



**DOSSIER
SICUREZZA**
e risultati Osservatorio
Stili di Guida 2024

DOSSIER SICUREZZA

e risultati Osservatorio
Stili di Guida 2024

INDICE

1	PRESENTAZIONE	3
2	SICUREZZA IN AUTOSTRADA PER I VIAGGIATORI	4
3	SICUREZZA IN AUTOSTRADA PER I LAVORATORI	7
4	STILI DI GUIDA E PERCEZIONE DELLA SICUREZZA	9
5	CONCLUSIONI	22



1. PRESENTAZIONE

Il Gruppo A4 Holding pubblica i risultati della 6a edizione dell'Osservatorio Stili di Guida realizzato lungo le autostrade A4 Brescia-Padova e A31 Valdastico gestite dal Gruppo.

Nel 2018 A4 Holding ha avviato questa rilevazione in modalità pilota, applicando le best practice del Gruppo Abertis in questo campo. Dall'anno successivo, la rilevazione è diventata appuntamento fisso per acquisire dati quantitativi sui comportamenti a rischio dei viaggiatori in autostrada.

Poiché i comportamenti a rischio restano un problema importante per la sicurezza stradale, l'Osservatorio Stili di Guida si concentra su temi specifici: eccesso di velocità, distanze di sicurezza, occupazione delle corsie, uso degli indicatori di direzione, uso delle cinture di sicurezza, uso del telefono al volante.

I risultati ci permettono di comprendere meglio questi comportamenti pericolosi al fine di attuare iniziative e campagne di comunicazione mirate. Da questa edizione 2024, A4 Holding ha scelto di integrare la rilevazione su strada con una survey realizzata nelle Aree di Servizio lungo le tratte di competenza.

Ai viaggiatori che si sono prestati è stato chiesto di rispondere ad un set di domande ricavate dal questionario ESRA (E-Survey of Road Users' Attitudes – ESRA, <https://www.esranet.eu/en/>), questionario web sulla sicurezza stradale elaborato e somministrato a partire dal 2015 in 68 paesi nel mondo in 3 edizioni successive.

2. SICUREZZA IN AUTOSTRADA PER I VIAGGIATORI

Ripartizione cause incidenti 2023 (Fonte Aci - Istat Luglio 2024)*



Distrazione

Tot 15,1% - Extraurbane 22%



Velocità elevata

Tot 8,4% - Extraurbane 11,1%



Mancato rispetto della precedenza

Tot 12,9% - Extraurbane 6,2%



Mancato rispetto distanze di sicurezza

Tot 6,9% - Extraurbane 11,0%



Manovra irregolare

Tot 7,7% - Extraurbane 7,2%

*Nota: Si precisa che la rilevazione condotta dall'Istat include solo le circostanze accertate o presunte per i conducenti dei primi due veicoli coinvolti nell'incidente.

I dati ACI-Istat 2023 evidenziano che la **distrazione alla guida è la principale causa di incidenti** (15,1%), con un'incidenza maggiore sulle strade extraurbane (22%) tra cui le autostrade. Anche la **velocità elevata risulta più pericolosa fuori dai centri abitati**, con una percentuale di incidenti che passa dall'8,4% al 11,1%. Il **mancato rispetto della precedenza è invece più rilevante in ambito urbano** (12,9%), mentre sulle strade extraurbane si riduce al 6,2%, probabilmente per la minore complessità del traffico. Il **mancato rispetto delle distanze di sicurezza aumenta in contesti extraurbani** (dall'6,9% all'11%), dove velocità e spazi più ampi rendono questa violazione particolarmente pericolosa. Infine, le manovre irregolari hanno un'incidenza simile tra urbano ed extraurbano (7,7% e 7,2%). Questi dati indicano che **distrazione e velocità sono i principali fattori di rischio sulle strade extraurbane**, suggerendo l'importanza di campagne di sensibilizzazione mirate.

Sicurezza in Autostrada (Fonte Aiscat Informazioni dicembre 2023)



AISCAT, l'Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori, nel **report di dicembre 2023**, disamina i dati di sicurezza stradale dell'intera rete in concessione evidenziando da un lato la **riduzione dell'incidentalità**, ma dall'altro una **maggiore gravità dei sinistri**, con l'aumento, pur parziale, dei feriti.



A questo però associa anche i risultati decisamente positivi in termini di **riduzione della mortalità**. A fronte di un numero di incidenti lievemente maggiore (con un tasso, però, in calo del -1,7% considerato l'aumento complessivo del traffico), si sono registrati infatti il -18,0% di incidenti mortali e il -25,8% di morti.



Valori che, normalizzati con le percorrenze, diventano ancora più significativi (-21,0% e -28,6% rispettivamente).

Risulta invece in relativa controtendenza il **dato dei feriti** che, sempre in rapporto al traffico, **crece di un punto percentuale**.

Analogo andamento anche in **Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova**, la concessionaria del Gruppo A4 Holding, con una **riduzione del numero degli incidenti totali in rapporto al traffico del -6%** ma soprattutto una **riduzione del -44% degli incidenti con decessi**.

