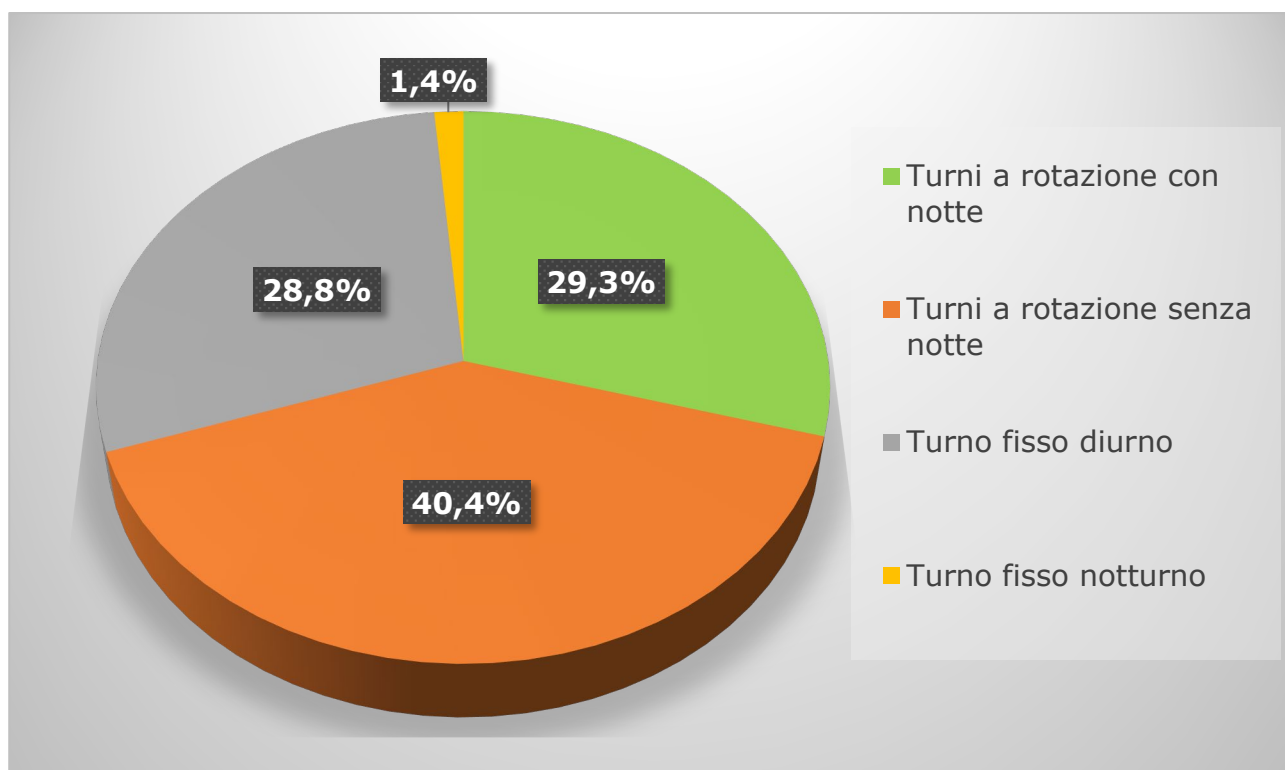


Figura 15 - Distribuzione relativa alla descrizione dei turni. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda "**Svolgi lavoro notturno?**" la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa all'effettuazione di turni notturni è mostrata nella tabella XVI e nella figura 16.

Lavoro notturno	V.A.	%
SI	162	6,0%
NO	2539	94,0%
Totale rispondenti	2701	100,0%

Tabella XVI - Distribuzione relativa all'effettuazione di turni notturni. Valori assoluti e valori percentuali.

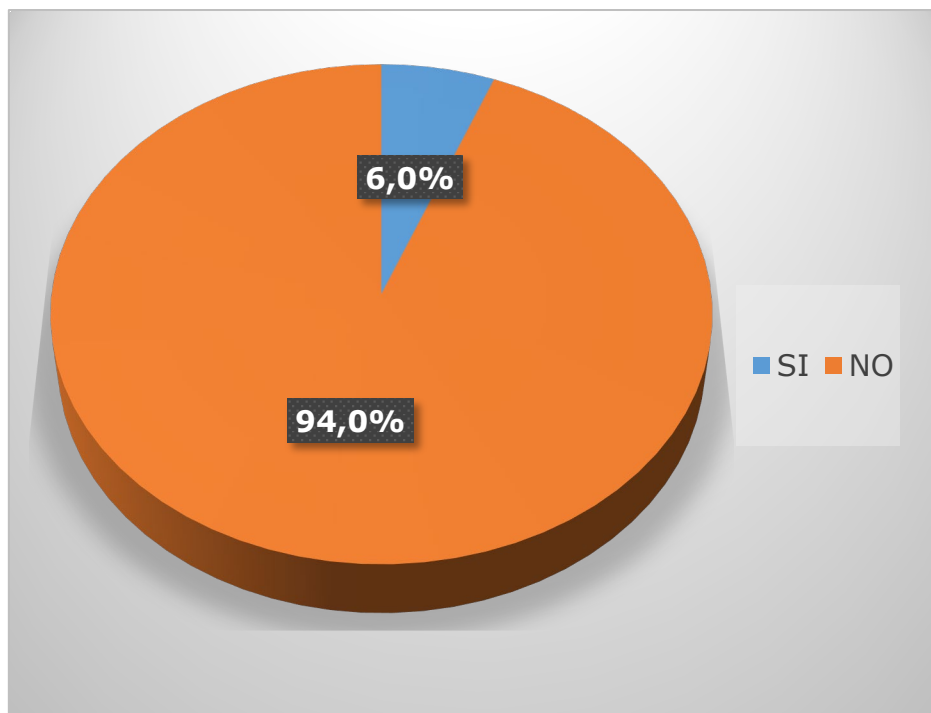


Figura 16 - Distribuzione relativa all'effettuazione di turni notturni. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda "**Dove svolgi la tua attività lavorativa attualmente?**" la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa al luogo di svolgimento dell'attività lavorativa è mostrata nella tabella XVII e nella figura 17.

Dove svolgi attività lavorativa	V.A.	%
Esclusivamente in azienda	927	34,4%
Esclusivamente da casa	35	1,3%
In azienda e da casa	800	29,7%
Prevalentemente su strada	455	16,9%
In azienda e da casa con spostamenti in altre sedi nel medesimo Comune	427	15,8%
In azienda e da casa con spostamenti in altre sedi in altri Comuni	53	2,0%

Tabella XVII - Distribuzione relativa al luogo di svolgimento dell'attività lavorativa. Valori assoluti e valori percentuali.

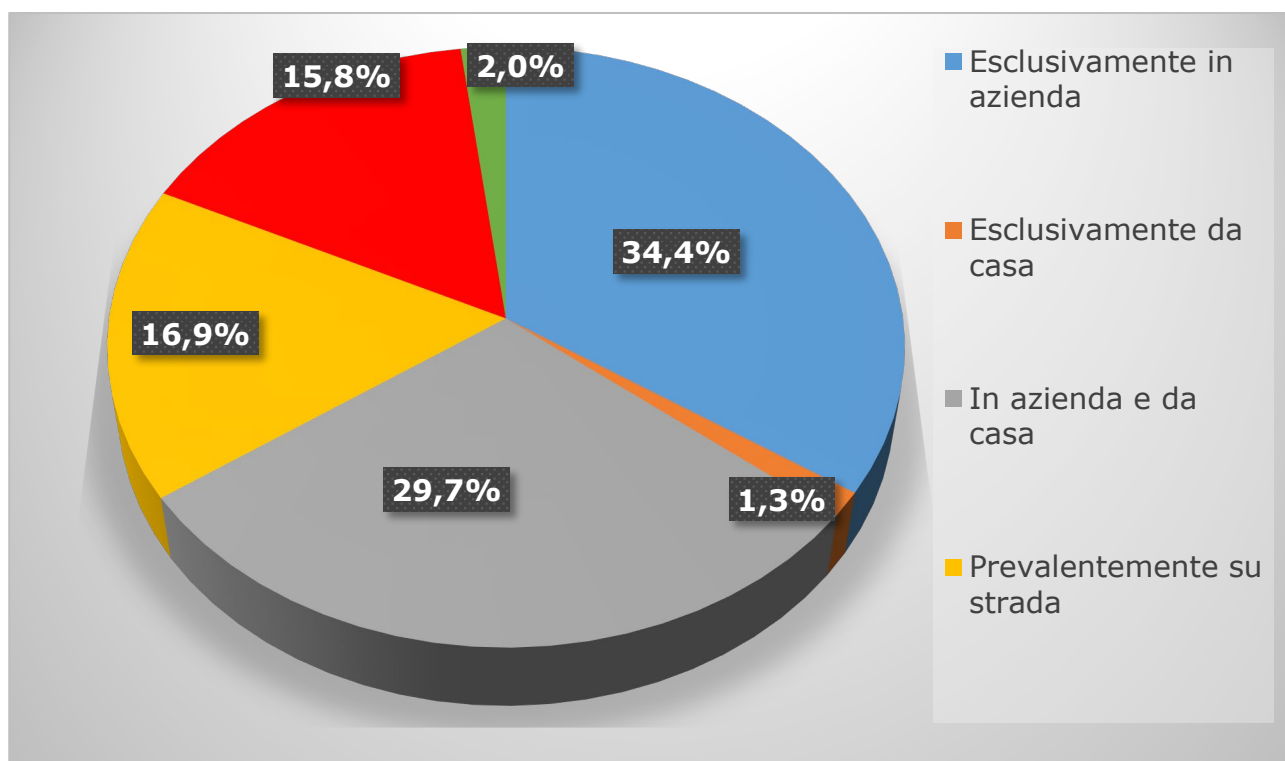


Figura 17 - Distribuzione relativa al luogo di svolgimento dell'attività lavorativa. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **“La tua attività lavorativa prevede la guida di mezzi?”** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa all'uso di mezzi durante l'attività lavorativa è mostrata nella tabella XVIII e nella figura 18.

Guida di mezzi sul lavoro	V.A.	%
SI	1511	55,9%
NO	1190	44,1%
Totale rispondenti	2701	100,0%

Tabella XVIII - Distribuzione relativa all'uso di mezzi durante l'attività lavorativa. Valori assoluti e valori percentuali.

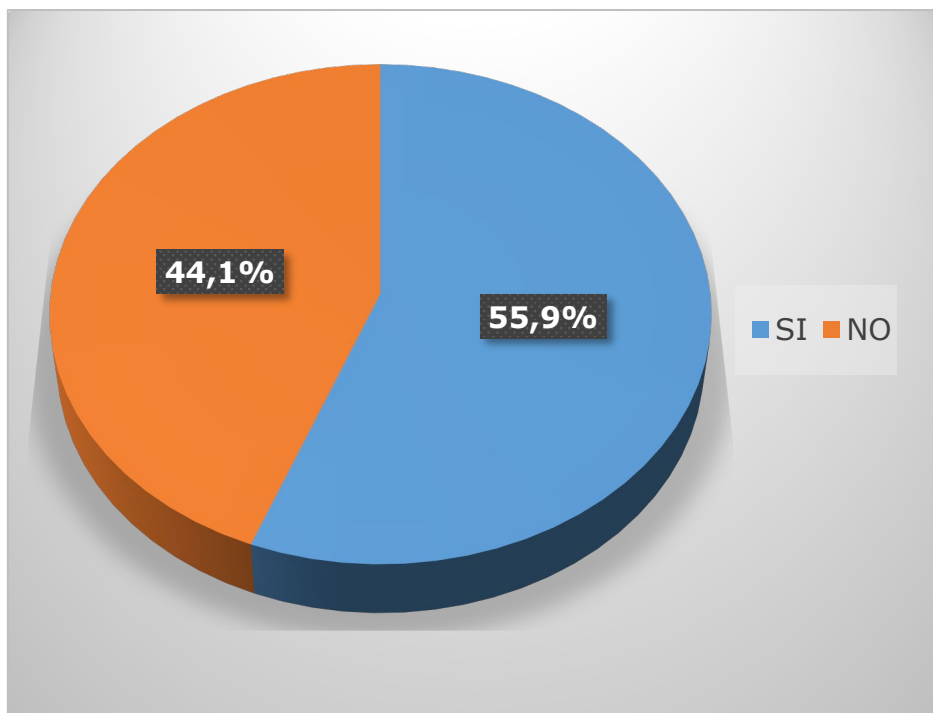


Figura 18 - Distribuzione relativa all'uso di mezzi durante l'attività lavorativa. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **"Se sì, quali mezzi utilizzi?"** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa alla tipologia di mezzi utilizzati durante l'attività lavorativa è mostrata nella tabella XIX e nella figura 19.

Tipologia mezzo utilizzato	V.A.	%
Velocipedi o biciclette	20	0,7%
Moto/scooter/ciclomotore	18	0,7%
Monopattino elettrico	2	0,1%
Autovettura	1130	41,8%
Autocarro/motrice	275	10,2%
Macchina agricola	13	0,5%

Tabella XIX - Distribuzione relativa alla tipologia di mezzi utilizzati durante l'attività lavorativa. Valori assoluti e valori percentuali.

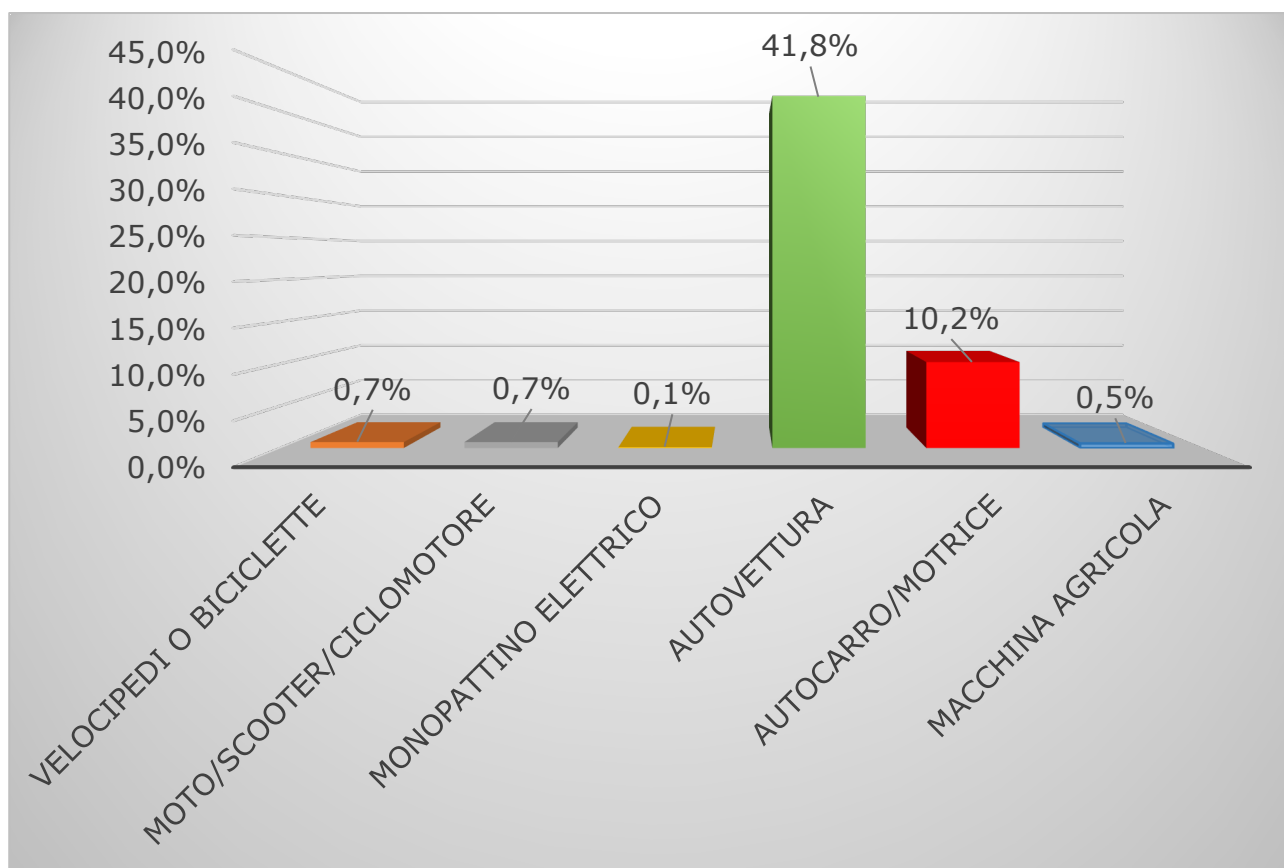


Figura 19 - Distribuzione relativa alla tipologia di mezzi utilizzati durante l'attività lavorativa. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **"Se sì, sono mezzi privati o aziendali?"** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa alla tipologia di mezzi utilizzati durante l'attività lavorativa (privati o aziendali) è mostrata nella tabella XX e nella figura 20.

Privato/Aziendale	V.A.	%
Privato/i	212	59,7%
Aziendale/i	143	40,3%
Totale mezzi	355	100,0%

Tabella XX - Distribuzione relativa alla tipologia di mezzi utilizzati durante l'attività lavorativa (privati o aziendali). Valori assoluti e valori percentuali.

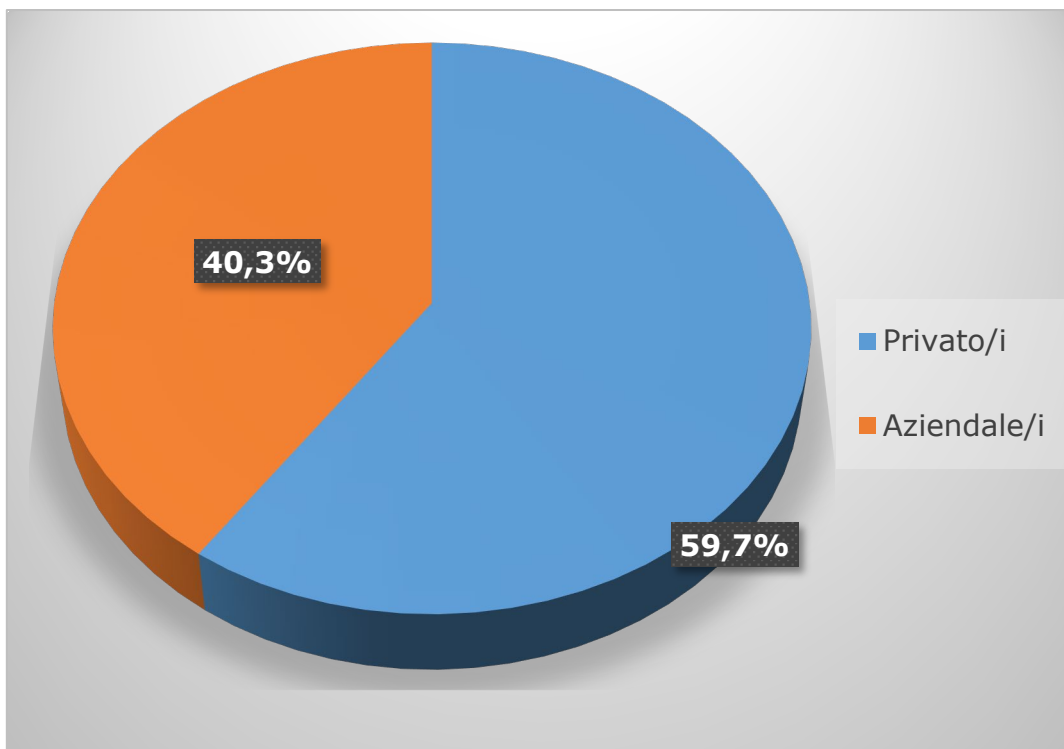


Figura 20 - Distribuzione relativa alla tipologia di mezzi utilizzati durante l'attività lavorativa (privati o aziendali). Valori assoluti e valori percentuali.

In riferimento alla domanda "**Generalmente QUANTI CHILOMETRI percorri al giorno DURANTE L'ATTIVITA' LAVORATIVA (escluso lo spostamento casa-lavoro)?**" la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa alla distanza percorsa durante l'attività lavorativa è mostrata nella tabella XXI e nella figura 21.

Spostamenti durante il lavoro (Km)	V.A.	%
<25km	687	45,9%
25-50km	390	26,1%
50-75km	156	10,4%
75-100km	125	8,4%
>100km	138	9,2%
Totale rispondenti	1496	100,0%

Tabella XXI - Distribuzione relativa alla distanza percorsa durante l'attività lavorativa. Valori assoluti e valori percentuali.