Negli ultimi 10 anni la sicurezza delle nostre autostrade è migliorata costantemente grazie:

- Agli investimenti infrastrutturali e manutentivi;
- All'adozione di soluzioni innovative e tecnologicamente all'avanguardia nella gestione della mobilità;
- All'impegno quotidiano nella gestione della viabilità e del pronto intervento.

A questo nostro impegno si deve sicuramente aggiungere il miglioramento della sicurezza attiva e passiva dei veicoli.

Approccio integrato alla sicurezza, con infrastrutture all'avanguardia e un monitoraggio costante = tasso di incidentalità mortale 0,05 nel 2023



3. SICUREZZA IN AUTOSTRADA PER I LAVORATORI

La sicurezza dei lavoratori in autostrada rappresenta un obiettivo da perseguire con determinazione, specialmente in considerazione dell'elevato rischio a cui questi operatori sono esposti ogni giorno. Il personale ausiliario che pattuglia le autostrade e gli operai che svolgono attività nei cantieri stradali sono costantemente a rischio, esposti sia al traffico veicolare che a condizioni meteorologiche imprevedibili.

La sicurezza dei lavoratori in autostrada rappresenta un obiettivo da perseguire con determinazione, specialmente in considerazione dell'elevato rischio a cui questi operatori sono esposti ogni giorno. Il personale ausiliario che pattuglia le autostrade e gli operai che svolgono attività nei cantieri stradali sono costantemente a rischio, esposti sia al traffico veicolare che a condizioni meteorologiche imprevedibili.



In particolare, la **manutenzione delle strade e delle autostrade** si conferma come **una delle attività più pericolose**, infatti l'alta velocità dei veicoli, la **disattenzione degli automobilisti**, spesso **distratti dall'uso di dispositivi elettronici**, o il **mancato rispetto delle segnalazioni** in prossimità dei cantieri stradali sono tra le cause più comuni di incidentalità che talvolta coinvolgono anche le maestranze impegnate nelle attività di manutenzione.

Rischi specifici per il personale ausiliario

Gli Ausiliari della Viabilità e gli operatori di pronto intervento, svolgono un ruolo cruciale nel garantire la sicurezza e il fluido scorrimento del traffico. Tuttavia, anche per loro, i **rischi sono elevati**. Durante le **operazioni di segnalazione o di soccorso**, il personale impegnato a mettere in campo tutte le azioni utili a garantire la migliore assistenza ai viaggiatori, si trova a dover operare in situazioni di emergenza, a **contatto diretto con veicoli in movimento**.

Prevenzione e soluzioni

Per mitigare questi rischi, sono state implementate diverse misure, sia a livello di regolamentazione che attraverso tecnologie avanzate. Tra le soluzioni, l'uso di **"segnalazioni luminose e intelligenti"**, l'impiego di **"barriere mobili"** e la **formazione specifica del personale** sono considerati strumenti efficaci per ridurre il rischio di incidenti. Ma l'aspetto cruciale è il comportamento degli automobilisti. **Campagne di sicurezza stradale** come **"He/She Works I Care"** lanciata da ASECAP (Association Européenne des Concessionnaires d'Autoroutes et d'ouvrages à Péage) hanno proprio l'obiettivo di **sensibilizzare i viaggiatori** delle autostrade a una guida più prudente, in particolare nei pressi dei cantieri. Tuttavia, sono molti ancora i conducenti che non rispettano le segnalazioni temporanee di riduzione della velocità, contribuendo a mantenere alto il livello di rischio per chi lavora sulla carreggiata.



4. STILI DI GUIDA E PERCEZIONE DELLA SICUREZZA

L'Osservatorio Stili di Guida di A4 Holding consente, anno dopo anno, di fare il punto sui **principali comportamenti a rischio**: eccesso di velocità, mancato rispetto delle distanze di sicurezza, uso degli indicatori di direzione, uso abusivo delle corsie di sorpasso e velocità, uso delle cinture di sicurezza e uso improprio del cellulare alla guida.

Quest'anno, la survey realizzata nelle Aree di Servizio lungo la tratta ha integrato i dati con dichiarazioni relative alla guida sotto l'effetto di alcool, droghe e stanchezza.

- Il superamento dei limiti di velocità è sempre troppo alto, sia per i veicoli leggeri ma soprattutto per i veicoli pesanti.
- Significativo anche il mancato rispetto delle distanze di sicurezza.
- Diminuisce considerevolmente la percentuale di veicoli che non utilizzano la corsia libera più a destra.
- Miglioramenti nell'uso degli indicatori di direzione durante i sorpassi.
- Utilizzo del cellulare al volante costante.
- Ulteriore miglioramento nell'utilizzo delle cinture di sicurezza da parte dei conducenti.
- Preoccupanti le dichiarazioni di guida in caso di affaticamento, in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti.