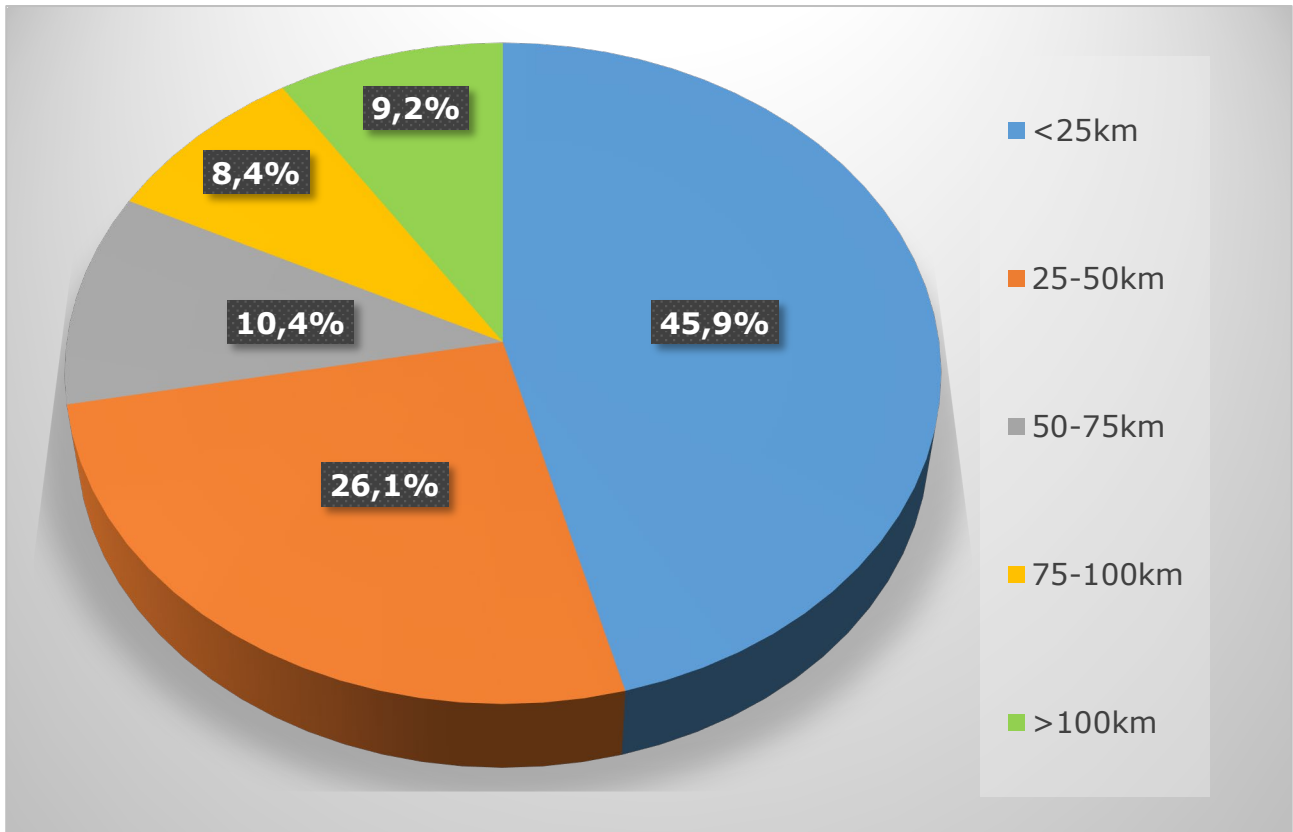


Figura 21 - Distribuzione relativa alla distanza percorsa durante l'attività lavorativa. Valori percentuali.

Sezione 4

Mobilità prima dell'emergenza e durante l'emergenza

In riferimento alla domanda "**Pensando al tuo modo di spostarti, DURANTE L'EMERGENZA ti saresti definito prevalentemente?**" la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa alla modalità di spostamento durante l'emergenza è mostrata nella tabella XXII e nella figura 22.

Modo di spostarti durante l'emergenza (definizione)	V.A.	%
Un ciclista	105	3,9%
Un motociclista	303	11,2%
Un automobilista	171	6,3%
Un pedone	2149	79,5%
Un utilizzatore del car/bike sharing, car pooling	501	18,5%
Un utilizzatore del trasporto ferroviario	6	0,2%
Un utilizzatore del trasporto pubblico (bus/tram/metro)	40	1,5%
Un utilizzatore del trasporto aereo	61	2,3%
Non riesco a definirmi	7	0,3%

Tabella XXII - Distribuzione relativa alla modalità di spostamento durante l'emergenza. Valori assoluti e valori percentuali.

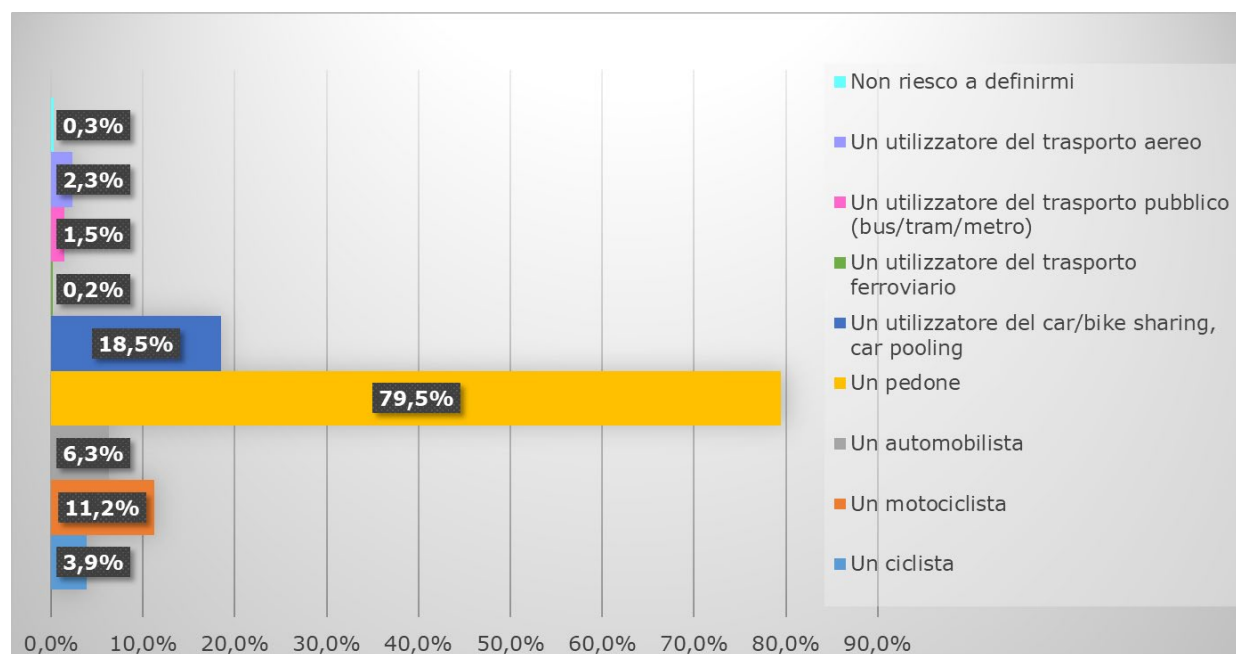


Figura 22 - Distribuzione relativa alla modalità di spostamento durante l'emergenza. Valori assoluti e valori percentuali.

In riferimento alla domanda **“Pensando al tuo modo di spostarti, PRIMA DELL'EMERGENZA ti saresti definito prevalentemente?”** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa alla modalità di spostamento prima dell'emergenza è mostrata nella tabella XXIII e nella figura 23.

Modo di spostarti prima dell'emergenza (definizione)	V.A.	%
Un ciclista	62	2,3%
Un motociclista	289	10,7%
Un automobilista	224	8,3%
Un pedone	2261	83,6%
Un utilizzatore del car/bike sharing, car pooling	343	12,7%
Un utilizzatore del trasporto ferroviario	18	0,7%
Un utilizzatore del trasporto pubblico (bus/tram/metro)	103	3,8%
Un utilizzatore del trasporto aereo	127	4,7%
Non riesco a definirmi	32	1,2%

Tabella XXIII - Distribuzione relativa alla modalità di spostamento prima dell'emergenza. Valori assoluti e valori percentuali.

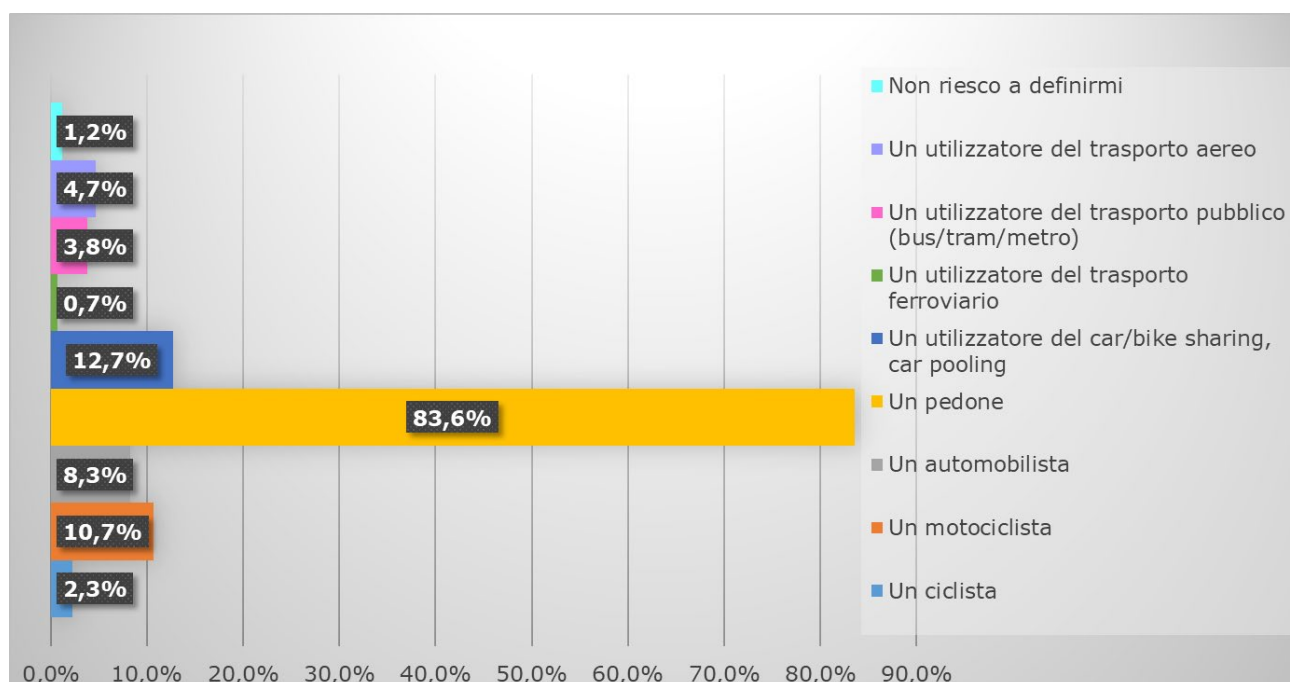


Figura 23 - Distribuzione relativa alla modalità di spostamento prima dell'emergenza. Valori assoluti e valori percentuali.

In riferimento alla domanda **“DURANTE L'EMERGENZA per quale motivo e con quale frequenza effettuavi spostamenti?”** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa alle cause e frequenze degli spostamenti durante l'emergenza è mostrata nella tabella XXIV e nella figura 24.

Motivo spostamento (durante)	Tutti i giorni	Tutti i giorni feriali	2-3 volte a settimana	1 volta a settimana	Mai
Spostamenti casa-lavoro-casa	33,9%	26,4%	27,3%	4,3%	8,1%
Commissioni e acquisti	6,3%	2,8%	30,4%	53,6%	7,0%
Svago, tempo libero e sport	6,8%	1,4%	24,7%	36,7%	30,4%
Non effettuavo spostamenti	7,5%	2,3%	11,7%	10,7%	67,7%
Altro	5,6%	0,9%	2,9%	4,7%	85,9%

Commissioni e acquisti (posta, banca, spese, visite mediche, etc.)

Svago, tempo libero e sport (comprese visite a parenti e amici)

Tabella XXIV - Distribuzione relativa alle cause e frequenze degli spostamenti durante l'emergenza. Valori assoluti e valori percentuali.

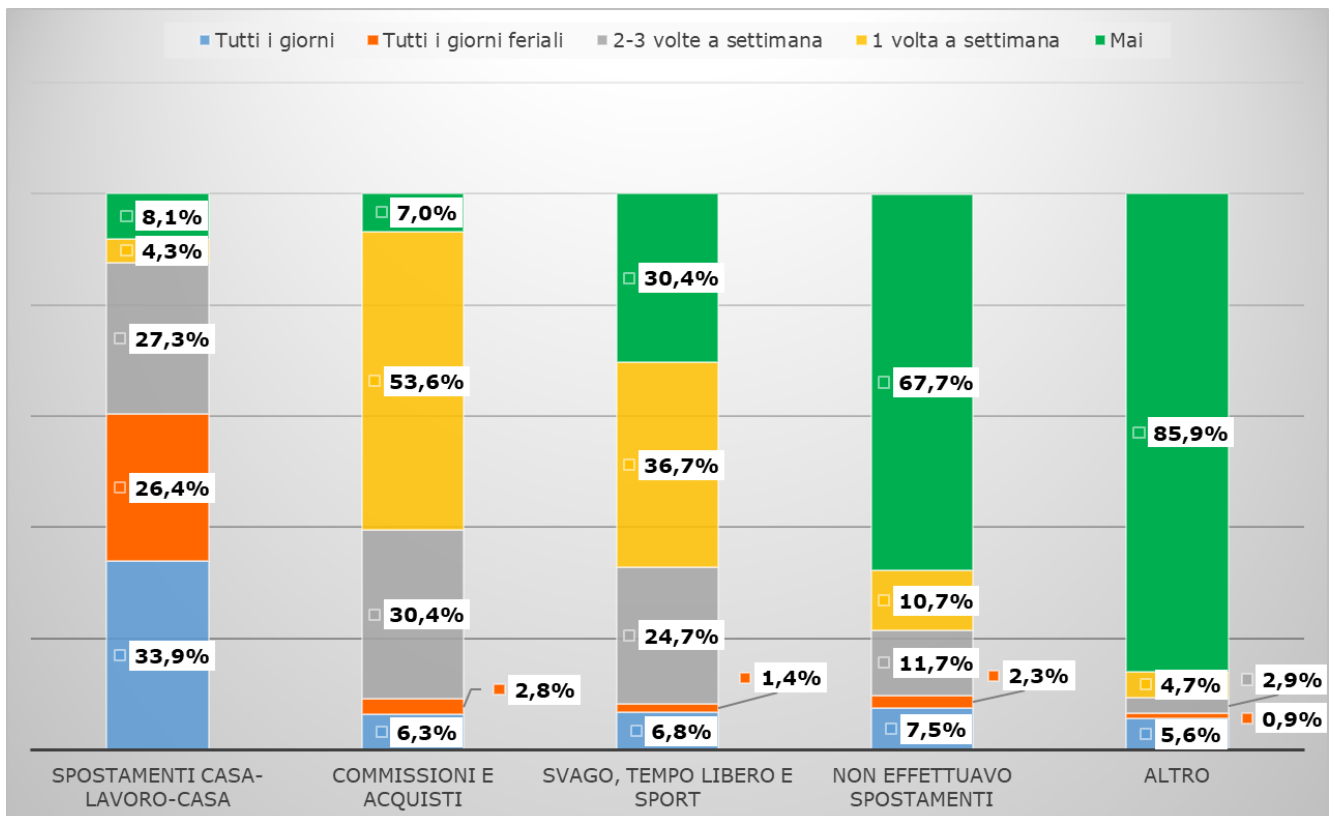


Figura 24 - Distribuzione relativa alle cause e frequenze degli spostamenti durante l'emergenza. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **"PRIMA DELL'EMERGENZA (prima di marzo 2020) per quale motivo e con quale frequenza effettuavi spostamenti?"** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa alle cause e frequenze degli spostamenti prima dell'emergenza è mostrata nella tabella XXV e nella figura 25.

Motivo spostamento (prima)	Tutti i giorni	Tutti i giorni feriali	2-3 volte a settimana	1 volta a settimana	Mai
Spostamenti casa-lavoro-casa	52,0%	42,7%	4,0%	0,3%	1,0%
Commissioni e acquisti (posta, banca, spese, visite mediche, etc.)	11,9%	6,2%	49,9%	29,2%	2,8%
Svago, tempo libero e sport (comprese visite a parenti e amici)	15,8%	5,6%	52,9%	20,7%	5,0%
Non effettuavo spostamenti	5,3%	1,1%	5,4%	8,9%	79,3%
Altro	6,7%	1,1%	4,4%	4,2%	83,6%

Commissioni e acquisti (posta, banca, spese, visite mediche, etc.)

Svago, tempo libero e sport (comprese visite a parenti e amici)

Tabella XXV - Distribuzione relativa alle cause e frequenze degli spostamenti prima dell'emergenza. Valori assoluti e valori percentuali.

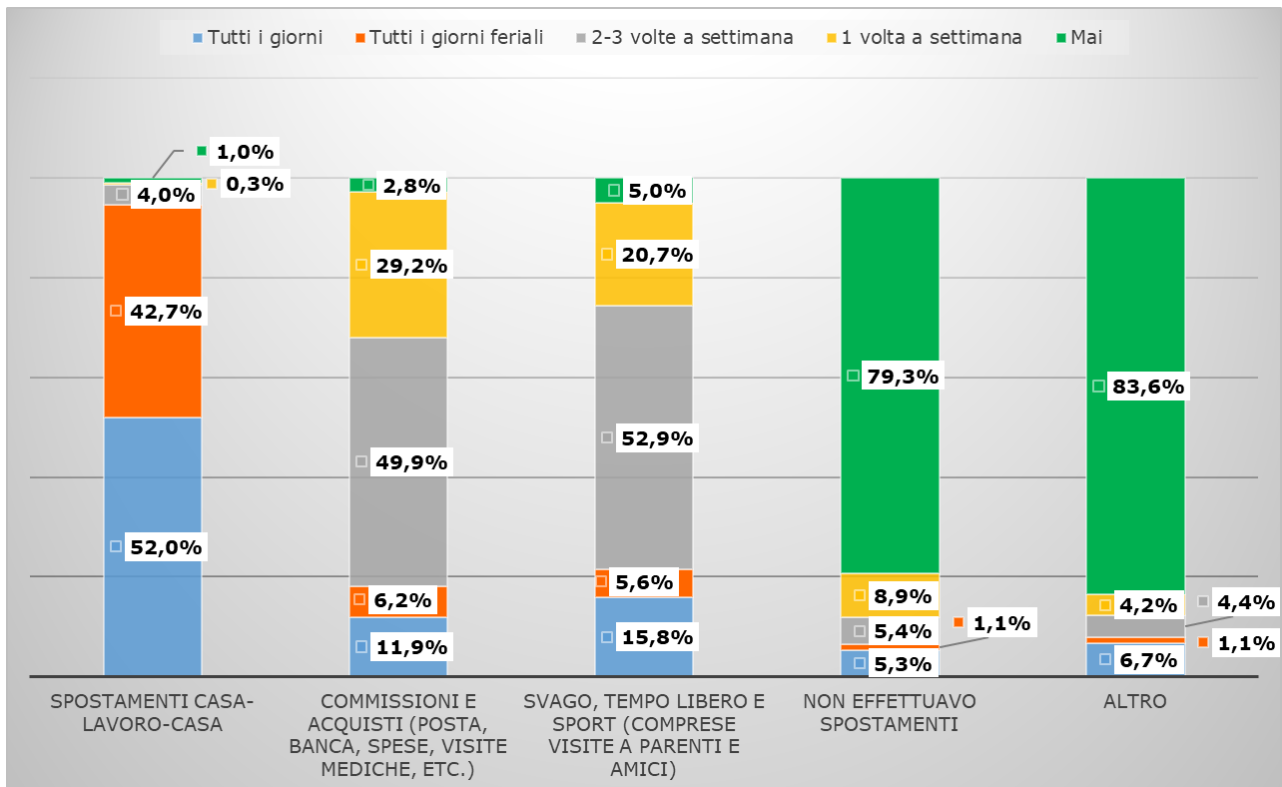


Figura 25 - Distribuzione relativa alle cause e frequenze degli spostamenti prima dell'emergenza. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **"In generale, DURANTE L'EMERGENZA per recarti sul luogo di lavoro quali mezzi utilizzavi?"** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa ai mezzi utilizzati durante l'emergenza per recarsi al lavoro è mostrata nella tabella XXVI e nella figura 26.

Mezzi usati (durante)	V.A.	%
Autovettura privata	2357	87,2%
Moto/scooter/ciclomotore privato	205	7,6%
Servizi di car/scooter sharing/rent to go	15	0,6%
Monopattino elettrico	16	0,6%
Autobus/tram/metro	80	3,0%
Treno	45	1,7%
Bicicletta	177	6,5%
A piedi	129	4,8%
Non mi recavo a lavoro	139	5,1%

Tabella XXVI - Distribuzione relativa ai mezzi utilizzati durante l'emergenza per recarsi al lavoro. Valori assoluti e valori percentuali.

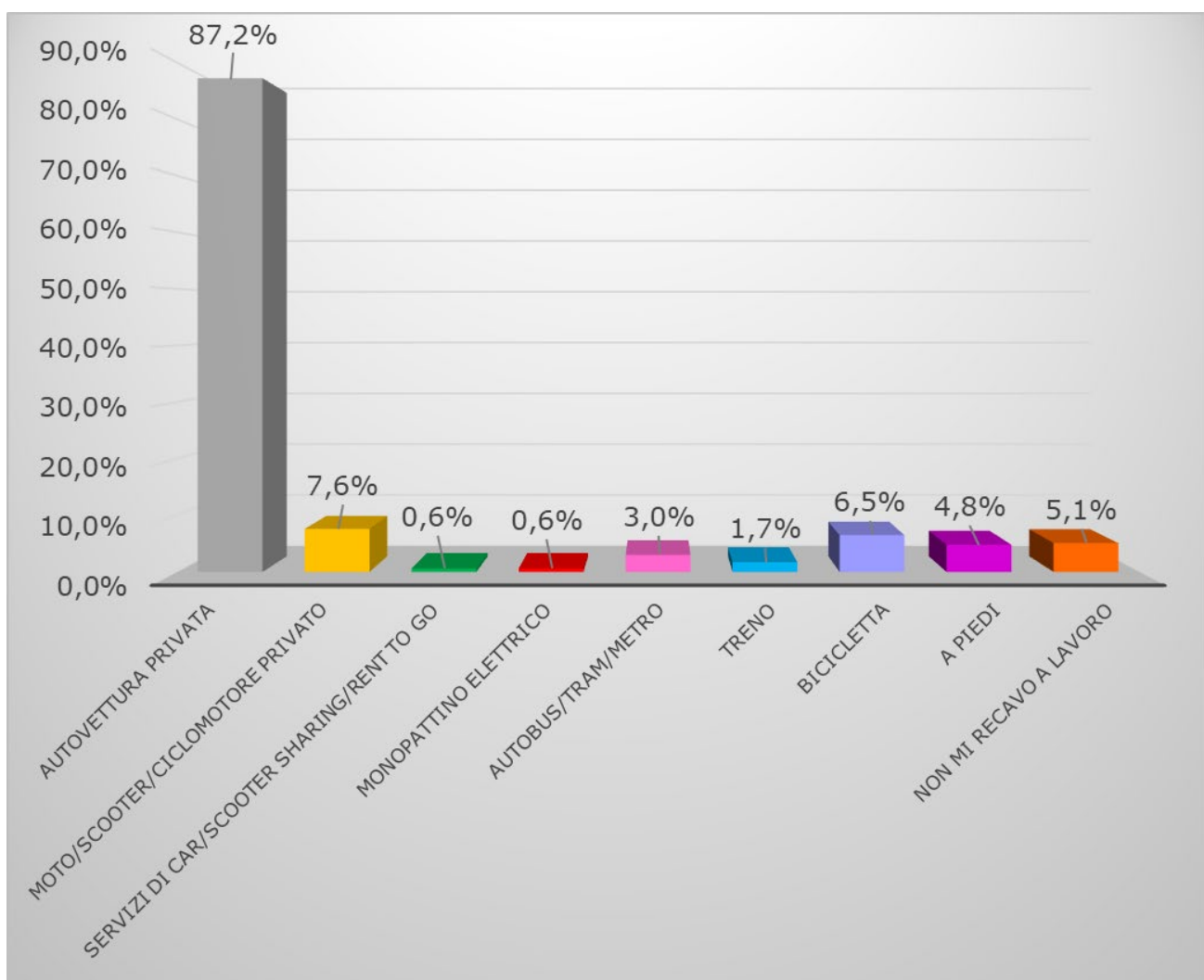


Figura 26 - Distribuzione relativa ai mezzi utilizzati durante l'emergenza per recarsi al lavoro. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **“In generale, PRIMA DELL'EMERGENZA per recarti sul luogo di lavoro quali mezzi utilizzavi?”** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa ai mezzi utilizzati prima dell'emergenza per recarsi al lavoro è mostrata nella tabella XXVII e nella figura 27.