Velocità sempre troppo elevata



6 MINUTI È IL TEMPO RISPARMIATO
GUIDANDO A 150 KM/HSU 100 KM
INVECE CHE A 130 KM/H

La velocità dei veicoli è stata rilevata dalle postazioni fisse attraverso i **nuovi apparecchi e sistemi di monitoraggio** (SmartSensor™ HD) di cui si è dotata A4 Holding nel corso dell'ultimo anno che offrono una **rilevazione ancor più precisa** e puntuale rispetto a quanto raccolto finora.

Il cambio di tecnologia potrebbe pertanto avere portato a una distorsione nel calcolo degli indicatori, se comparata all'anno precedente, dovuta alle diverse caratteristiche tecniche e prestazionali degli strumenti utilizzati.

La rilevazione da postazioni fisse in A4 Brescia-Padova e A31 Valdastico ci conferma che il **superamento della velocità rimane significativo** soprattutto per i mezzi pesanti e per i veicoli che percorrono la A31 dove il traffico più fluido consente velocità maggiori, anche oltre i limiti.

		2019	2020	2021	2022	2023	2024
A4 BS-PD	% di veicoli leggeri che viaggiano a più di 130 km/h	16,20%	ND*	14,10%	11,20%	9,90%	22,60%
	% di veicoli pesanti che viaggiano a più di 80 km/h	85,50%	ND*	66,80%	67,70%	68,70%	94,50%
A31 Valdastico	% di veicoli leggeri che viaggiano a più di 130 km/h	35,30%	ND*	40,00%	36,40%	34,90%	39,40%
	% di veicoli pesanti che viaggiano a più di 80 km/h	87,30%	ND*	92,30%	92,30%	91,70%	98,10%

ND* - Nel 2020 la rilevazione ha riguardato solo gli indicatori da rilevazione mobile non inficiati dai bassi livelli di traffico causati dalla pandemia

In maniera abbastanza coerente, gli intervistati hanno dichiarato nel **13% dei casi di superare il limite di velocità in autostrada/superstrada** quasi sempre:

NEGLI ULTIMI 30 GIORNI, COME GUIDATORE, QUANTE VOLTE HAI...?

Guidato a una velocità superiore al limite su autostrade / superstrade



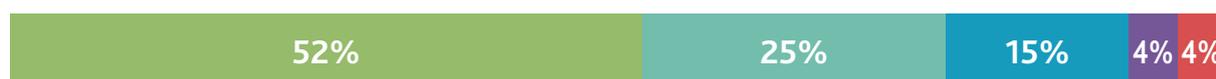
64% almeno 1 volta - 13% quasi sempre

Guidato a una velocità superiore al limite al di fuori dei centri abitati, ma non su autostrade / superstrade



67% almeno 1 volta - 7% quasi sempre

Guidato a una velocità superiore al limite all'interno dei centri abitati



48% almeno 1 volta - 4% quasi sempre

1 - mai 2 3 4 5 - quasi sempre

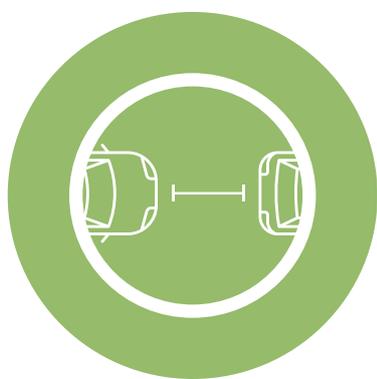
Il 13% degli intervistati dichiara di superare quasi sempre il limite di velocità in autostrada e superstrada.



La regola dei 2 secondi, questa sconosciuta

Secondo il Rapporto Aci-Istat 2023, il **mancato rispetto delle distanze di sicurezza sono causa di incidente** sulle strade extraurbane nell' **11% dei casi**.

Il mancato rispetto delle distanze di sicurezza, quando si verifica un imprevisto, rende praticamente impossibile evitare l'incidente. Calcolare le distanze da tenere dal veicolo precedente a una data velocità pensando in metri e km all'ora non è facile. Si ritiene che al di sotto dei 2 secondi sia impossibile reagire in tempo per evitare ostacoli o impedimenti.



LE CONDIZIONI DI SICUREZZA IN AUTOSTRADA VI SONO SE TRA I VEICOLI CONSECUTIVI VENGONO MANTENUTI ALMENO 2 SECONDI O ALMENO 150 METRI DI DISTANZA

Nel caso dei viaggiatori di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova questo comportamento è ancor più pericoloso se si considera la percentuale di veicoli che viaggiano al di sopra dei limiti di velocità.

		2019	2020	2021	2022	2023	2024
A4 BS-PD	% di veicoli leggeri che viaggiano < 2 secondi e > 130 km/h	3,04%	ND*	2,86%	2,09%	1,72%	7,23%
	% di veicoli pesanti che viaggiano < 2 secondi e > 80 km/h	5,98%	ND*	4,59%	4,75%	4,68%	16,74%
A31 Valdastico	% di veicoli leggeri che viaggiano < 2 secondi e > 130 km/h	4,23%	ND*	6,26%	5,31%	5,45%	5,89%
	% di veicoli pesanti che viaggiano < 2 secondi e > 80 km/h	2,80%	ND*	3,63%	3,56%	3,82%	7,36%

ND* - Nel 2020 la rilevazione ha riguardato solo gli indicatori da rilevazione mobile non inficiati dai bassi livelli di traffico causati dalla pandemia

Mantenere una **distanza adeguata** dal veicolo che ci precede è una regola fondamentale per **garantire una risposta tempestiva** in caso di frenate improvvise o ostacoli imprevisti.

La distanza di sicurezza permette di:

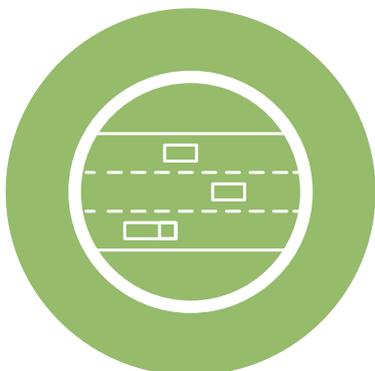
- Ridurre il rischio di tamponamenti, che in autostrada possono essere particolarmente pericolosi data l'alta velocità.
- Aumentare il tempo di reazione del conducente, dando maggior margine per evitare incidenti.
- Favorire una guida più fluida, riducendo lo stress e l'ansia legati alla vicinanza di altri veicoli.
- Inoltre, le condizioni atmosferiche (pioggia, nebbia, ghiaccio) o la velocità elevata aumentano ulteriormente l'importanza di mantenere una distanza di sicurezza maggiore, poiché il tempo di frenata si allunga. Non rispettare questa norma è una negligenza che mette a rischio non solo il conducente ma anche tutti gli altri utenti della strada, dimostrando una scarsa consapevolezza del pericolo e una mancanza di rispetto per la sicurezza collettiva.

**Sulle strade extraurbane l'11%
dei casi di mancato rispetto
delle distanze di sicurezza
è causa di incidente.**

(Rapporto Aci-Istat 2023)



Maggiore consapevolezza nell'uso delle corsie



Anche se rimanere nella corsia centrale o di sinistra può sembrare più comodo per gli automobilisti, questo atteggiamento è vietato e inappropriato.

L'Osservatorio Stili di Guida del Gruppo A4 Holding ha dimostrato in questi anni come **più di un terzo dei veicoli viaggia nella corsia centrale (in A4) o di sinistra (A31) quando la corsia di destra è libera**. È diffusa la convinzione che la

corsia di destra in autostrada sia riservata ai veicoli lenti quando invece è un obbligo normativo.

		2019	2020	2021	2022	2023	2024
A4 BS-PD	% di veicoli leggeri che usano impropriamente corsia centrale	48,97%	ND*	44,67%	47,78%	47,36%	33,32%
	% di veicoli leggeri che usano impropriamente corsia sinistra	27,94%	ND*	23,80%	24,57%	24,15%	16,74%
A31 Valdastico	% di veicoli leggeri che usano impropriamente corsia sinistra	32,20%	ND*	34,07%	35,69%	34,40%	27,12%

ND* - Nel 2020 la rilevazione ha riguardato solo gli indicatori da rilevazione mobile non inficiati dai bassi livelli di traffico causati dalla pandemia

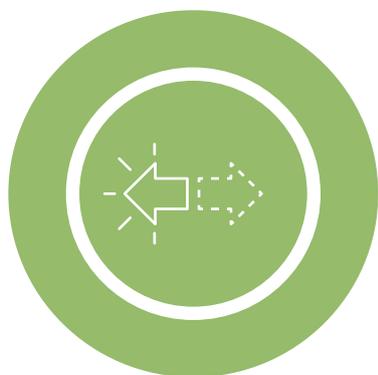
È convinzione diffusa che la corsia di destra sia riservata ai veicoli lenti.

Questo diffuso malcostume, che è causa di "disordine" nella circolazione, induce e talvolta obbliga alcuni veicoli a sorpassare usando la corsia di destra.

Ripasso delle regole:

- I conducenti devono viaggiare sulla corsia libera più a destra
- L'occupazione della corsia centrale può indurre a comportamenti pericolosi o manovre più delicate
- Transitare su due corsie presenta dei rischi dovuti a problemi di visibilità e angoli ciechi.

In miglioramento soprattutto per i mezzi pesanti l'uso degli indicatori di direzione



Gli indicatori di direzione, le cosiddette frecce, sono un elemento essenziale della sicurezza stradale in quanto segnalano un cambio di corsia/direzione/manovra consentendo ai conducenti degli altri veicoli di reagire di conseguenza e per tempo.

In questi anni di nostra rilevazione abbiamo sicuramente rilevato un **generale miglioramento in particolare per i mezzi pesanti**, sia nella segnalazione delle manovre di sorpasso sia in quelle di rientro. Molto però c'è ancora da fare poiché l'indicatore contribuisce significativamente alla sicurezza soprattutto in autostrada dove, nel complesso, il **29% dei veicoli non utilizza l'indicatore di direzione durante la manovra di sorpasso** e soprattutto il **44% dei veicoli non utilizza l'indicatore di direzione durante la manovra di rientro**.