Mezzi usati (prima)	V.A.	%
Autovettura privata	2408	89,1%
Moto/scooter/ciclomotore privato	240	8,9%
Servizi di car/scooter sharing/rent to go	15	0,6%
Monopattino elettrico	11	0,4%
Autobus/tram/metro	142	5,3%
Treno	102	3,8%
Bicicletta	2408	89,1%
A piedi	121	4,5%
Non mi recavo a lavoro	23	0,9%

Tabella XXVII - Distribuzione relativa ai mezzi utilizzati prima dell'emergenza per recarsi al lavoro. Valori assoluti e valori percentuali.

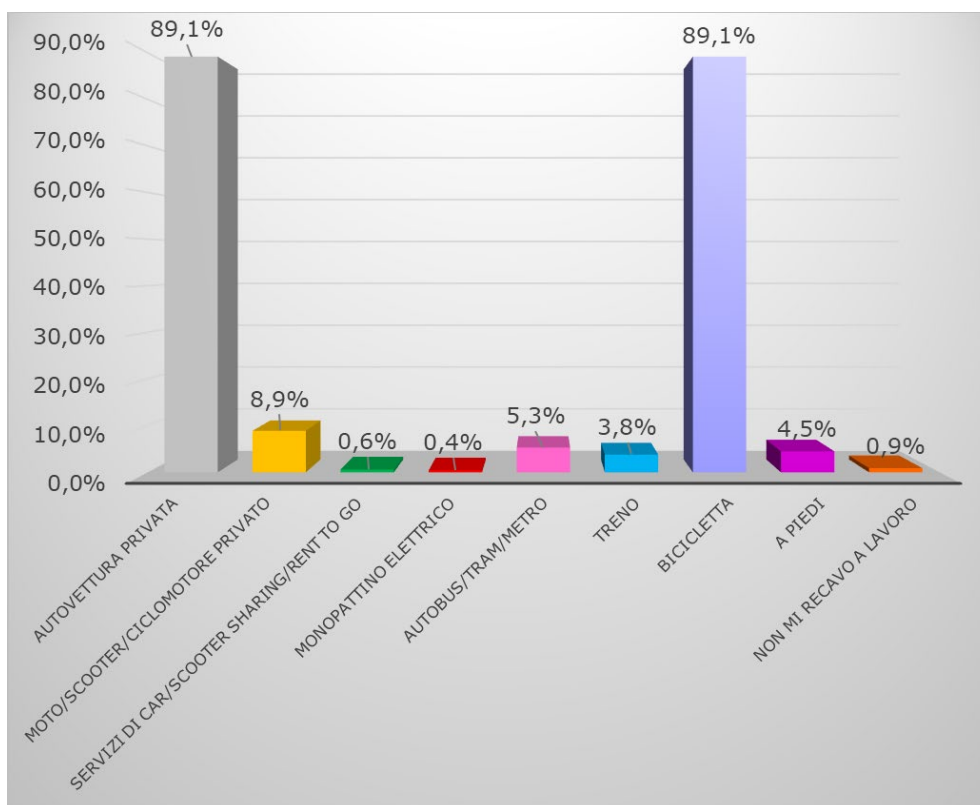


Figura 27 - Distribuzione relativa ai mezzi utilizzati prima dell'emergenza per recarsi al lavoro. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **“In generale, DURANTE L'EMERGENZA quanto TEMPO impiegavi per andare al lavoro?”** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa al tempo impiegato durante l'emergenza per recarsi al lavoro è mostrata nella tabella XXVIII e nella figura 28.

Tempo per andare a lavoro (durante)	V.A.	%
Circa ½ ora	1650	61,0%
Circa 1 ora	608	22,5%
Circa 1 ora e ½	155	5,7%
Circa 2 ore	95	3,5%
Circa 2 ore ½	28	1,0%
Circa 3 ore	12	0,4%
Oltre le 3 ore	8	0,3%
Non mi recavo a lavoro	147	5,4%
Totale campione	2703	100,0%

Tabella XXVIII - Distribuzione relativa al tempo impiegato durante l'emergenza per recarsi al lavoro. Valori assoluti e valori percentuali.

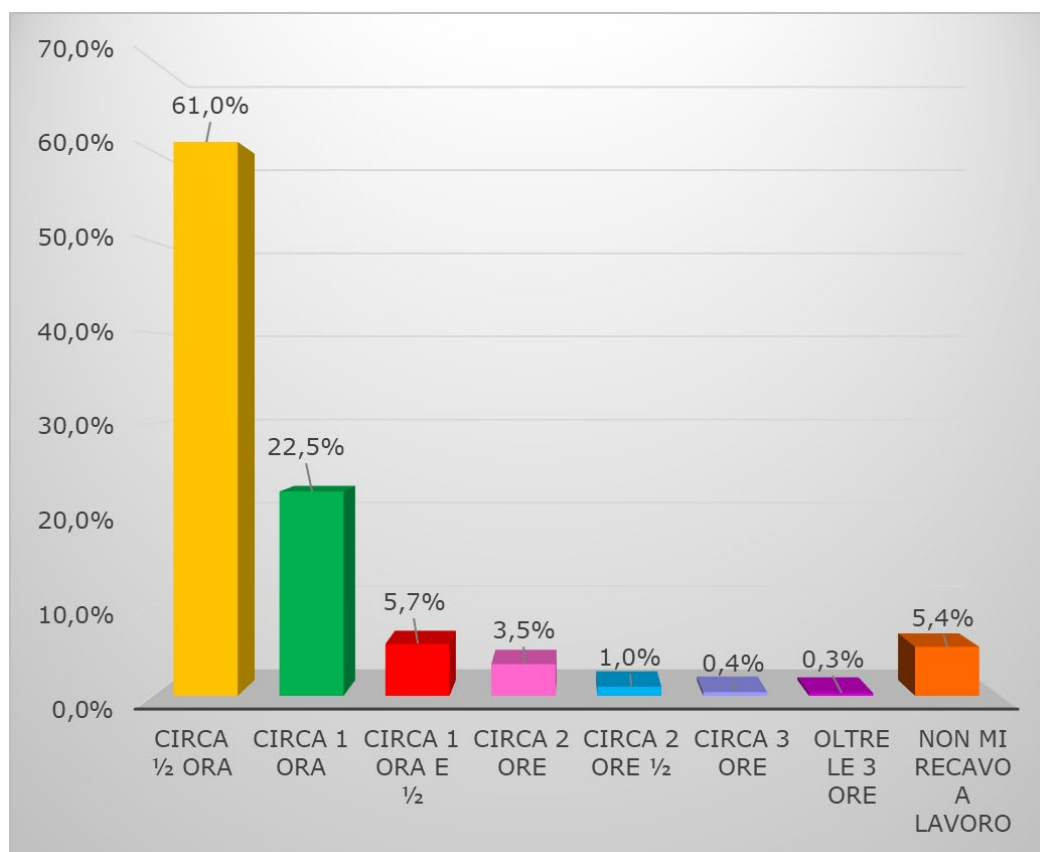


Figura 28 - Distribuzione relativa al tempo impiegato durante l'emergenza per recarsi al lavoro. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **“In generale, PRIMA L'EMERGENZA quanto TEMPO impiegavi per andare al lavoro?”** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa al tempo impiegato prima dell'emergenza per recarsi al lavoro è mostrata nella tabella XXIX e nella figura 29.

Tempo per andare a lavoro (prima)	V.A.	%
Circa ½ ora	1554	57,9%
Circa 1 ora	703	26,2%
Circa 1 ora e ½	222	8,3%
Circa 2 ore	128	4,8%
Circa 2 ore ½	36	1,3%
Circa 3 ore	26	1,0%
Oltre le 3 ore	15	0,6%
Non mi recavo a lavoro	0	0,0%
Totale campione	2684	100,0%

Tabella XXIX - Distribuzione relativa al tempo impiegato prima dell'emergenza per recarsi al lavoro. Valori assoluti e valori percentuali.

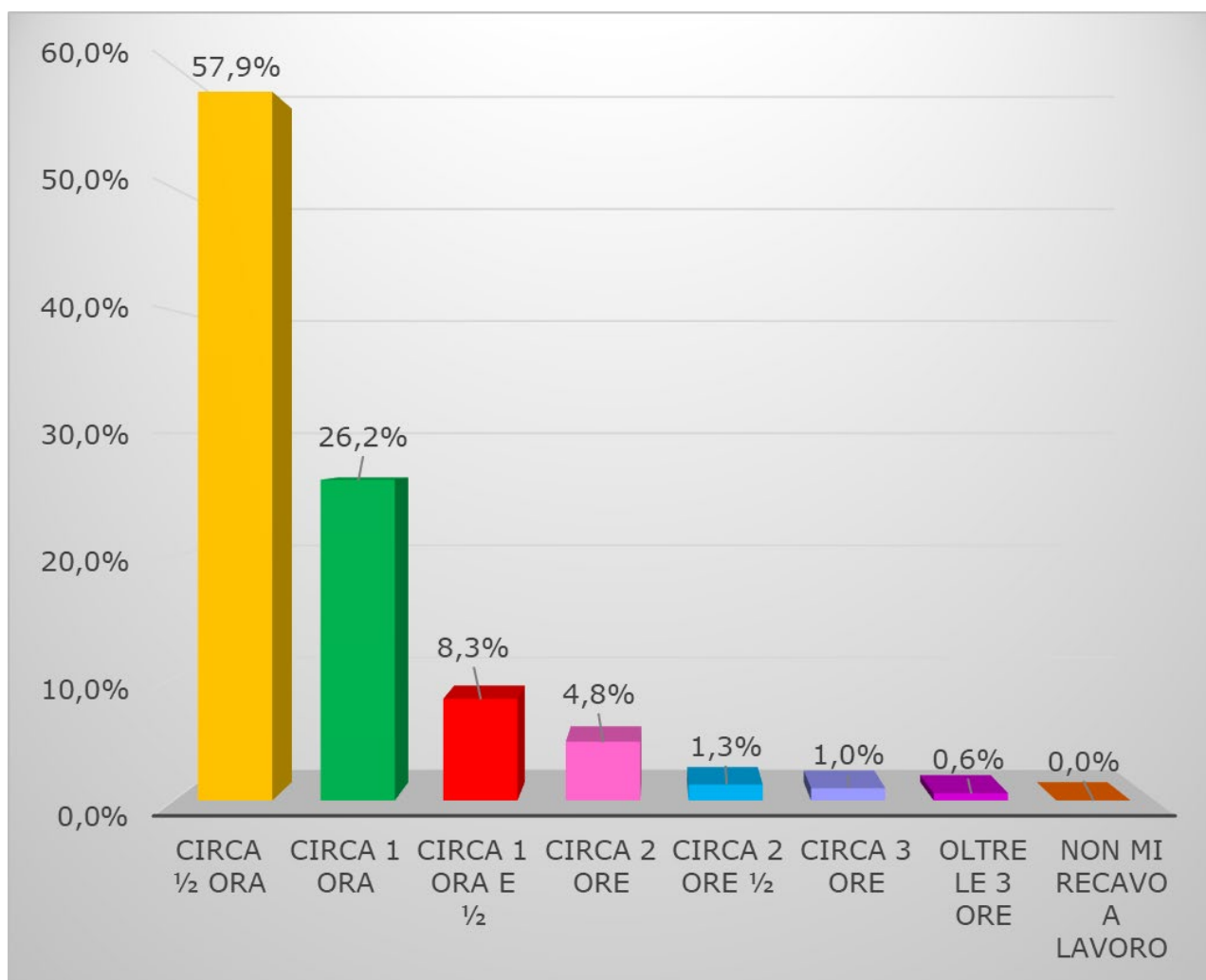


Figura 29 - Distribuzione relativa al tempo impiegato prima dell'emergenza per recarsi al lavoro. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda "**Generalmente, DURANTE L'EMERGENZA quanti CHILOMETRI percorrevi per andare al lavoro?**" la distribuzione delle risposte dei rispondenti relativa alla distanza percorsa prima dell'emergenza per recarsi al lavoro è mostrata nella tabella XXX e nella figura 30.

Distanza percorsa per andare a lavoro (durante)	V.A.	%
<25 Km	1514	56,0%
25-50 Km	609	22,5%
50-75 Km	210	7,8%
75-100 Km	103	3,8%
>100 Km	122	4,5%
Non mi recavo a lavoro	145	5,4%
Totale campione	2703	100,0%

Tabella XXX - Distribuzione relativa alla distanza percorsa durante l'emergenza per recarsi al lavoro. Valori assoluti e valori percentuali.

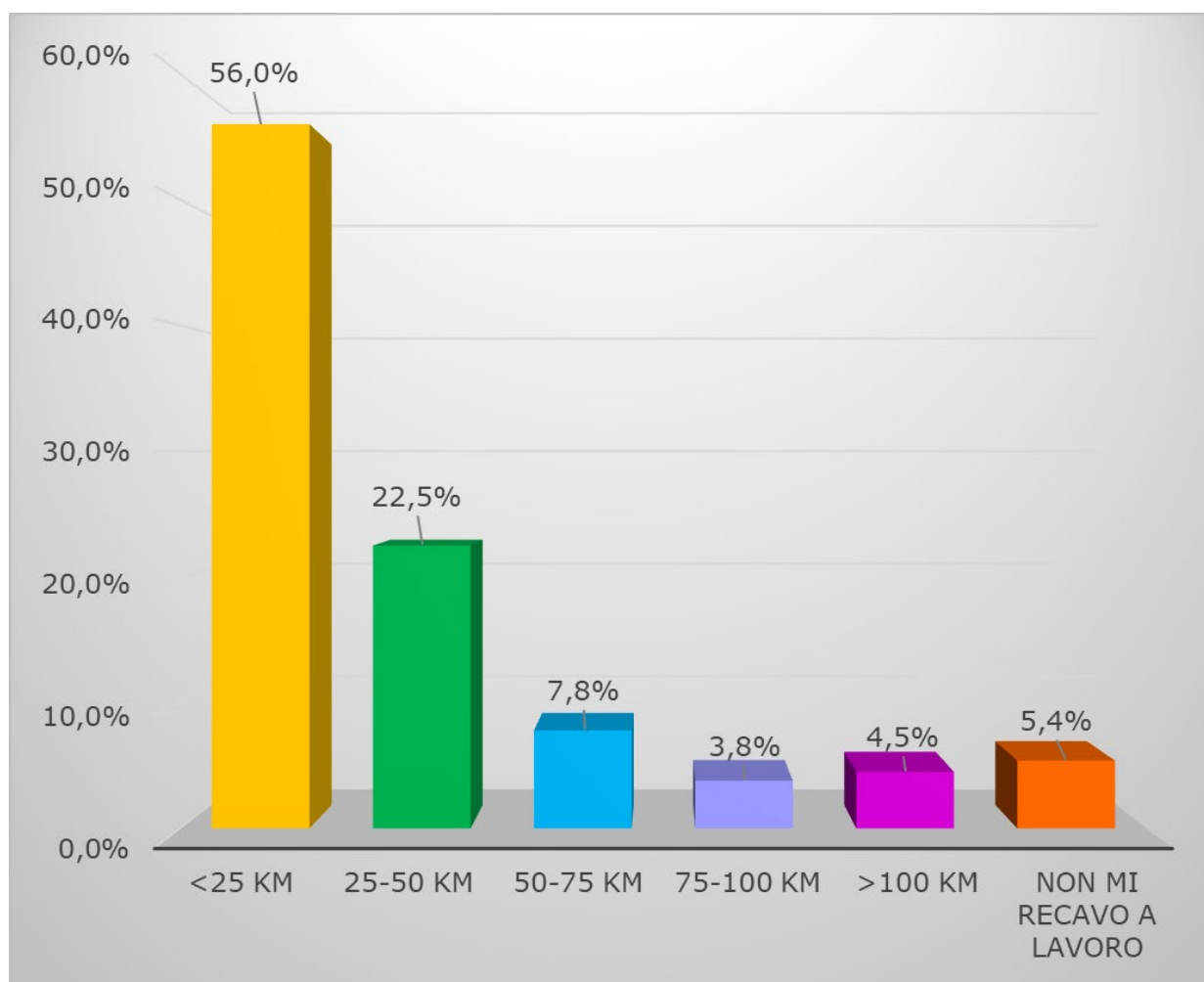


Figura 30 - Distribuzione relativa alla distanza percorsa durante l'emergenza per recarsi al lavoro. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **“Generalmente, PRIMA DELL'EMERGENZA quanti CHILOMETRI percorrevi per andare al lavoro?”** la distribuzione delle risposte dei rispondenti relativa alla distanza percorsa prima dell'emergenza per recarsi al lavoro è mostrata nella tabella XXXI e nella figura 31.

Distanza percorsa per andare a lavoro (prima)	V.A.	%
<25 Km	1569	58,0%
25-50 Km	635	23,5%
50-75 Km	222	8,2%
75-100 Km	127	4,7%
>100 Km	130	4,8%
Non mi recavo a lavoro	20	0,7%
Totale campione	2703	100,0%

Tabella XXXI - Distribuzione relativa alla distanza percorsa prima dell'emergenza per recarsi al lavoro. Valori assoluti e valori percentuali.

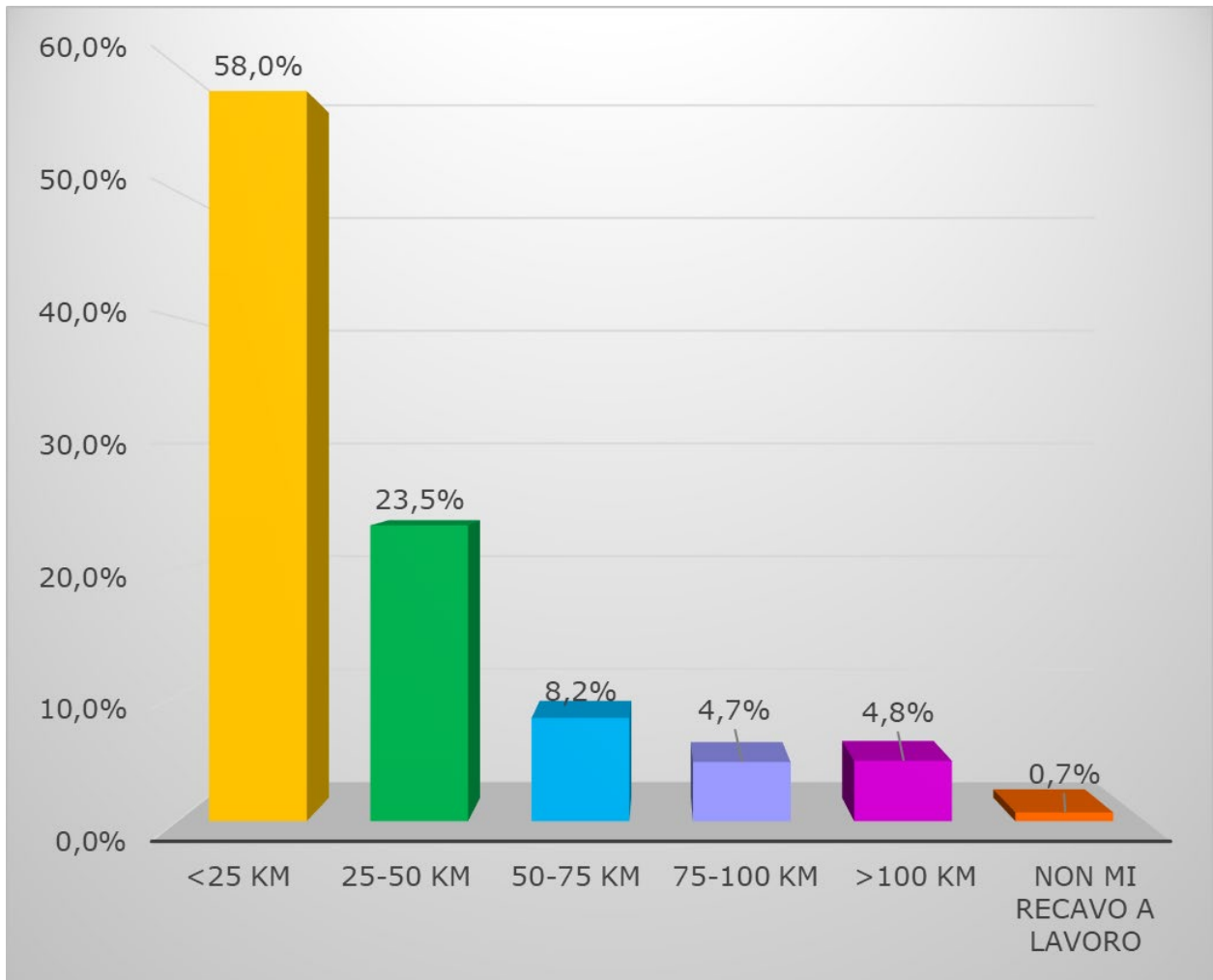


Figura 31 - Distribuzione relativa alla distanza percorsa prima dell'emergenza per recarsi al lavoro. Valori percentuali.