		2019	2020	2021	2022	2023	2024
A4 / A31	% di veicoli leggeri che non utilizzano le frecce in sorpasso	72,20%	59%	48,00%	51,00%	46,00%	43,00%
	% di veicoli pesanti che non utilizzano le frecce in sorpasso	57,40%	56%	46,00%	18,00%	21,00%	10,00%
	% di veicoli leggeri che non utilizzano le frecce in rientro	75,20%	74%	65,00%	74,00%	61,00%	63,00%
	% di veicoli pesanti che non utilizzano le frecce in rientro	70,90%	67%	59,00%	31,00%	39,00%	21,00%

In autostrada il 29% dei veicoli non usa gli indicatori di direzione nel sorpasso e il 44% nel rientro.

L'uso degli indicatori di direzione è obbligatorio tanto quanto necessario sia per sorpassare che per rientrare in corsia essendo l'unico modo per comunicare le proprie intenzioni di manovra agli altri conducenti.

L'uso del cellulare alla guida grande fonte di distrazione



L'Osservatorio Stili di Guida di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova ha per primo permesso di fare luce su un comportamento a rischio particolarmente frequente e all'origine di numerosi incidenti. L'indagine rileva l'uso improprio del cellulare ovvero identifica quei **conducenti che viaggiano con il cellulare in mano**, escludendo invece coloro che usano il cellulare in vivavoce, al momento della rilevazione.

La guida necessita di attenzione totale e costante. I viaggiatori dimenticano invece troppo spesso che, in condizioni di distrazione, i riflessi sono considerevolmente ridotti, con un aumento del tempo di reazione e di conseguenza del rischio di incidentalità. Nel Rapporto Aci-Istat 2023, il fattore "distrazione" rimane la **prima causa di incidenti** e molto spesso questa distrazione è riconducibile all'uso del cellulare alla guida.

Per quanto attiene all'utilizzo improprio del telefono cellulare durante la guida, i dati mostrano dei valori **in linea** con quanto riscontrato nel 2023, sia per i veicoli leggeri che per i veicoli pesanti e complessivamente, il **12% dei conducenti utilizza impropriamente il telefono**.

		2019	2020	2021	2022	2023	2024
A4 / A31	% di veicoli leggeri che utilizzano il cellulare alla guida	10,50%	11%	8,00%	12,00%	8,00%	9,00%
	% di veicoli pesanti che utilizzano il cellulare alla guida	13,70%	13%	11,00%	20,00%	15,00%	15,00%

Il 12% dei conducenti utilizza impropriamente il telefono alla guida.

Inoltre, anche se la guida richiede un'attenzione totale e costante, più della metà degli intervistati ammette di aver usato il telefono almeno 1 volta negli ultimi 30 giorni per leggere un messaggio o controllare i social media, mentre era alla guida. Un quarto degli intervistati ha anche dichiarato di parlare al telefono durante la guida, tendendo il telefono in mano.

NEGLI ULTIMI 30 GIORNI, COME GUIDATORE, QUANTE VOLTE HAI...?

Letto un messaggio di testo / e-mail o controllato i social media



Parlato al cellulare durante la guida in vivavoce



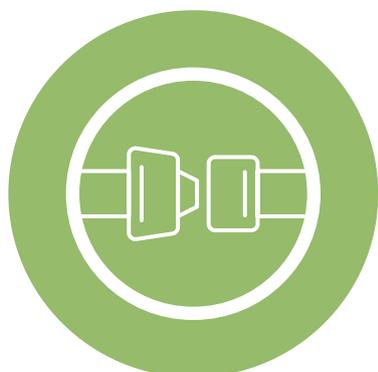
Parlato al cellulare durante la guida tenendolo in mano



1 - mai 2 3 4 5 - quasi sempre



Le cinture di sicurezza iniziano a fare parte della nostra cultura

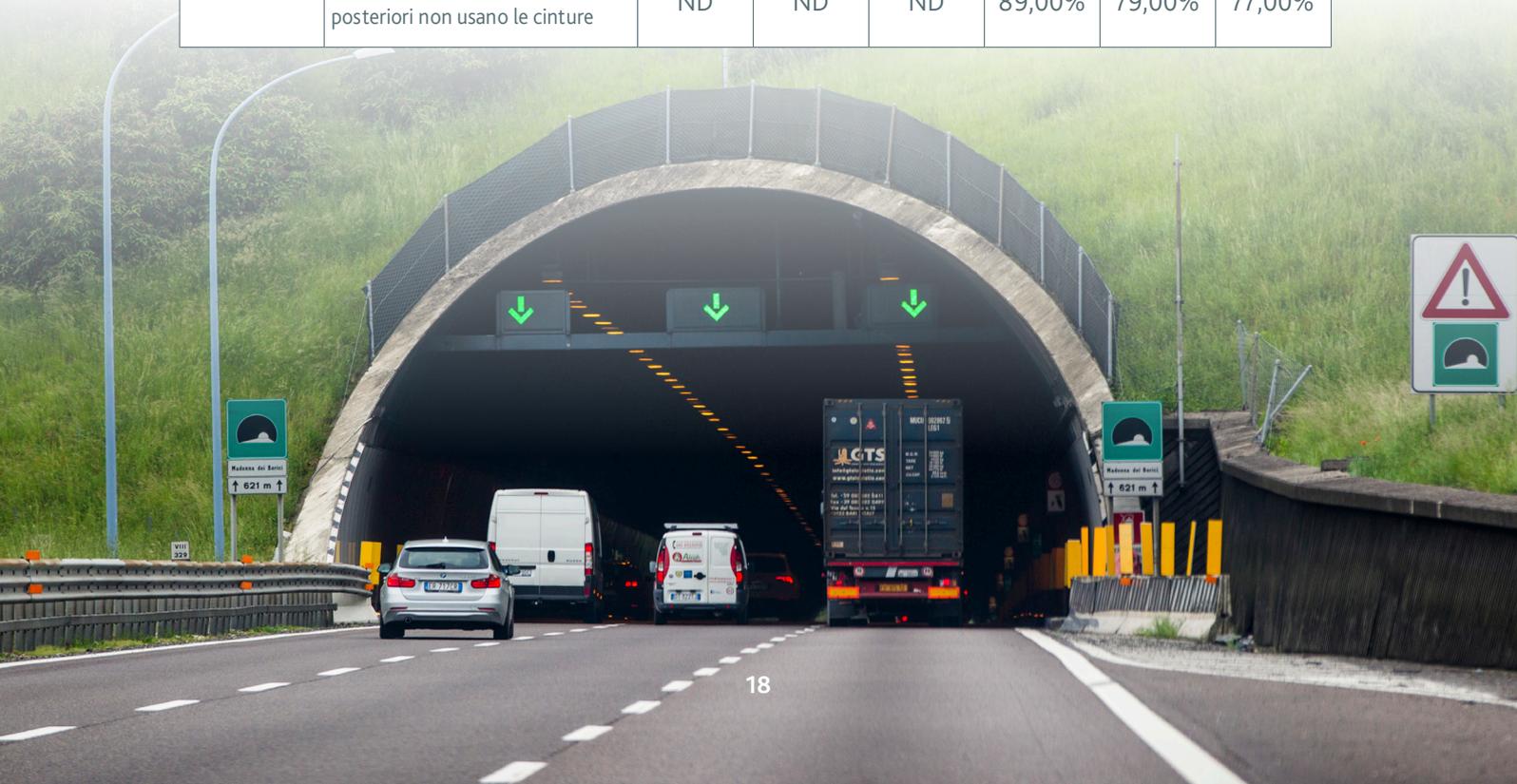


Se tra i conducenti e i passeggeri anteriori ormai l'obbligo di utilizzo della cintura di sicurezza è sostanzialmente rispettato e assimilato, dall'Osservatorio Stili di Guida 2024 emerge che il **23% dei passeggeri che siedono sui sedili posteriori ancora non ha l'abitudine di usarla**. Molto è cambiato dalla prima rilevazione del 2019 quando a non indossare le cinture nei sedili posteriori era il 58% dei veicoli rilevati. E pensare che l'obbligo

delle cinture di sicurezza sui sedili posteriori risale al 2006.

I passeggeri posteriori non utilizzano la cintura di sicurezza perché non hanno la percezione del rischio a cui è esposto il corpo in caso di collisione. Non tutti sono infatti consapevoli del progressivo aumento del peso con l'aumentare della velocità.

		2019	2020	2021	2022	2023	2024
A4 / A31	% di veicoli leggeri il cui conducente usa le cinture	97,00%	93,00%	97,00%	98,00%	95,00%	97,00%
	% di veicoli pesanti il cui conducente usa le cinture	83,00%	83,00%	73,00%	88,00%	76,00%	78,00%
	% di veicoli leggeri il cui passeggeri posteriori non usano le cinture	ND	ND	ND	89,00%	79,00%	77,00%



In linea con quanto emerso dalla rilevazione effettuata in itinere, da cui emerge che l'**11% dei guidatori complessivi non indossa le cinture di sicurezza**, i risultati della survey mostrano che il 15% degli intervistati ammette di aver guidato almeno una volta negli ultimi 30 giorni senza indossare la cintura di sicurezza.

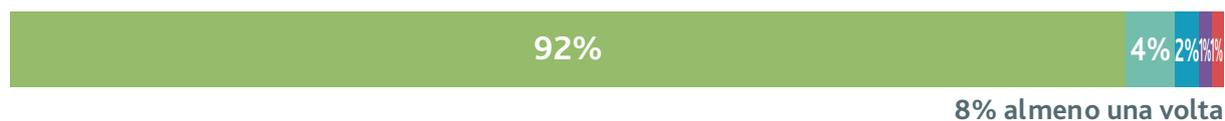
Limitate, ma preoccupanti, le dichiarazioni di chi ha ammesso di aver trasportato bambini sotto i 150 cm di altezza senza cinture o altri sistemi di ritenuta.