Sezione 5

Incidenti e infortuni stradali

In riferimento alla domanda **“Negli ULTIMI 10 ANNI, hai mai avuto INCIDENTI STRADALI mentre eri alla guida di 1 mezzo?”** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa all’incidentalità stradale degli ultimi 10 anni è mostrata nella tabella XXXII e nella figura 32.

Incidenti negli ultimi 10 aa	V.A.	%
SI	787	30,5%
NO	1793	69,5%
Totale	2580	100,0%

Tabella XXXII - Distribuzione relativa all’incidentalità stradale degli ultimi 10 anni. Valori assoluti e valori percentuali.

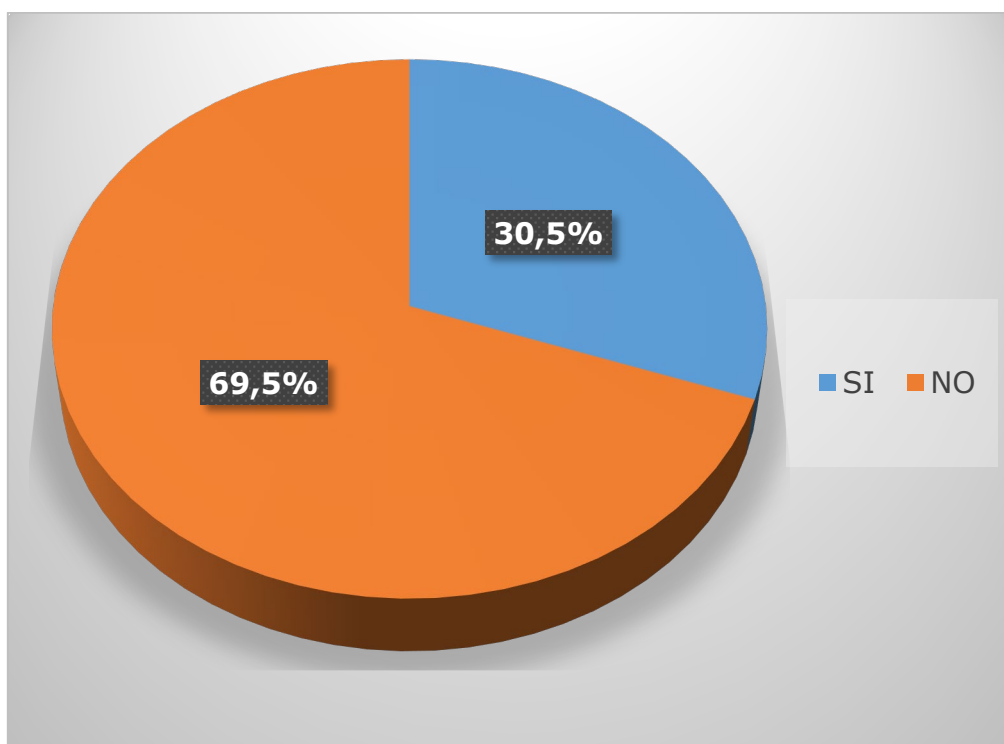


Figura 32 - Distribuzione relativa all’incidentalità stradale degli ultimi 10 anni. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **“Se SI, quanti incidenti hai avuto negli ULTIMI 10 ANNI (mentre eri alla guida di 1 mezzo)?”** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa al numero di incidenti stradali avuti negli ultimi 10 anni è mostrata nella tabella XXXIII e nella figura 33.

Numero incidenti negli ultimi 10 aa	V.A.	%
1 incidente	523	66,5%
2 incidenti	195	24,8%
3 incidenti	51	6,5%
4 incidenti	12	1,5%
5 incidenti	4	0,5%
6 incidenti	0	0,0%
>7 incidenti	1	0,1%
Totale rispondenti	786	100,0%

Tabella XXXIII - Distribuzione relativa al numero di incidenti stradali avuti negli ultimi 10 anni. Valori assoluti e valori percentuali.

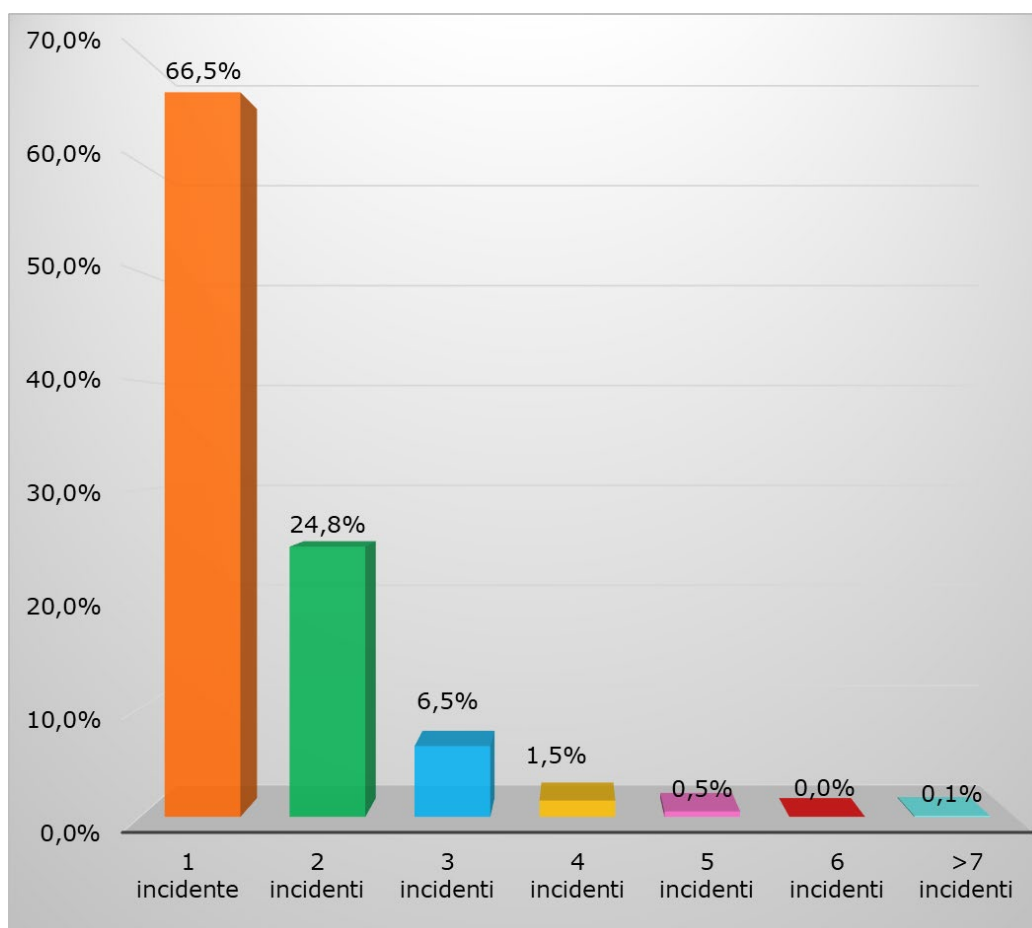


Tabella Figura 33 - Distribuzione relativa al numero di incidenti stradali avuti negli ultimi 10 anni. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **“Se hai avuto ALMENO 1 INCIDENTE STRADALE (mentre eri alla guida di un mezzo) negli ULTIMI 10 ANNI, ti è capitato...”** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa alle cause riferite degli incidenti stradali avuti negli ultimi 10 anni è mostrata nella tabella XXXIV e nella figura 34.

Come è capitato l'incidente	V.A.	%
Dopo aver bevuto bevande alcoliche	3	0,4%
Mentre fumavi	0	0,0%
Per l'eccessiva fretta	111	14,1%
A causa di un colpo di sonno	18	2,3%
A causa dell'eccessiva velocità	3	0,4%
Perché faceva troppo caldo	2	0,3%
Dopo aver assunto un farmaco	1	0,1%
Mentre stavi utilizzando il cellulare	4	0,5%
Per cause incidentali legate a terzi	561	71,4%
Altro	113	14,4%

Tabella XXXIV - Distribuzione relativa alle cause riferite degli incidenti stradali avuti negli ultimi 10 anni. Valori assoluti e valori percentuali.

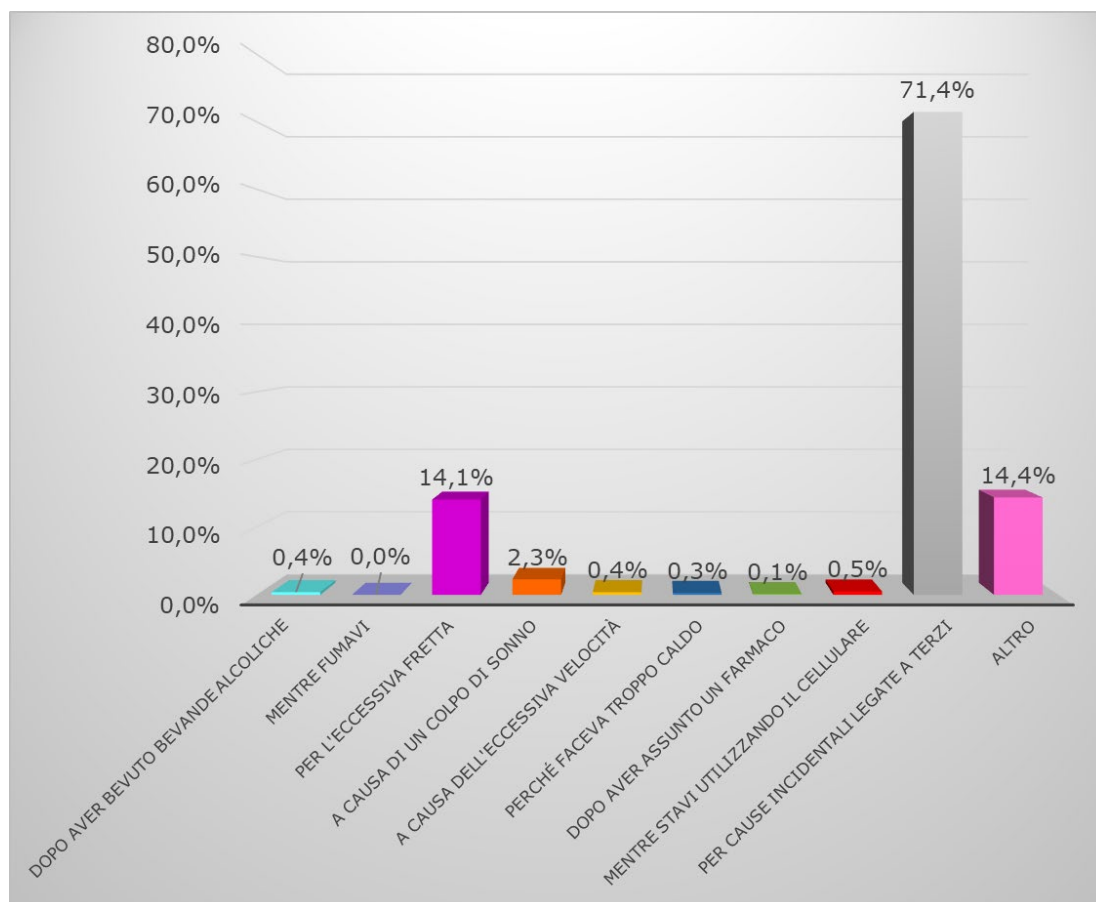


Figura 34 - Distribuzione relativa alle cause riferite degli incidenti stradali avuti negli ultimi 10 anni. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **“Nell'ULTIMO ANNO, hai avuto INCIDENTI STRADALI mentre eri alla guida di 1 mezzo?”** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa all'incidentalità stradale dell'ultimo anno è mostrata nella tabella XXXV e nella figura 35.

Incidenti nell'ultimo anno	V.A.	%
SI	140	17,9%
NO	641	82,1%
Totale rispondenti	781	100,0%

Tabella XXXV - Distribuzione relativa all'incidentalità stradale dell'ultimo anno. Valori assoluti e valori percentuali.

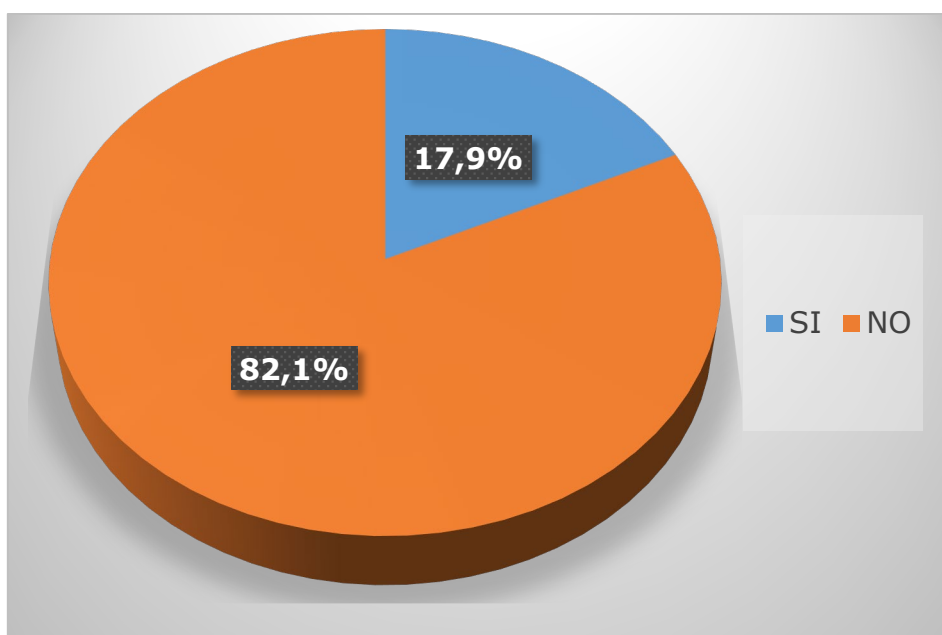


Figura 35 - Distribuzione relativa all'incidentalità stradale dell'ultimo anno. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **“Se SI, quanti incidenti hai avuto nell'ULTIMO ANNO (mentre eri alla guida di un mezzo)?”** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa alla quantità di incidenti stradali avuti nell'ultimo anno è mostrata nella tabella XXXVI e nella figura 36.

Numero incidenti nell'ultimo anno	V.A.	%
1 incidente	119	85,0%
2 incidenti	17	12,1%
3 incidenti	2	1,4%
4 incidenti	2	1,4%
Totale rispondenti	140	100,0%

Tabella XXXVI - Distribuzione relativa alla quantità di incidenti stradali avuti nell'ultimo anno. Valori assoluti e valori percentuali.

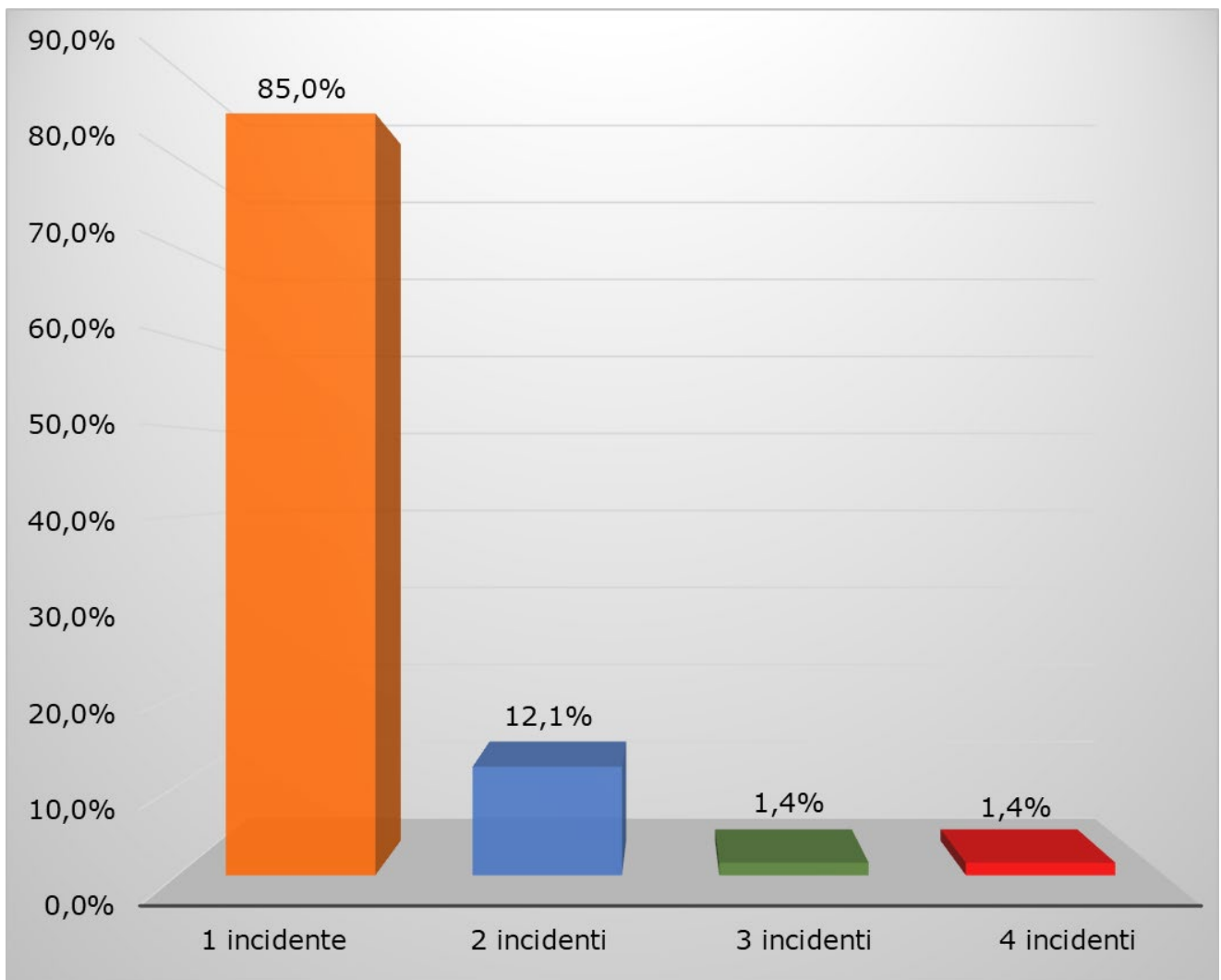


Figura 36 - Distribuzione relativa alla quantità di incidenti stradali avuti nell'ultimo anno. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **“Quale MEZZO guidavi nell'incidente più grave che ti è capitato negli ULTIMI 10 ANNI?”** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa alla tipologia di mezzi guidati nell'incidente

stradale più grave avuto nell'ultimo anno è mostrata nella tabella XXXVII e nella figura 37.

Mezzo guidato nell'incidente più grave negli ultimi 10 aa	V.A.	%
Bicicletta	9	7,2%
Monopattino	1	0,8%
Ciclomotore/scooter/motocicletta	10	8,0%
Automobile	100	80,0%
Altri veicoli e/o complessi di veicoli per il trasporto di cose e persone	5	4,0%
Totale	125	100,0%

Altri veicoli e/o complessi di veicoli per il trasporto di cose e persone (per es. automezzo)

Tabella XXXVII - Distribuzione relativa alla tipologia di mezzi guidati nell'incidente stradale più grave avuto nell'ultimo anno. Valori assoluti e valori percentuali.

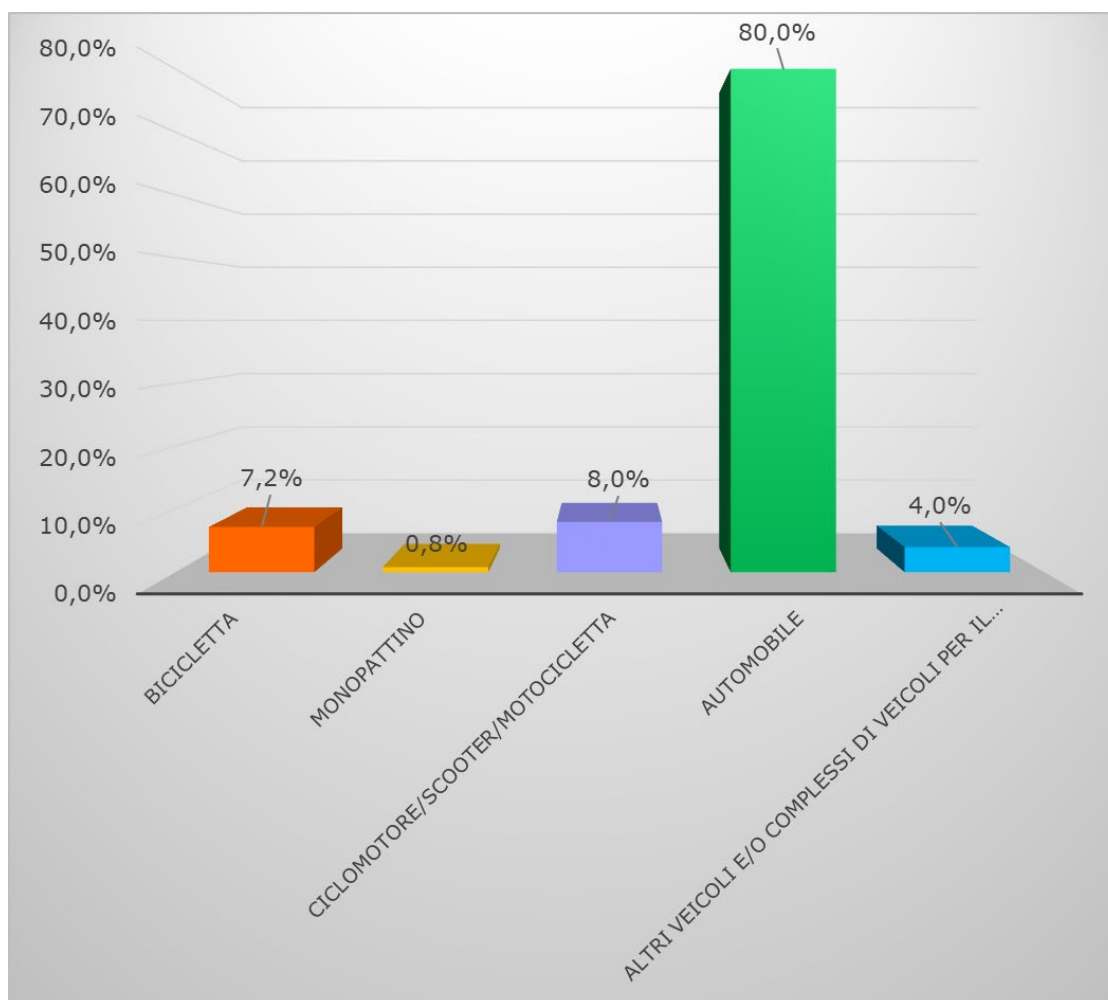


Figura 37 - Distribuzione relativa alla tipologia di mezzi guidati nell'incidente stradale più grave avuto nell'ultimo anno. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **“In seguito a questo incidente sei dovuto andare al PRONTO SOCCORSO?”** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa all’accesso in pronto soccorso a seguito dell’incidente più grave avuto nell’ultimo anno è mostrata nella tabella XXXVIII e nella figura 38.

Pronto soccorso	V.A.	%
SI	48	34,8%
NO	90	65,2%
Totale rispondenti	138	100,0%

Tabella XXXVIII - Distribuzione relativa all’accesso in pronto soccorso a seguito dell’incidente più grave avuto nell’ultimo anno. Valori assoluti e valori percentuali.

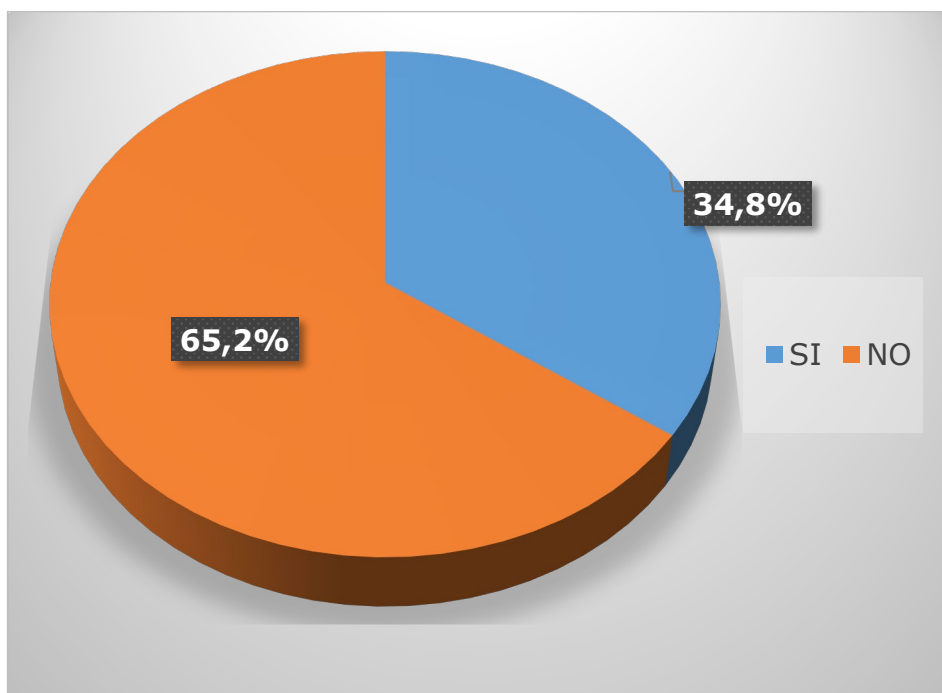


Figura 38 - Distribuzione relativa all’accesso in pronto soccorso a seguito dell’incidente più grave avuto nell’ultimo anno. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **“Sempre in seguito a questo incidente sei stato RICOVERATO IN OSPEDALE?”** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa al ricovero in ospedale a seguito dell’incidente più grave avuto nell’ultimo anno è mostrata nella tabella XXXIX e nella figura 39.

Ricovero in ospedale	V.A.	%
SI	10	7,1%
NO	130	92,9%
Totale rispondenti	140	100,0%

Tabella XXXIX - Distribuzione relativa al ricovero in ospedale a seguito dell'incidente più grave avuto nell'ultimo anno. Valori assoluti e valori percentuali.

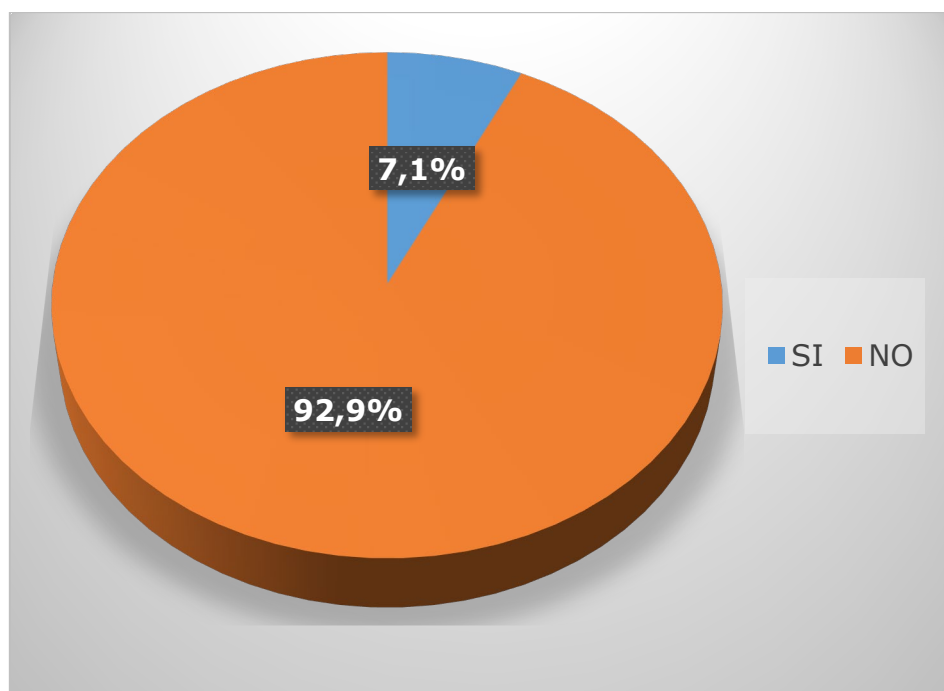


Figura 39 - Distribuzione relativa al ricovero in ospedale a seguito dell'incidente più grave avuto nell'ultimo anno. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **"Negli ULTIMI 10 ANNI, hai mai avuto incidenti stradali IN OCCASIONE DI LAVORO (durante lo svolgimento dell'attività lavorativa come guidatore/passeggero/pedone)?"** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa agli infortuni stradali in occasione di lavoro avuti negli ultimi 10 anni è mostrata nella tabella XL e nella figura 40.

Incidenti in occasione di lavoro nei 10 aa	V.A.	%
SI	203	26,2%
NO	571	73,8%
Totale rispondenti	774	100,0%

Tabella XL - Distribuzione relativa agli infortuni stradali in occasione di lavoro avuti negli ultimi 10 anni. Valori assoluti e valori percentuali.

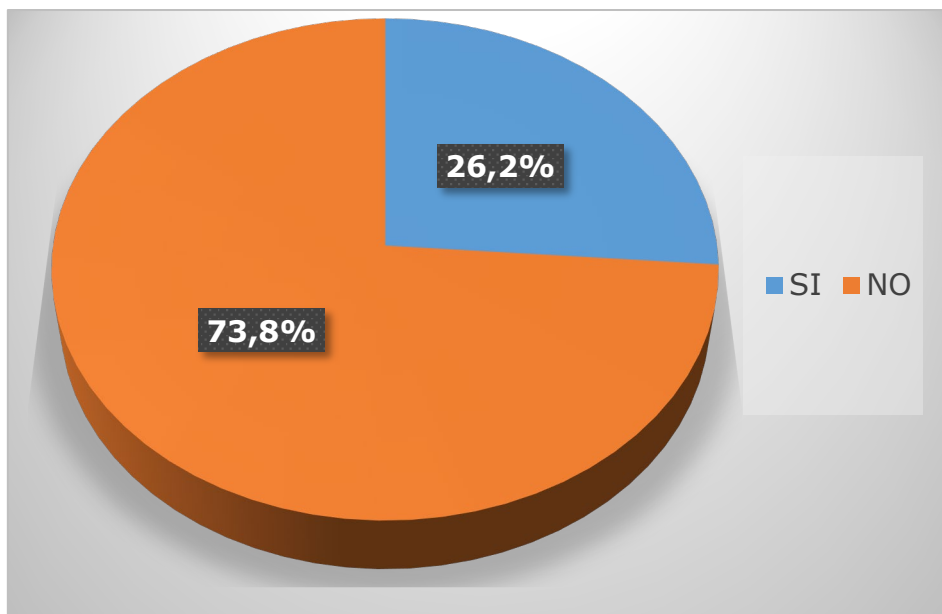


Figura 40 - Distribuzione relativa agli infortuni stradali in occasione di lavoro avuti negli ultimi 10 anni. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **“Se SI, quanti incidenti IN OCCASIONE DI LAVORO hai avuto negli ULTIMI 10 ANNI?”** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa al numero di infortuni stradali in occasione di lavoro avuti negli ultimi 10 anni è mostrata nella tabella XLI e nella figura 41.

Numero incidenti in occasione di lavoro negli ultimi 10 aa	V.A.	%
1 incidente	152	75,2%
2 incidenti	34	16,8%
3 incidenti	9	4,5%
4 incidenti	5	2,5%
5 incidenti	1	0,5%
6 incidenti	0	0,0%
7 incidenti	1	0,5%
Totale rispondenti	202	100,0%

Tabella XLI - Distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa al numero di infortuni stradali in occasione di lavoro avuti negli ultimi 10 anni. Valori assoluti e valori percentuali.

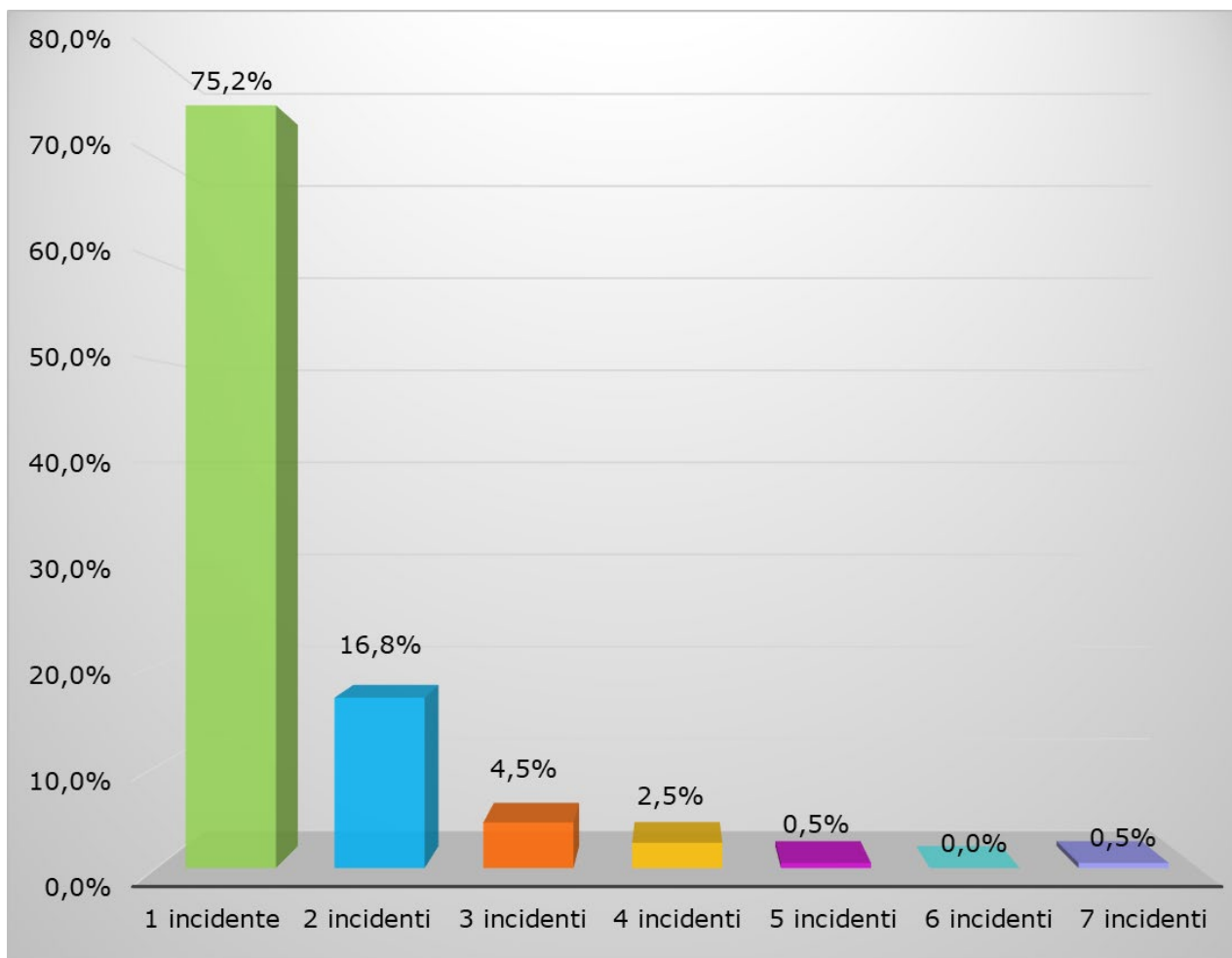


Figura 41 - Distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa al numero di infortuni stradali in occasione di lavoro avuti negli ultimi 10 anni. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **“Se SI, quanti incidenti IN OCCASIONE DI LAVORO hai avuto nell’ULTIMO ANNO?”** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa al numero di infortuni stradali in occasione di lavoro avuti nell’ultimo anno è mostrata nella tabella XLII e nella figura 42.

Numero incidenti in occasione di lavoro nell'ultimo anno	V.A.	%
1 incidente	67	89,3%
2 incidenti	5	6,7%
3 incidenti	2	2,7%
4 incidenti	1	1,3%
Totale rispondenti	75	100,0%

Tabella XLII - Distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa al numero di infortuni stradali in occasione di lavoro avuti nell’ultimo anno. Valori assoluti e valori percentuali.

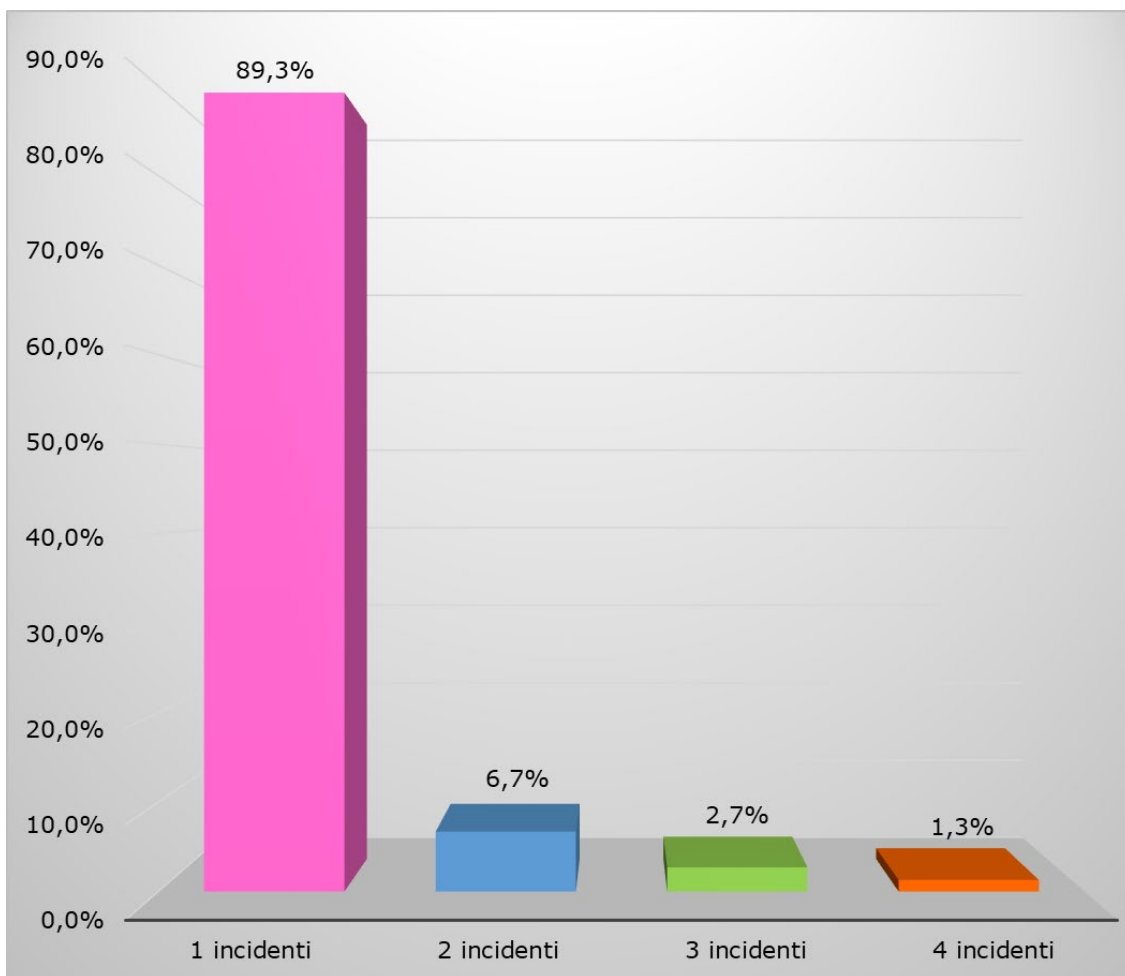


Figura 42 - Distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa al numero di infortuni stradali in occasione di lavoro avuti nell'ultimo anno. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **“Negli ULTIMI 10 ANNI, hai mai avuto incidenti stradali IN ITINERE (spostamento casa-lavoro come guidatore/passeggero/pedone)?”** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa agli infortuni stradali in itinere avuti negli ultimi 10 anni è mostrata nella tabella XLIII e nella figura 43.

Incidenti in itinere negli ultimi 10 aa	V.A.	%
SI	276	35,7%
NO	498	64,3%
Totale rispondenti	774	100,0%

Tabella XLIII - Distribuzione relativa agli infortuni stradali in itinere avuti negli ultimi 10 anni. Valori assoluti e valori percentuali.

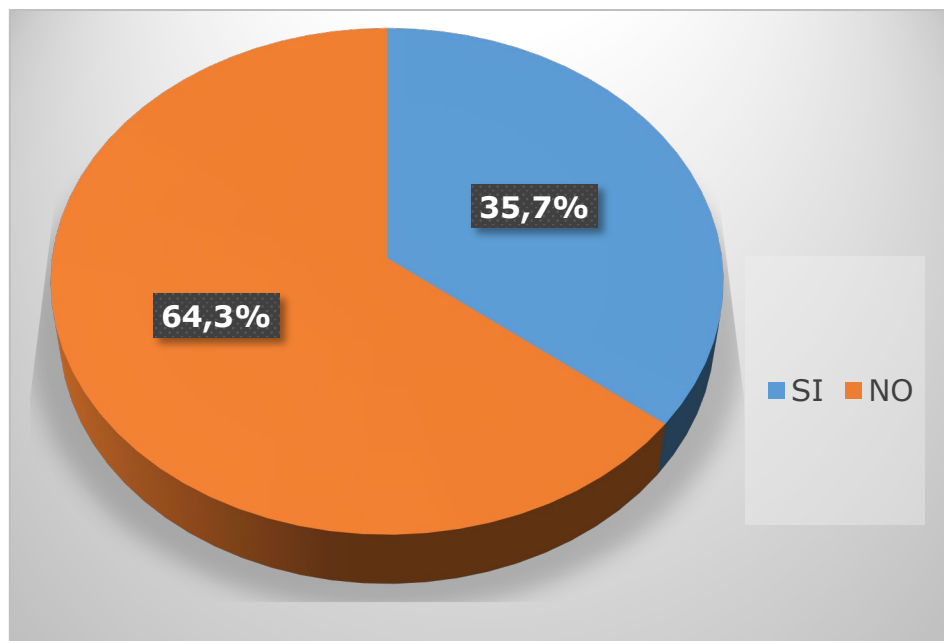


Figura 43 - Distribuzione relativa agli infortuni stradali in itinere avuti negli ultimi 10 anni. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **“Se SI, quanti incidenti IN ITINERE hai avuto negli ULTIMI 10 ANNI?”** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa al numero di infortuni stradali in itinere avuti negli ultimi 10 anni è mostrata nella tabella XLIV e nella figura 44.

Numero di incidenti in itinere negli ultimi 10 aa	V.A.	%
1 incidente	233	85,0%
2 incidenti	28	10,2%
3 incidenti	7	2,6%
4 incidenti	6	2,2%
Totale	274	100,0%

Tabella XLIV - Distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa al numero di infortuni stradali in itinere avuti negli ultimi 10 anni. Valori assoluti e valori percentuali.