Il 15% degli intervistati dichiara di aver viaggiato senza cinture almeno una volta negli ultimi 30 giorni.

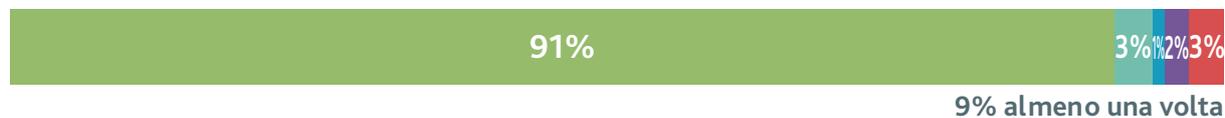


NEGLI ULTIMI 30 GIORNI, COME GUIDATORE, QUANTE VOLTE HAI...?

Trasportato bambini di altezza inferiore a 150 cm senza allacciare le cinture di sicurezza



Trasportato bambini di altezza inferiore a 150 cm senza utilizzare sistemi di ritenuta



Guidato senza allacciare la cintura di sicurezza



1 - mai
 2
 3
 4
 5 - quasi sempre

Affaticamento, alcool e droghe alla guida



Guidare in sicurezza richiede piena consapevolezza, riflessi pronti e concentrazione. L'affaticamento, l'assunzione di alcool o droghe alterano profondamente questi aspetti, aumentando i rischi per il conducente e per tutti coloro che condividono la strada. Questi tre elementi hanno in comune la capacità di compromettere il controllo del veicolo e di rendere il guidatore incapace di reagire con prontezza di fronte a situazioni improvvise.

Ma quali sono i principali effetti di ciascuno?

La **stanchezza**, spesso sottovalutata, può avere effetti simili a quelli dell'alcool, anche se meno evidenti. Quando siamo stanchi, i **tempi di reazione si allungano** e la nostra attenzione cala drasticamente. Per chi guida, ciò significa una **maggiore difficoltà a mantenere la concentrazione** e a **valutare correttamente la distanza** dagli altri veicoli. In alcuni casi, possono verificarsi microsonni, brevi momenti di incoscienza che durano pochi secondi, sufficienti però a causare incidenti gravi.

L'alcool e le droghe alterano la concentrazione e la capacità di reagire con prontezza a situazioni improvvise.

L'**alcool** è una delle sostanze che incide di più sulla sicurezza stradale. Anche piccole quantità possono compromettere la capacità di giudizio, portare a una **falsa sicurezza e ridurre drasticamente i riflessi**. Quando si è sotto l'effetto dell'alcool, diventa

difficile percepire correttamente le distanze e mantenere il controllo su velocità e traiettorie. Spesso, chi ha bevuto tende a **sottovalutare il rischio**, interpretando l'euforia come lucidità e ignorando il reale impatto che l'alcool ha sul proprio corpo e sulla mente.

Le **droghe**, poi, rappresentano un'ulteriore minaccia. L'uso di sostanze stupefacenti influisce in modo variabile sulla capacità di guida, a seconda della tipologia di droga assunta. Sostanze

come la **cannabis possono ridurre i riflessi e la percezione della velocità**, mentre droghe stimolanti come la **cocaina possono portare a comportamenti impulsivi e a un eccesso di sicurezza**. I conducenti sotto effetto di droghe mostrano spesso una ridotta capacità di reazione e possono avere allucinazioni, aumentando il rischio di incidenti mortali.

Ciascuno di questi fattori è in grado di annullare quella prontezza mentale e fisica di cui il guidatore ha bisogno per reagire agli imprevisti e per garantire la sicurezza di tutti.

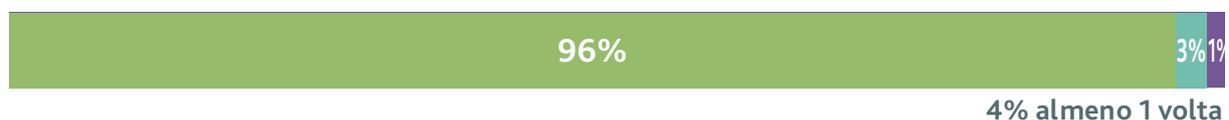
Al giorno d'oggi, molte auto sono dotate di **sistemi di assistenza alla guida (ADAS)** che avvertono il conducente in caso di stanchezza o segnali di distrazione. Tuttavia, questi dispositivi non sostituiscono la responsabilità individuale.

NEGLI ULTIMI 30 GIORNI, COME GUIDATORE, QUANTE VOLTE HAI...?