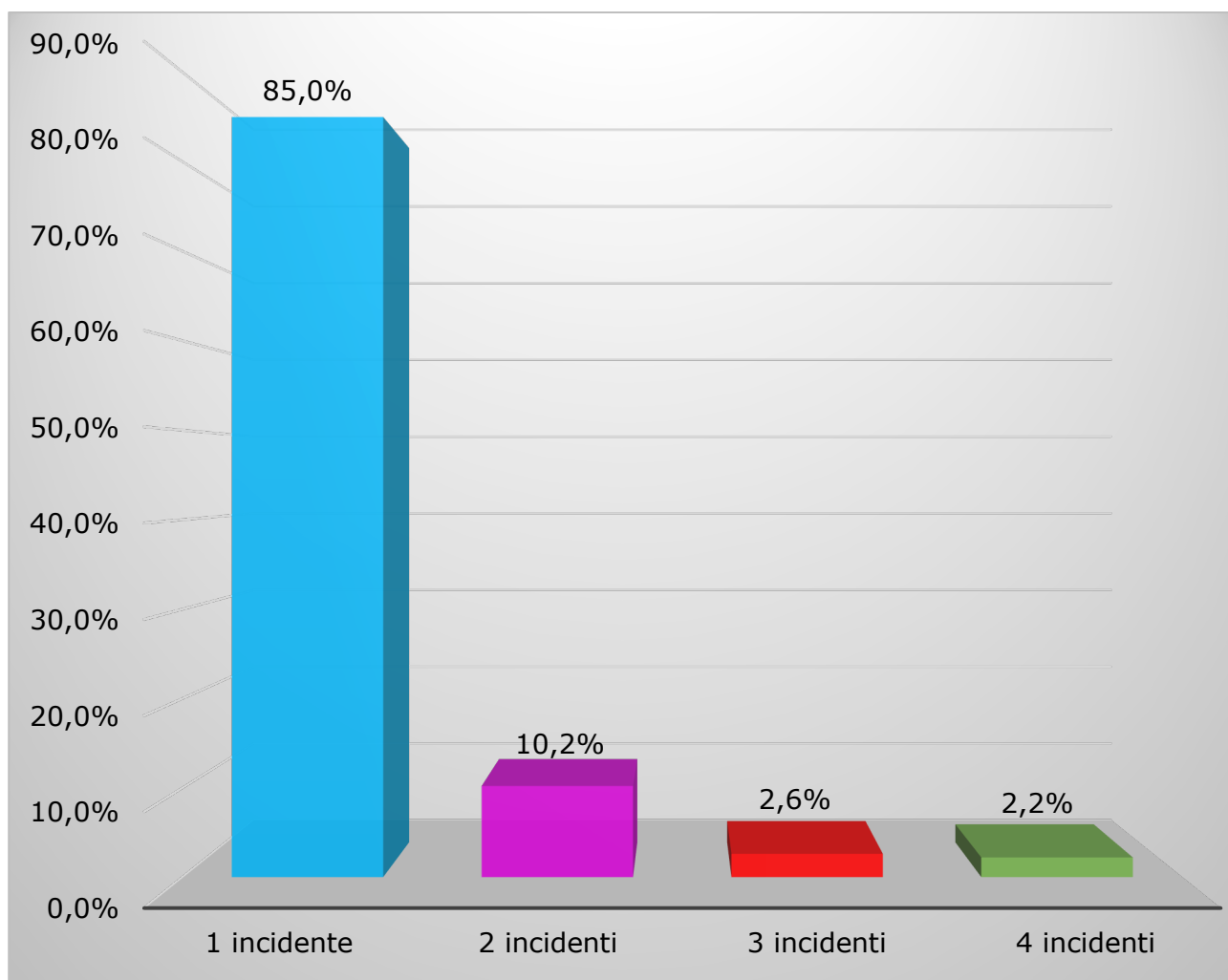


Figura 44 - Distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa al numero di infortuni stradali in itinere avuti negli ultimi 10 anni. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **“Se SI, quanti incidenti IN ITINERE hai avuto nell’ULTIMO ANNO?”** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa al numero di infortuni stradali in itinere avuti nell’ultimo anno è mostrata nella tabella XLV e nella figura 45.

Numero incidenti in itinere nell'ultimo anno	V.A.	%
1 incidente	86	95,6%
2 incidenti	1	1,1%
3 incidenti	1	1,1%
4 incidenti	1	1,1%
5 incidenti	0	0,0%
6 incidenti	0	0,0%
7 incidenti	1	1,1%
Totale rispondenti	90	100,00%

Tabella XLV - Distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa al numero di infortuni stradali in itinere avuti nell'ultimo anno. Valori assoluti e valori percentuali.

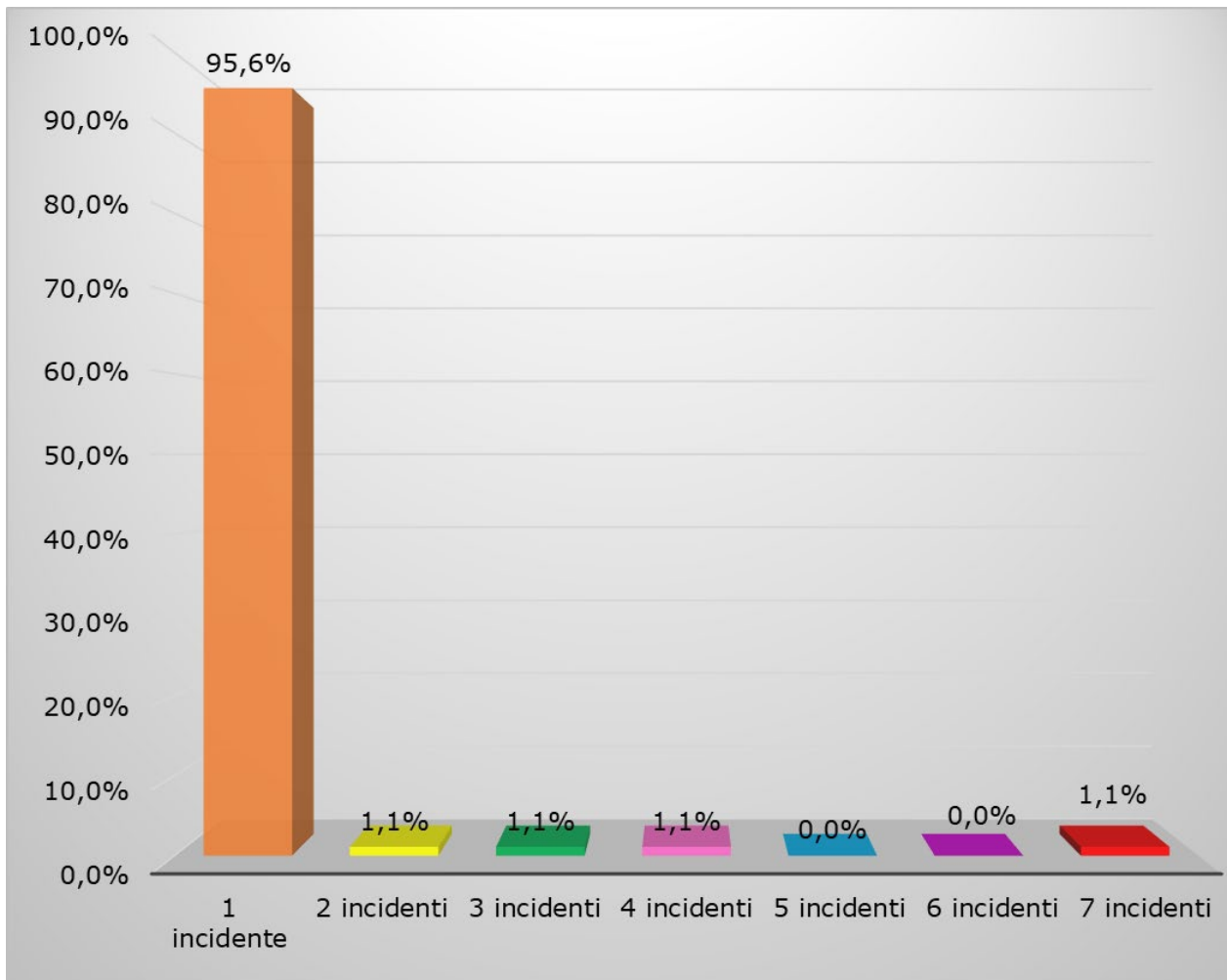


Figura 45 - Distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa al numero di infortuni stradali in itinere avuti nell'ultimo anno. Valori percentuali.

Sezione 6 Rischio strada

In riferimento alla domanda **“Esprimi quanto sei d'accordo con le seguenti affermazioni”** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa all'affermazione **“Il rischio di avere un incidente stradale AUMENTA quando una persona si mette alla guida di un mezzo DOPO AVER ASSUNTO ANCHE SOLO 1/2 BICCHIERE DI VINO”** è mostrata nella tabella XLVI e nella figura 46.

Per niente d'accordo	Poco d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo	Completamente d'accordo
11,7%	29,4%	26,2%	13,4%	19,2%

Tabella XLVI - Distribuzione delle risposte di accordo/disaccordo all'affermazione *“Il rischio di avere un incidente stradale AUMENTA quando una persona si mette alla guida di un mezzo DOPO AVER ASSUNTO ANCHE SOLO 1/2 BICCHIERE DI VINO”*. Valori assoluti e valori percentuali.

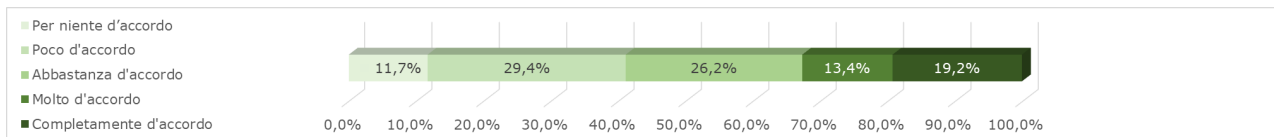


Figura 46 - Distribuzione delle risposte di accordo/disaccordo all'affermazione *“Il rischio di avere un incidente stradale AUMENTA quando una persona si mette alla guida di un mezzo DOPO AVER ASSUNTO ANCHE SOLO 1/2 BICCHIERE DI VINO”*. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **“Esprimi quanto sei d'accordo con le seguenti affermazioni”** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa all'affermazione **“Il rischio di avere un incidente stradale AUMENTA quando una persona si mette alla guida di un mezzo DOPO AVER DORMITO <5 ORE”** è mostrata nella tabella XLVII e nella figura 47.

Per niente d'accordo	Poco d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo	Completamente d'accordo
5,7%	16,1%	35,8%	24,5%	17,9%

Tabella XLVII - Distribuzione delle risposte di accordo/disaccordo all'affermazione *“Il rischio di avere un incidente stradale AUMENTA quando una*

persona si mette alla guida di un mezzo DOPO AVER DORMITO <5 ORE". Valori assoluti e valori percentuali.

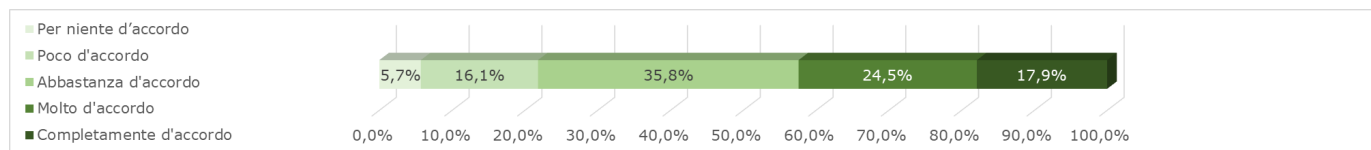


Figura 47 - Distribuzione delle risposte di accordo/disaccordo all'affermazione "Il rischio di avere un incidente stradale AUMENTA quando una persona si mette alla guida di un mezzo DOPO AVER DORMITO <5 ORE". Valori percentuali.

In riferimento alla domanda "Esprimi quanto sei d'accordo con le seguenti affermazioni" la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa all'affermazione "Le ONDATE DI CALORE estive DIMINUISCONO il rischio di incidenti stradali" è mostrata nella tabella XLVIII e nella figura 48.

60,5%	32,9%	4,2%	1,3%	1,2%
-------	-------	------	------	------

Tabella XLVIII - Distribuzione delle risposte di accordo/disaccordo all'affermazione "Le ONDATE DI CALORE estive DIMINUISCONO il rischio di incidenti stradali". Valori assoluti e valori percentuali.

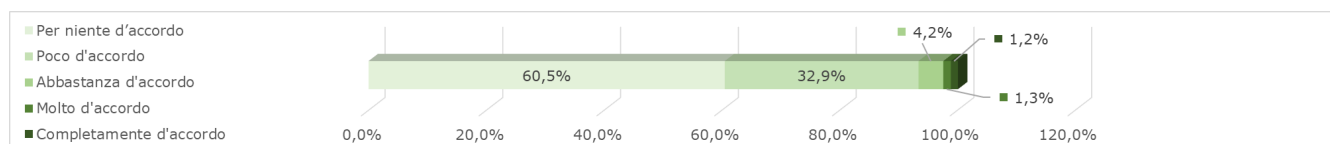


Figura 48 - Distribuzione delle risposte di accordo/disaccordo all'affermazione "Le ONDATE DI CALORE estive DIMINUISCONO il rischio di incidenti stradali". Valori percentuali.

In riferimento alla domanda "Esprimi quanto sei d'accordo con le seguenti affermazioni" la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa all'affermazione "Il rischio di avere un incidente stradale DIMUISCE quando una persona si mette alla guida di un mezzo DOPO AVER ASSUNTO UN FARMACO (farmaco antidolorifico o antinfiammatorio)" è mostrata nella tabella XLIX e nella figura 49.

Per niente d'accordo	Poco d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo	Completamente d'accordo
46,8%	38,1%	10,7%	2,4%	2,0%

Tabella XLIX - Distribuzione delle risposte di accordo/disaccordo all'affermazione "Il rischio di avere un incidente stradale DIMUISCE quando una persona si mette alla guida di un mezzo DOPO AVER ASSUNTO UN FARMACO (farmaco antidolorifico o antinfiammatorio)". Valori assoluti e valori percentuali.

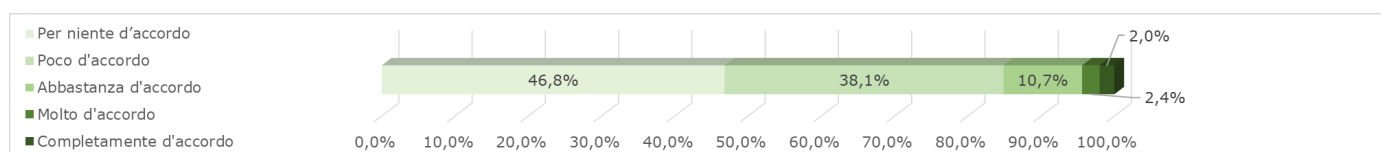


Figura 49 - Distribuzione delle risposte di accordo/disaccordo all'affermazione "Il rischio di avere un incidente stradale DIMUISCE quando una persona si mette alla guida di un mezzo DOPO AVER ASSUNTO UN FARMACO (farmaco antidolorifico o antinfiammatorio)". Valori percentuali.

In riferimento alla domanda "Esprimi quanto sei d'accordo con le seguenti affermazioni" la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa all'affermazione "E' utile USARE IL CASCHETTO in bici per RIDURRE il rischio di incidentalità" è mostrata nella tabella L e nella figura 50.

Per niente d'accordo	Poco d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo	Completamente d'accordo
10,6%	7,7%	13,9%	22,2%	45,6%

Tabella L - Distribuzione delle risposte di accordo/disaccordo all'affermazione "E' utile USARE IL CASCHETTO in bici per RIDURRE il rischio di incidentalità". Valori assoluti e valori percentuali.

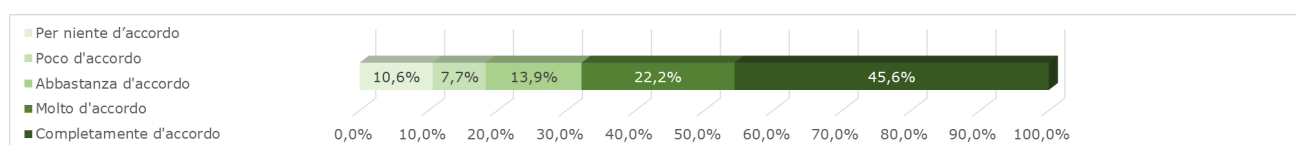


Figura 50 - Distribuzione delle risposte di accordo/disaccordo all'affermazione "E' utile USARE IL CASCHETTO in bici per RIDURRE il rischio di incidentalità". Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **“Esprimi quanto sei d'accordo con le seguenti affermazioni”** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa all'affermazione **“Il rischio di avere un incidente stradale AUMENTA quando una persona guida un mezzo e, senza fermarsi, USA IL TELEFONO CELLULARE”** è mostrata nella tabella LI e nella figura 51.

Per niente d'accordo	Poco d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo	Completamente d'accordo
1,0%	0,6%	3,0%	14,3%	81,2%

Tabella LI - Distribuzione delle risposte di accordo/disaccordo all'affermazione *“Il rischio di avere un incidente stradale AUMENTA quando una persona guida un mezzo e, senza fermarsi, USA IL TELEFONO CELLULARE”*. Valori assoluti e valori percentuali.

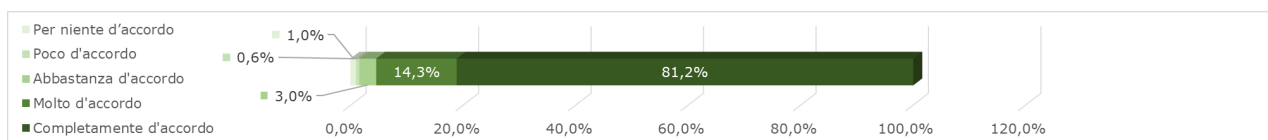


Figura 51 - Distribuzione delle risposte di accordo/disaccordo all'affermazione *“Il rischio di avere un incidente stradale AUMENTA quando una persona guida un mezzo e, senza fermarsi, USA IL TELEFONO CELLULARE”*. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **“Esprimi quanto sei d'accordo con le seguenti affermazioni”** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa all'affermazione **“Bere più di 3 CAFFE' AUMENTA il rischio di incidenti stradali”** è mostrata nella tabella LII e nella figura 52.

Per niente d'accordo	Poco d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo	Completamente d'accordo
38,0%	40,8%	14,2%	3,9%	3,0%

Tabella LII - Distribuzione delle risposte di accordo/disaccordo all'affermazione *“Bere più di 3 CAFFE' AUMENTA il rischio di incidenti stradali”*. Valori assoluti e valori percentuali.

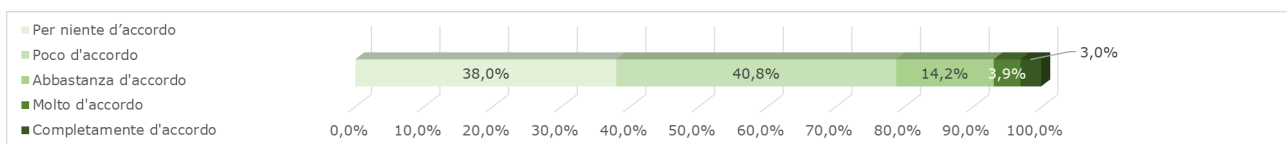


Figura 52 - Distribuzione delle risposte di accordo/disaccordo all'affermazione "Bere più di 3 CAFFE' AUMENTA il rischio di incidenti stradali". Valori percentuali.

In riferimento alla domanda "Esprimi quanto sei d'accordo con le seguenti affermazioni" la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa all'affermazione "E' utile RISPETTARE I LIMITI DI VELOCITA' per RIDURRE gli incidenti stradali" è mostrata nella tabella LIII e nella figura 53.

Per niente d'accordo	Poco d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo	Completamente d'accordo
1,0%	2,0%	8,2%	20,5%	68,3%

Tabella LIII - Distribuzione delle risposte di accordo/disaccordo all'affermazione "E' utile RISPETTARE I LIMITI DI VELOCITA' per RIDURRE gli incidenti stradali". Valori assoluti e valori percentuali.

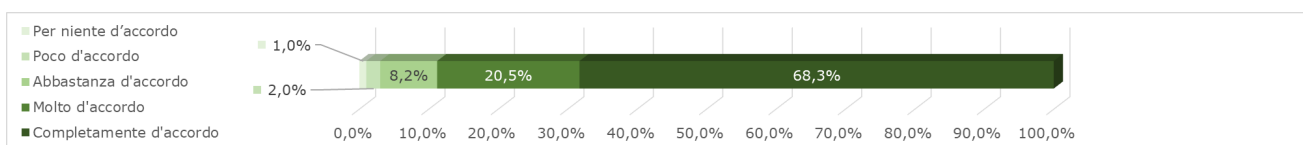


Figura 53 - Distribuzione delle risposte di accordo/disaccordo all'affermazione "E' utile RISPETTARE I LIMITI DI VELOCITA' per RIDURRE gli incidenti stradali". Valori percentuali.

In riferimento alla domanda "Esprimi quanto sei d'accordo con le seguenti affermazioni" la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa all'affermazione "E' utile USARE IL CASCO alla guida di un ciclomotore per RIDURRE la gravità degli incidenti stradali" è mostrata nella tabella LIV e nella figura 54.

Per niente d'accordo	Poco d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo	Completamente d'accordo
1,0%	0,6%	2,5%	9,7%	86,3%

Tabella LIV - Distribuzione delle risposte di accordo/disaccordo all'affermazione "E' utile USARE IL CASCO alla guida di un ciclomotore per RIDURRE la gravità degli incidenti stradali". Valori assoluti e valori percentuali.

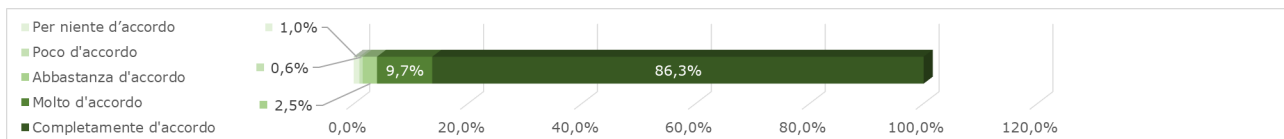


Figura 54 - Distribuzione delle risposte di accordo/disaccordo all'affermazione "E' utile USARE IL CASCO alla guida di un ciclomotore per RIDURRE la gravità degli incidenti stradali". Valori percentuali.

In riferimento alla domanda "Esprimi quanto sei d'accordo con le seguenti affermazioni" la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa all'affermazione "L'uso di SISTEMI TELEMATICI (tipo autovelox) anche di rilevamento di determinate infrazioni, quali, ad esempio, l'attraversamento col rosso è utile per RIDURRE gli incidenti stradali" è mostrata nella tabella LV e nella figura 55.

Per niente d'accordo	Poco d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo	Completamente d'accordo
6,0%	10,2%	21,5%	24,9%	37,4%

Tabella LV - Distribuzione delle risposte di accordo/disaccordo all'affermazione "L'uso di SISTEMI TELEMATICI (tipo autovelox) anche di rilevamento di determinate infrazioni, quali, ad esempio, l'attraversamento col rosso è utile per RIDURRE gli incidenti stradali". Valori assoluti e valori percentuali.

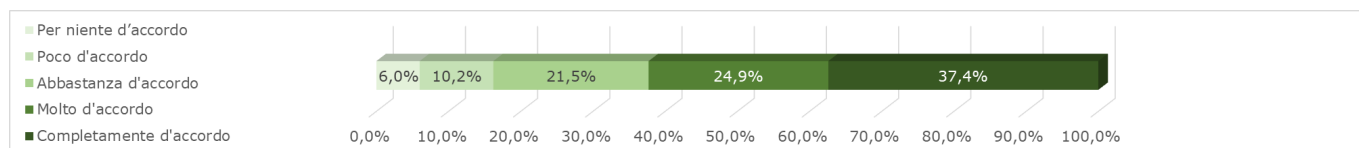


Figura 55 - Distribuzione delle risposte di accordo/disaccordo all'affermazione "L'uso di SISTEMI TELEMATICI (tipo autovelox) anche di rilevamento di determinate infrazioni, quali, ad esempio, l'attraversamento col rosso è utile per RIDURRE gli incidenti stradali". Valori percentuali.

In riferimento alla domanda "Esprimi quanto sei d'accordo con le seguenti affermazioni" la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti

relativa all'affermazione **"E' utile USARE LE CINTURE DI SICUREZZA per RIDURRE la gravità degli incidenti stradali"** è mostrata nella tabella LVI e nella figura 56.

Per niente d'accordo	Poco d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo	Completamente d'accordo
0,6%	0,4%	3,4%	11,4%	84,1%

Tabella LVI - Distribuzione delle risposte di accordo/disaccordo all'affermazione **"E' utile USARE LE CINTURE DI SICUREZZA per RIDURRE la gravità degli incidenti stradali"**. Valori assoluti e valori percentuali.

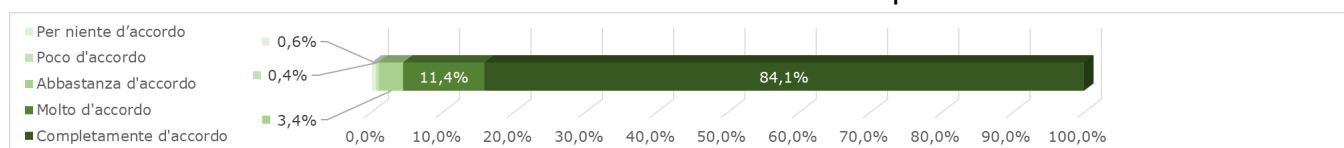


Figura 56 - Distribuzione delle risposte di accordo/disaccordo all'affermazione **"E' utile USARE LE CINTURE DI SICUREZZA per RIDURRE la gravità degli incidenti stradali"**. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **"Esprimi quanto sei d'accordo con le seguenti affermazioni"** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa all'affermazione **"L'incremento dell'uso di MONOPATTINI ELETTRICI e simili DIMINUISCE il rischio di incidentalità stradale"** è mostrata nella tabella LVII e nella figura 57.

Per niente d'accordo	Poco d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo	Completamente d'accordo
71,1%	25,7%	0,1%	1,4%	1,7%

Tabella LVII - Distribuzione delle risposte di accordo/disaccordo all'affermazione **"L'incremento dell'uso di MONOPATTINI ELETTRICI e simili DIMINUISCE il rischio di incidentalità stradale"**. Valori assoluti e valori percentuali.

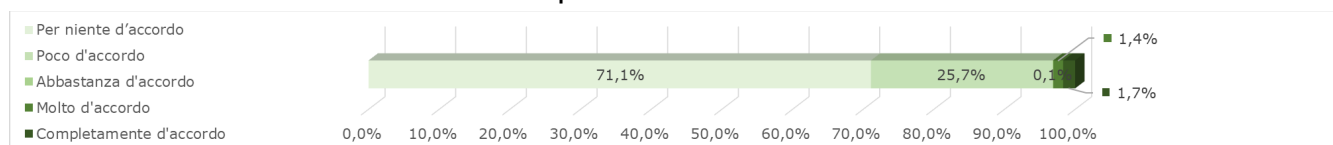


Figura 57 - Distribuzione delle risposte di accordo/disaccordo all'affermazione **"L'incremento dell'uso di MONOPATTINI ELETTRICI e simili DIMINUISCE il rischio di incidentalità stradale"**. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **“Esprimi quanto sei d'accordo con le seguenti affermazioni”** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa all'affermazione **“I sistemi ADAS (sistemi di assistenza alla guida) sono utili per RIDURRE gli incidenti stradali”** è mostrata nella tabella LIX e nella figura 59.

Per niente d'accordo	Poco d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo	Completamente d'accordo
2,7%	11,3%	30,9%	28,3%	26,8%

Tabella LIX - Distribuzione delle risposte di accordo/disaccordo all'affermazione *“I sistemi ADAS (sistemi di assistenza alla guida) sono utili per RIDURRE gli incidenti stradali”*. Valori assoluti e valori percentuali.

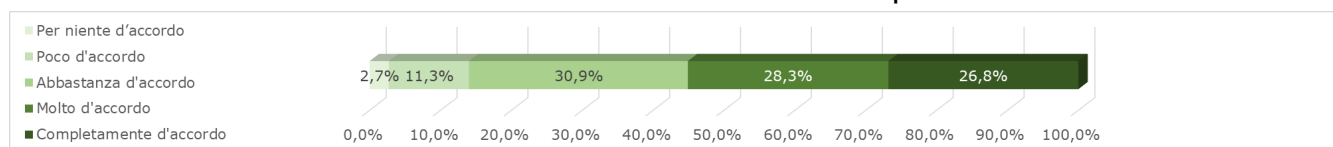


Figura 59 - Distribuzione delle risposte di accordo/disaccordo all'affermazione *“I sistemi ADAS (sistemi di assistenza alla guida) sono utili per RIDURRE gli incidenti stradali”*. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **“Esprimi quanto sei d'accordo con le seguenti affermazioni”** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa all'affermazione **“La pressione e i RITMI DI LAVORO INTENSI AUMENTANO il rischio di incidentalità stradale”** è mostrata nella tabella LX e nella figura 60.

Per niente d'accordo	Poco d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo	Completamente d'accordo
1,2%	2,8%	15,2%	31,5%	49,2%

Tabella LX - Distribuzione delle risposte di accordo/disaccordo all'affermazione *“La pressione e i RITMI DI LAVORO INTENSI AUMENTANO il rischio di incidentalità stradale”*. Valori assoluti e valori percentuali.

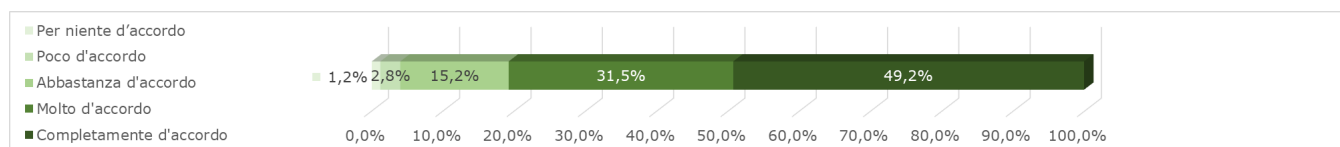


Figura 60 - Distribuzione delle risposte di accordo/disaccordo all'affermazione *“La pressione e i RITMI DI LAVORO INTENSI AUMENTANO il rischio di incidentalità stradale”*. Valori percentuali.

Sezione 7

Formazione/informazione su incidentalità

In riferimento alla domanda **"Hai mai ricevuto informazioni sull'USO DEI FARMACI e conseguenti EFFETTI ALLA GUIDA?"** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa alle informazioni ricevute sugli effetti dei farmaci alla guida è mostrata nella tabella LXI e nella figura 61.

Informazioni su effetti di farmaci e guida	V.A.	%
SI	1678	62,1%
NO	1025	37,9%
Totali	2703	100,0%

Tabella LXI - Distribuzione relativa alle informazioni ricevute sugli effetti dei farmaci alla guida. Valori assoluti e valori percentuali.

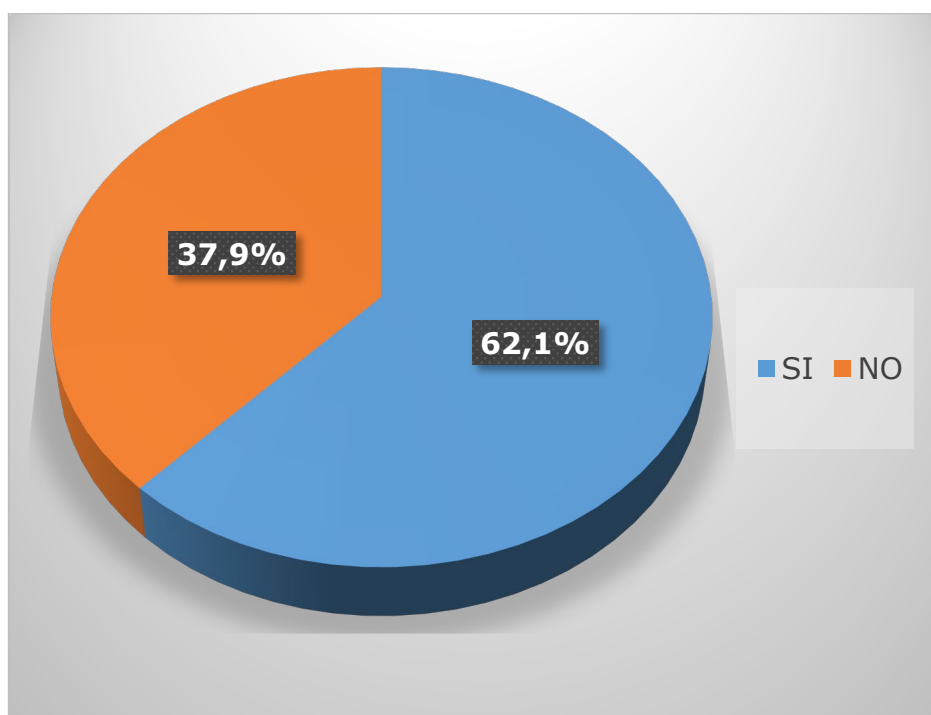


Figura 61 - Distribuzione relativa alle informazioni ricevute sugli effetti dei farmaci alla guida. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **"Si sì, in che modo?"** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa alle modalità di acquisizione delle informazioni ricevute sugli effetti dei farmaci alla guida è mostrata nella tabella LXII e nella figura 62.

Informativa sui farmaci (modalità)	V.A.	%
Attraverso il medico di base	603	23,3%
Attraverso il medico specialista	299	11,5%
Farmacista	194	7,5%
Leggendo il foglietto illustrativo del farmaco	1199	46,3%
Usando internet	41	1,6%
Corsi di formazione	240	9,3%
Altro	14	0,5%
Totale rispondenti	2590	100,0%

Tabella LXII - Distribuzione relativa alle modalità di acquisizione delle informazioni ricevute sugli effetti dei farmaci alla guida. Valori assoluti e valori percentuali.

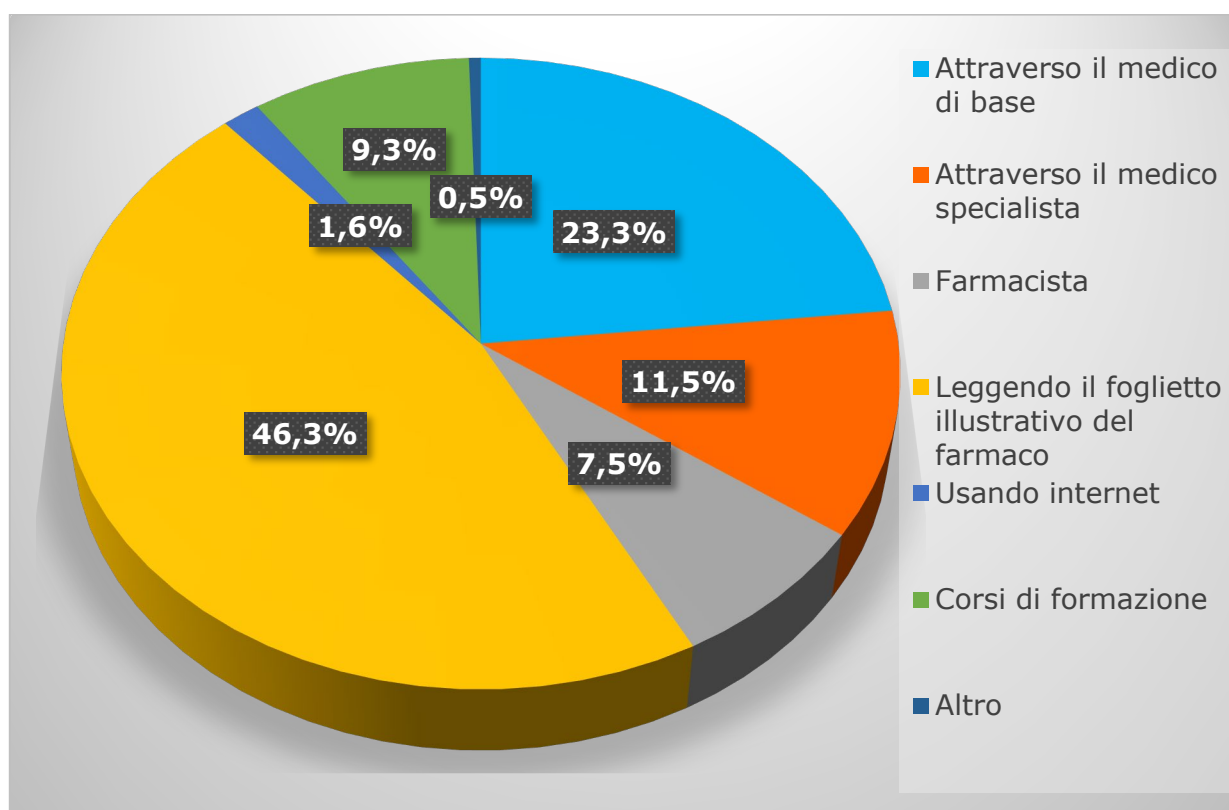


Figura 62 - Distribuzione relativa alle modalità di acquisizione delle informazioni ricevute sugli effetti dei farmaci alla guida. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **“A tuo parere, DOPO QUANTE ORE di guida continuativa di un mezzo sarebbe NECESSARIO FARE UNA SOSTA per non incorrere in un maggior rischio di incidente stradale?”** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa alla necessità di sosta dopo ore di guida continuativa è mostrata nella tabella LXIII e nella figura 63.

Necessità di sosta dopo ore di guida	V.A.	%
Dopo 2 ore	1364	50,5%
Dopo 4 ore	1092	40,4%
Dopo 6 ore	151	5,6%
Non so	96	3,6%
Totali	2703	100,0%

Tabella LXIII - Distribuzione relativa alla necessità di sosta dopo ore di guida continuativa. Valori assoluti e valori percentuali.

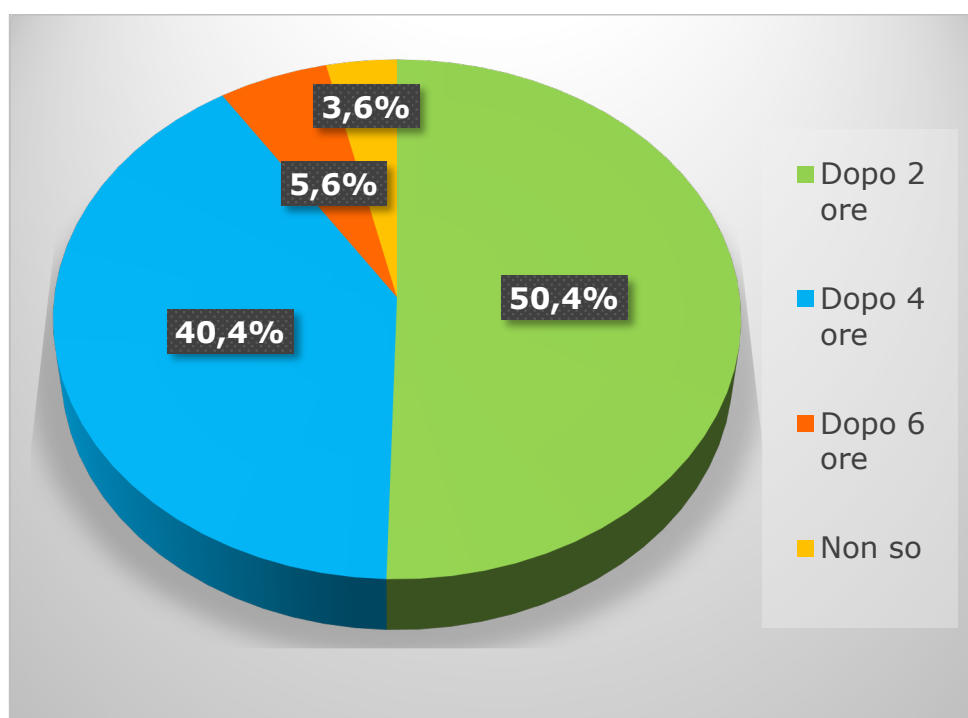


Figura 63 - Distribuzione relativa alla necessità di sosta dopo ore di guida continuativa. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda **"Hai mai seguito CORSI DI GUIDA SICURA?"** la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa a eventuali corsi di guida sicura seguiti è mostrata nella tabella LXV e nella figura 65.

Corsi Guida Sicura	V.A.	%
SI	450	16,6%
NO	2253	83,4%
Totali	2703	100,0%

Tabella LXV - Distribuzione relativa a eventuali corsi di guida sicura seguiti. Valori assoluti e valori percentuali.

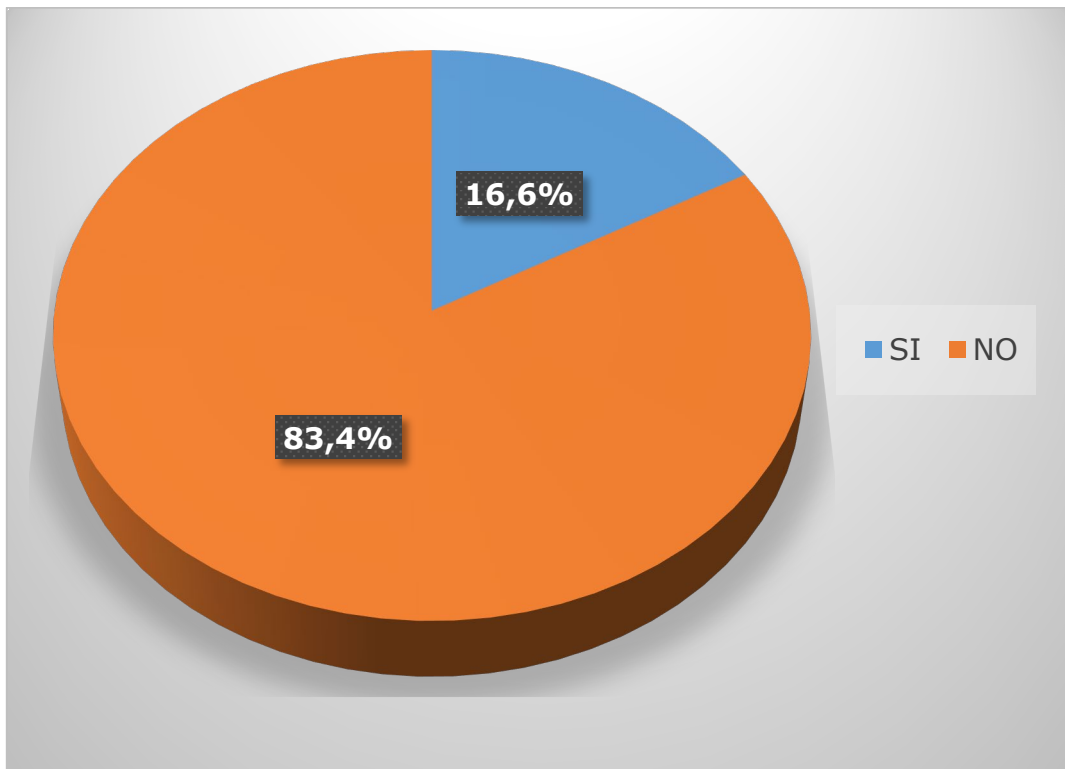


Figura 65 - Distribuzione relativa a eventuali corsi di guida sicura seguiti. Valori percentuali.

In riferimento alla domanda "**Saresti interessato a conoscere meglio il RISCHIO STRADALE?**" la distribuzione delle risposte del campione dei rispondenti relativa all'interesse a migliorare la conoscenza del rischio strada è mostrata nella tabella LXVI e nella figura 66.

Interesse a migliorare la conoscenza del rischio	V.A.	%
Si	1867	69,1%
No	836	30,9%
Totali	2703	100,0%

Tabella LXVI - Distribuzione relativa all'interesse a migliorare la conoscenza del rischio strada. Valori assoluti e valori percentuali.

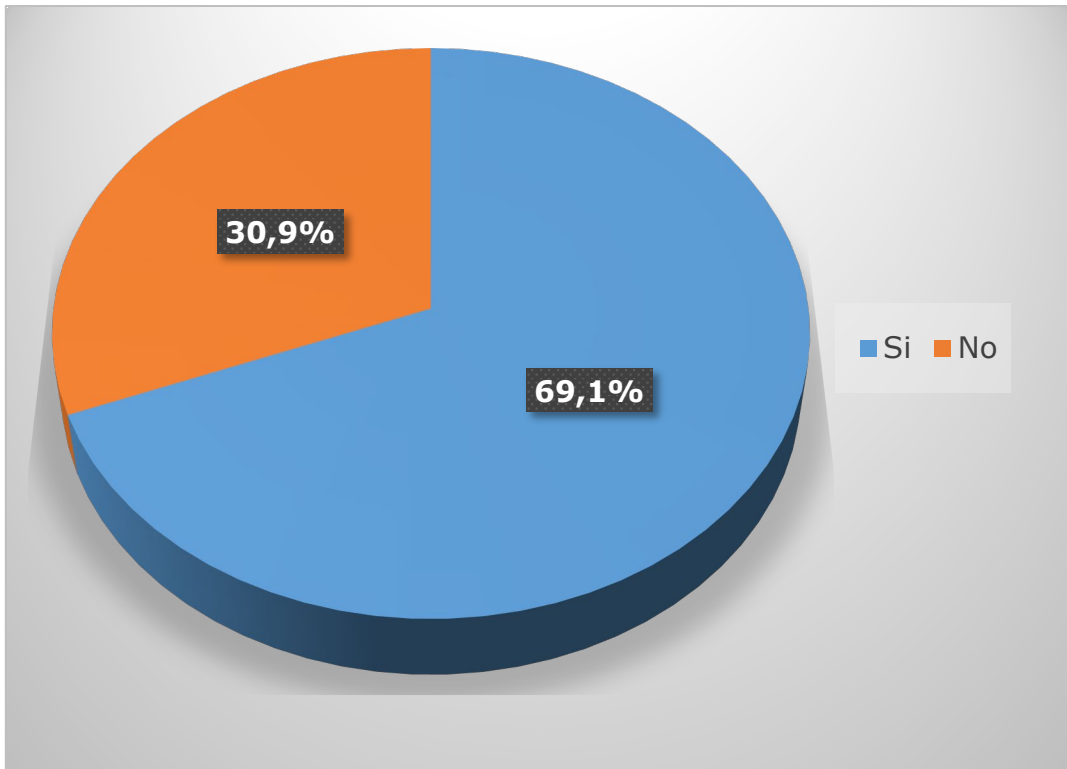


Figura 66 - Distribuzione relativa all'interesse a migliorare la conoscenza del rischio strada. Valori percentuali.

ALLEGATO 1

Strumento dell'indagine

Mobilità, lavoro e salute: l'incidentalità stradale

Indagine Inail-Fondazione Rubes Triva

Informativa

TI CHIEDIAMO DI PARTECIPARE A QUESTA INDAGINE

Il tuo contributo è fondamentale per raggiungere l'obiettivo di questa ricerca scientifica che è quello di valutare la mobilità e l'incidentalità influenzata anche dall'emergenza pandemica. Lo studio è stato sviluppato nell'ambito delle attività previste dal Piano delle Attività di Ricerca Inail 2019-2021- Programma 1 "Approcci integrati e metodologie innovative per la prevenzione del fenomeno infortunistico anche attraverso l'analisi dei quasi incidenti" Obiettivo 5 "Analisi dei fattori connessi agli infortuni su strada e stato di salute. Impatti previsti e ricadute applicative" (Responsabile Dott.ssa Agnese Martini, Dimeila) in collaborazione con la Fondazione Rubes Triva.

La compilazione è anonima e richiede circa 10 minuti del tuo tempo. I risultati della ricerca a cui parteciperai potranno essere oggetto di pubblicazione, ma la tua identità rimarrà anonima, infatti, ai sensi della normativa relativa alla protezione dei dati personali (Regolamento UE 2016/679- Regolamento Generale sulla Protezione dei Dati- GDPR- applicativo dal 25 maggio 2018), ti informiamo che i dati da te trasmessi verranno raccolti ed archiviati in modo adeguato, analizzati in forma anonima e collettiva e saranno utilizzati esclusivamente per scopi di ricerca scientifica.

Proseguendo confermi la tua volontà a partecipare alla nostra ricerca ed esprimi il tuo consenso al trattamento dei dati forniti. In caso di commenti in relazione alla chiarezza sul questionario, osservazioni sulla funzionalità del sistema ed eventuali suggerimenti puoi contattarci ai seguenti indirizzi a.martini@inail.it, e.pietrafesa@inail.it , m.bonafede@inail.it . Ogni segnalazione, osservazione e commento contribuirà a migliorare la qualità dello studio.

Il tuo contributo è prezioso, grazie per la partecipazione!

Sezione 1
DATI ANAGRAFICI

1. Genere

- Maschio
- Femmina

2. Età _____

3. Nazionalità

- Italiana
- Straniera

4. Se non italiana, in quale Paese sei nato? _____

5. Dove vivi?

- Nord (Liguria, Lombardia, Piemonte, Valle D'Aosta, Emilia-Romagna, Friuli-Venezia Giulia, Trentino-Alto Adige, Veneto)
- Centro (Lazio, Marche, Toscana, Umbria)
- Sud e Isole (Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia)

6. Indica il comune dove vivi _____

7. Titolo di studio

- Licenza Scuola Elementare
- Scuola Media Inferiore
- Scuola Media Superiore/Istituto Professionale
- Laurea Triennale, Laurea Magistrale o Specialistica
- Post Lauream (Scuola di specializzazione, master, ecc.)
- Altro _____

8. Hai la patente? (ciclomotore/scooter, motocicletta, auto, etc.)

- Sì
- No

9. Che tipo di patente possiedi?

- Patente A
- Patente B
- Patente C

- Patente D
- Patente E
- Altro

10. Quali e quanti mezzi sono disponibili in famiglia? *(Indicare una risposta per ogni riga)*

Velocipede o Bicicletta	0 mezzi	1 mezzo	2 mezzi	3 mezzi	4 mezzi	≥5 mezzi
Moto/scooter/motociclo						
Monopattino elettrico						
Autovetture						
Autocarro/motrice						
Macchine agricole						
Altro						

11. Se Altro, specificare _____

Sezione 2
STATO DI SALUTE

12. Come valuti in generale la tua salute?

- Molto buona
- Buona
- Discreta
- Cattiva
- Molto cattiva
- Non so/Nessuna opinione

13. Soffri di una o più delle seguenti condizioni patologiche? (Risposta multipla)

- Diabete
- Disabilità motoria
- Obesità
- Epilessia
- Malattie cardiache (ad es. portatori di protesi dell'apparato cardiovascolare/defibrillatore/pacemaker, trapianto cardiaco, gravi aritmie, etc.)
- Ipertensione arteriosa
- Malattie vascolari
- Malattie ematologiche
- Malattie neurologiche
- Malattie psichiche
- Malattie respiratorie (asma, BPCO, etc.)
- Malattie endocrine
- Patologia tumorale
- Deficit visivi (miopia, astigmatismo, etc.)
- Patologie oculari progressive (es. retinopatia diabetica, glaucoma, maculopatia, diplopia, cataratta)
- Malattie urogenitali, trattamento dialitico, trapianto renale, insufficienza renale grave
- Deficit uditivi, utilizzo di protesi acustiche
- Nessuna delle condizioni patologiche elencate
- Non so rispondere
- Altro _____

14. Soffri frequentemente di...

- Affaticamento della vista

- Mal di schiena
- Dolori muscolari alle spalle, al collo e/o agli arti superiori
- Dolori muscolari agli arti inferiori (fianchi, gambe, ginocchia, piedi, etc.)
- Sonno frammentato
- Risveglio precoce
- Addormentamento tardo
- Russamento
- Sonnolenza diurna (di giorno)
- Nessuno dei sintomi elencati

15. Utilizzi farmaci in maniera abituale (frequenza giornaliera o settimanale)?

- SI
- NO

16. Se SI, quali? *(Elencare i nomi dei farmaci che si usano abitualmente)*

Sezione 3
DATI LAVORATIVI

17. Indica l'area specifica in cui svolgi attualmente la tua attività lavorativa

- Area spazzamento, raccolta, tutela e decoro del territorio
- Area conduzione
- Area impianti e laboratori
- Area officine e servizi generali
- Area tecnica e amministrativa
- Altro _____

18. DA QUANTI ANNI lavori in questa area specifica? _____

19. Indica il COMUNE dove lavori? _____

20. Che tipologia di orario svolgi?

- Part-time orizzontale
- Part-time verticale
- Tempo pieno
- Altro _____

21. Svolgi lavoro a turni?

- Sì
- No

22. Se SÌ, descrivi il lavoro a turni che svolgi

- Continuo (anche durante il fine settimana)
- Discontinuo (con interruzione nel fine settimana)

23. Se SÌ, descrivi il lavoro a turni che svolgi

- Turni a rotazione con notte
- Turni a rotazione senza notte
- Turno fisso diurno
- Turno fisso notturno
- Altro _____

24. Svolgi lavoro notturno?

- Sì
- No

25. Quanti turni notturni effettuati mediamente in 1 mese?_____

26. Dove svolgi la tua attività lavorativa attualmente?

- Esclusivamente in azienda
- Esclusivamente da casa
- In azienda e da casa
- Prevalentemente su strada
- In azienda e da casa con spostamenti in altre sedi nel medesimo Comune
- In azienda e da casa con spostamenti in altre sedi in altri Comuni
- Altro _____

27. Quanti giorni mediamente a settimana lavori in presenza (in Azienda/Ente)?_____

28. La tua attività lavorativa prevede la guida di mezzi?

- SI
- NO

29. Se SI quali mezzi utilizzi?

- Velocipedi o biciclette
- Moto/scooter/ciclomotore
- Monopattino elettrico
- Autovettura
- Autocarro/motrice
- Macchina agricola
- Altro _____

30. Se SI, è/sono mezzo/i privato/i o aziendale/i?

- Privato/i
- Aziendale/i
- Altro _____

31. Generalmente QUANTI CHILOMETRI percorri al giorno DURANTE L'ATTIVITA' LAVORATIVA (escluso lo spostamento casa-lavoro)?

- <25km
- 25-50km
- 50-75km
- 75-100km
- >100km

Sezione 3

MOBILITA' PRIMA DELL'EMERGENZA E DURANTE L'EMERGENZA

Con EMERGENZA intendiamo il periodo da marzo 2020 a giugno 2021

32. Pensando al tuo modo di spostarti, DURANTE L'EMERGENZA ti saresti definito prevalentemente?

- Un ciclista
- Un motociclista
- Un automobilista
- Un pedone
- Un utilizzatore del car/bike sharing, car pooling
- Un utilizzatore del trasporto ferroviario
- Un utilizzatore del trasporto pubblico (bus/tram/metro)
- Un utilizzatore del trasporto aereo
- Non riesco a definirmi

33. Pensando al tuo modo di spostarti, PRIMA DELL'EMERGENZA ti saresti definito prevalentemente?

- Un ciclista
- Un motociclista
- Un automobilista
- Un pedone
- Un utilizzatore del car/bike sharing, car pooling
- Un utilizzatore del trasporto ferroviario
- Un utilizzatore del trasporto pubblico (bus/tram/metro)
- Un utilizzatore del trasporto aereo
- Non riesco a definirmi

34. DURANTE L'EMERGENZA per quale motivo e con quale frequenza effettuavi spostamenti? (Indicare una risposta per ogni riga)

Spostamenti casa-lavoro-casa

	Tutti i giorni	Tutti i giorni feriali	2-3 volte a settimana	1 volta a settimana	Mai
Spostamenti casa-lavoro-casa					
Commissioni e acquisti (posta, banca, spese, visite mediche, etc.)					
Svago, tempo libero e sport (comprese visite a parenti e amici)					
Non effettuavo spostamenti					
Altro					

35. Se Altro, specificare _____

36. PRIMA DELL'EMERGENZA (prima di marzo 2020) per quale motivo e con quale frequenza effettuavi spostamenti? *(Indicare una risposta per ogni riga)*

	Tutti i giorni	Tutti i giorni feriali	2-3 volte a settimana	1 volta a settimana	Mai
Spostamenti casa-lavoro-casa					
Commissioni e acquisti (posta, banca, spese, visite mediche, etc.)					
Svago, tempo libero e sport (comprese visite a parenti e amici)					
Non effettuavo spostamenti					
Altro					

37. Se Altro, specificare _____

38. In generale, DURANTE L'EMERGENZA per recarti sul luogo di lavoro quali mezzi utilizzavi?

- Autovettura privata
- Moto/scooter/ciclomotore privato
- Servizi di car/scooter sharing/rent to go
- Monopattino elettrico
- Autobus/tram/metro
- Treno
- Bicicletta
- A piedi
- Non mi reco a lavoro

39. In generale, PRIMA DELL'EMERGENZA per recarti sul luogo di lavoro quali mezzi utilizzavi?

- Autovettura privata
- Moto/scooter/ciclomotore privato
- Servizi di car/scooter sharing/rent to go
- Monopattino elettrico
- Autobus/tram/metro
- Treno
- Bicicletta
- A piedi
- Non mi reco a lavoro

40. In generale, DURANTE L'EMERGENZA quanto TEMPO impiegavi per andare al lavoro? (Da intendere andata+ritorno)

- Circa 1/2 ora
- Circa 1 ora
- Circa 1 ora e 1/2
- Circa 2 ore
- Circa 2 ore 1/2
- Circa 3 ore
- Oltre le 3 ore
- Non mi reco a lavoro

41. In generale, PRIMA DELL'EMERGENZA quanto TEMPO impiegavi per andare al lavoro? (Da intendere andata+ritorno)

- Circa 1/2 ora
- Circa 1 ora
- Circa 1 ora e 1/2
- Circa 2 ore
- Circa 2 ore 1/2
- Circa 3 ore
- Oltre le 3 ore
- Non mi reco a lavoro

42. Generalmente, DURANTE L'EMERGENZA quanti CHILOMETRI percorrevi per andare al lavoro? (Da intendere andata+ritorno)

- <25 Km
- 25-50 Km
- 50-75 Km
- 75-100 Km
- >100 Km
- Non mi reco a lavoro

43. Generalmente PRIMA DELL'EMERGENZA quanti CHILOMETRI percorrevi per andare al lavoro? (Da intendere andata+ritorno)

- <25 Km
- 25-50 Km
- 50-75 Km
- 75-100 Km
- >100 Km
- Non mi recavo a lavoro

Sezione 4
INCIDENTI E INFORTUNI STRADALI

44. Negli ULTIMI 10 ANNI, hai mai avuto INCIDENTI STRADALI mentre eri alla guida di 1 mezzo?

- SI
- NO
- Non ricordo

45. Se SI, quanti incidenti hai avuto negli ULTIMI 10 ANNI (mentre eri alla guida di 1 mezzo)?

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- >7

46. Se hai avuto ALMENO 1 INCIDENTE STRADALE (mentre eri alla guida di un mezzo) negli ULTIMI 10 ANNI, ti è capitato....

- Dopo aver bevuto bevande alcoliche
- Mentre fumavi
- Per l'eccessiva fretta
- A causa di un colpo di sonno
- A causa dell'eccessiva velocità
- Perché faceva troppo caldo
- Dopo aver assunto un farmaco
- Mentre stavi utilizzando il cellulare
- Per cause incidentali legate a terzi
- Altro _____

47. Nell'ULTIMO ANNO, hai avuto INCIDENTI STRADALI mentre eri alla guida di 1 mezzo?

- SI
- NO
- Non ricordo

48. Se SI, quanti incidenti hai avuto nell'ULTIMO ANNO (mentre eri alla guida di un mezzo)?

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- >7

49. Quale MEZZO guidavi nell'incidente più grave che ti è capitato negli ULTIMI 10 ANNI?

- Bicicletta
- Monopattino
- Ciclomotore/scooter/motocicletta
- Automobile
- Altri veicoli e/o complessi di veicoli per il trasporto di cose e persone (per es. automezzo)
- Altro _____

50. In seguito a questo incidente sei dovuto andare al PRONTO SOCCORSO?

- Si
- No

51. Sempre in seguito a questo incidente sei stato RICOVERATO IN OSPEDALE?

- Si
- No

52. Negli ULTIMI 10 ANNI, hai mai avuto incidenti stradali IN OCCASIONE DI LAVORO (durante lo svolgimento dell'attività lavorativa come guidatore/passeggero/ pedone)?

- SI
- NO
- Non ricordo

53. Se SI, quanti incidenti IN OCCASIONE DI LAVORO hai avuto negli ULTIMI 10 ANNI?

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- >7

54. Se SI, quale/quali MEZZI guidavi nel/negli incidente/i avuti in OCCASIONE DI LAVORO negli ULTIMI 10 ANNI? (Indicare una risposta per ogni riga)

	N° incidente						
	1	2	3	4	5	6	7
Ciclomotore/scooter/motocicletta							
Automobile privata							
Automobile aziendale							
Veicolo per il trasporto di cose							
Veicolo per il trasporto di persone							
Bicicletta/monopattino							
Non guidavo mezzi, ero a piedi							
Non ero io alla guida del mezzo, ero un passeggero							

55. Se SI, quanti incidenti IN OCCASIONE DI LAVORO hai avuto nell'ULTIMO ANNO?

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- >7

56. Negli ULTIMI 10 ANNI, hai mai avuto incidenti stradali IN ITINERE (spostamento casa/lavoro come guidatore/passeggero/pedone)?

- SI
- NO
- Non ricordo

57. Se SI, quanti incidenti IN ITINERE hai avuto negli ultimi 10 anni?

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- >7

58. Se SI, quale/quali mezzi guidavi nel/negli incidente/i avuti in ITINERE negli ULTIMI 10 ANNI? (Indicare una risposta per ogni riga)

	N° incidente						
	1	2	3	4	5	6	7
Ciclomotore/scooter/motocicletta							
Automobile privata							
Automobile aziendale							
Veicolo per il trasporto di cose							
Veicolo per il trasporto di persone							
Bicicletta/monopattino							
Non guidavo mezzi, ero a piedi							
Non ero io alla guida del mezzo, ero un passeggero							

59. Se SI, quanti incidenti IN ITINERE hai avuto nell'ULTIMO ANNO?

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- >7

Sezione 5
RISCHIO STRADA

60. Esprimi quanto sei d'accordo con le seguenti affermazioni (*Indicare una risposta per ogni riga*)

- a. Il rischio di avere un incidente stradale AUMENTA quando una persona si mette alla guida di un mezzo DOPO AVER ASSUNTO ANCHE SOLO ½ BICCHIERE DI VINO

Per niente d'accordo	Poco d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo	Completamente d'accordo
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- b. Il rischio di avere un incidente stradale AUMENTA quando una persona si mette alla guida di un mezzo DOPO AVER DORMITO <5 ORE

Per niente d'accordo	Poco d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo	Completamente d'accordo
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- c. Le ONDATE DI CALORE estive DIMINUISCONO il rischio di incidenti stradali

Per niente d'accordo	Poco d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo	Completamente d'accordo
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- d. Il rischio di avere un incidente stradale DIMUISCE quando una persona si mette alla guida di un mezzo DOPO AVER ASSUNTO UN FARMACO (farmaco antidolorifico o antinfiammatorio)

Per niente d'accordo	Poco d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo	Completamente d'accordo
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- e. E' utile USARE IL CASCHETTO in bici per RIDURRE il rischio di incidentalità

Per niente d'accordo	Poco d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo	Completamente d'accordo
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- f. Il rischio di avere un incidente stradale AUMENTA quando una persona guida un mezzo e, senza fermarsi, USA IL TELEFONO CELLULARE

Per niente d'accordo	Poco d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo	Completamente d'accordo
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

g. Bere più di 3 CAFFÈ AUMENTA il rischio di incidenti stradali

Per niente d'accordo	Poco d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo	Completamente d'accordo
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

h. È utile RISPETTARE I LIMITI DI VELOCITÀ per RIDURRE gli incidenti stradali

Per niente d'accordo	Poco d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo	Completamente d'accordo
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

i. È utile USARE IL CASCO alla guida in un ciclomotore per RIDURRE la gravità degli incidenti stradali

Per niente d'accordo	Poco d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo	Completamente d'accordo
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

j. L'impegno di SISTEMI TELEMATICI (tipo autovelox) anche di rilevamento di determinate infrazioni, quali, ad esempio, l'attraversamento col rosso è utile per RIDURRE gli incidenti stradali

Per niente d'accordo	Poco d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo	Completamente d'accordo
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

k. È utile USARE LE CINTURE DI SICUREZZA per RIDURRE la gravità degli incidenti stradali

Per niente d'accordo	Poco d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo	Completamente d'accordo
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

l. L'incremento dell'uso di MONOPATTINI ELETTRICI e similari DIMINUISCE il rischio di incidentalità stradale

Per niente d'accordo	Poco d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo	Completamente d'accordo
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

m. I sistemi ADAS (sistemi di assistenza alla guida) sono utili per RIDURRE gli incidenti stradali

Per niente d'accordo	Poco d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo	Completamente d'accordo
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

n. La pressione e i RITMI DI LAVORO INTENSI AUMENTANO il rischio di incidentalità stradale

Per niente d'accordo	Poco d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo	Completamente d'accordo
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

61. Hai mai ricevuto informazioni sull'USO DEI FARMACI e conseguenti EFFETTI ALLA GUIDA?

- SI
- NO

62. Se SI, in che modo?

- Attraverso il medico di base
- Attraverso il medico specialista
- Farmacista
- Leggendo il foglietto illustrativo del farmaco
- Usando internet
- Altro _____

63. A tuo parere, DOPO QUANTE ORE di guida continuativa di un mezzo sarebbe NECESSARIO FARE UNA SOSTA per non incorrere in un maggior rischio di incidente stradale?

- Dopo 2 ore
- Dopo 4 ore
- Dopo 6 ore
- Non so

64. Hai mai seguito CORSI DI GUIDA SICURA?

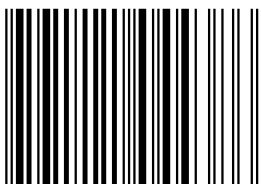
- SI
- NO

65. Saresti interessato a conoscere meglio il RISCHIO STRADALE?

- SI
- NO



ISBN 979-12-210-4438-6



9 791221 044386