Guidato quando si era così assonnati da avere difficoltà a tenere gli occhi aperti



Guidato 1 ora dopo l'uso di droghe



Guidato dopo aver bevuto alcolici



Guidato quando si è superato il limite legale per la guida in stato di ebbrezza



1 - mai 2 3 4 5 - quasi sempre



5. CONCLUSIONI

Comportamenti rischiosi come l'uso improprio delle corsie, la mancata segnalazione con gli indicatori di direzione, l'uso del cellulare al volante, l'eccesso di velocità, il mancato utilizzo delle cinture di sicurezza e la guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti sono azioni che non solo mettono in pericolo chi viaggia, ma anche gli operatori che ogni giorno lavorano sulle autostrade. Anche se spesso sono originati da distrazione o imprudenza, questi comportamenti possono avere conseguenze estremamente gravi.

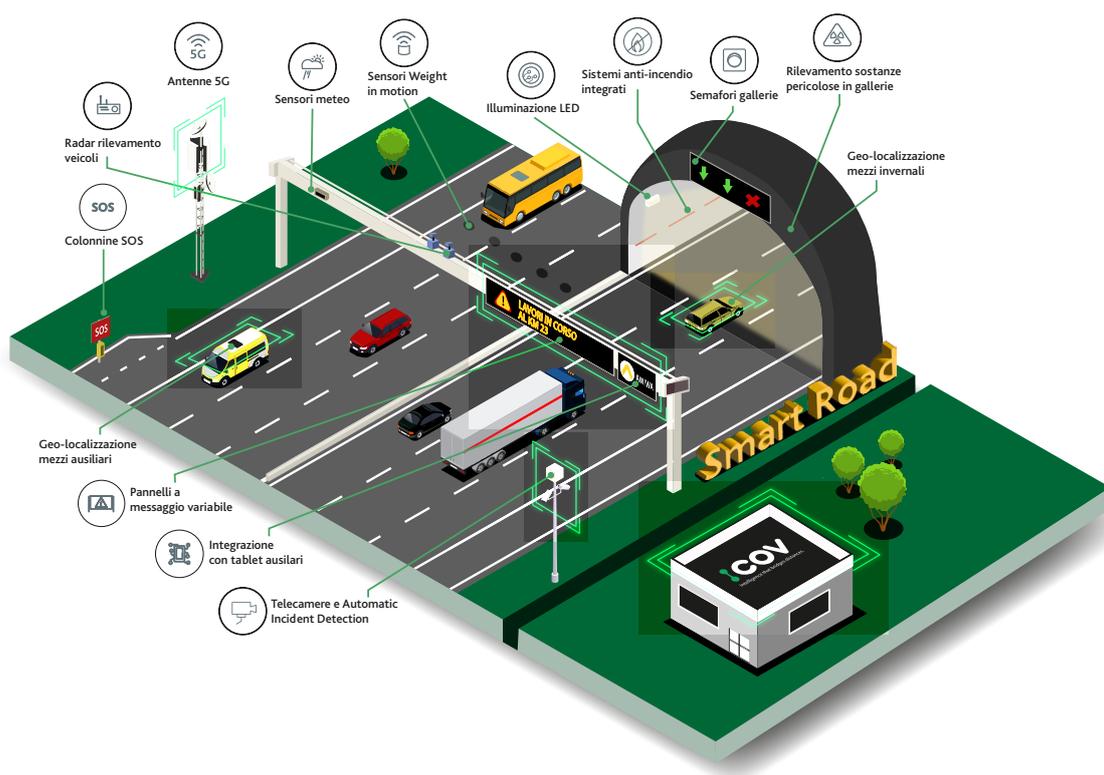
L'**Osservatorio Stili di Guida**, istituito dal Gruppo A4 Holding, rappresenta uno **strumento fondamentale** per comprendere a fondo e combattere i comportamenti pericolosi lungo l'autostrada. Grazie dati quantitativi aggiornati, l'Osservatorio consente di **pianificare azioni di sensibilizzazione** mirate e di **sviluppare progetti di miglioramento infrastrutturale e tecnologico**, adattandosi ai diversi profili di rischio dei viaggiatori.

Dalla prima pubblicazione del rapporto dell'Osservatorio Stili di Guida nel 2019, sono emerse tendenze significative che guidano le strategie di intervento. Tra i dati rilevati nell'ultimo anno, spiccano l'aumento delle velocità medie e il superamento costante dei limiti di velocità da parte di oltre il 60% dei mezzi pesanti, fenomeno che risale all'inizio delle rilevazioni. Parallelamente, si osserva un incremento del mancato rispetto delle distanze di sicurezza, sebbene l'uso della corsia libera più a destra mostri segni di miglioramento. Infine, si auspica una progressiva adozione corretta degli indicatori di direzione e una significativa riduzione dell'uso del cellulare alla guida.

L'impegno del Gruppo A4 Holding per la sicurezza stradale è articolato e continuo. La società opera in un'ottica integrata, che unisce **la gestione quotidiana della viabilità all'adozione di tecnologie all'avanguardia** per monitorare le tratte e informare i conducenti, supportata da **attività di sensibilizzazione** che raggiungono un pubblico ampio e variegato.

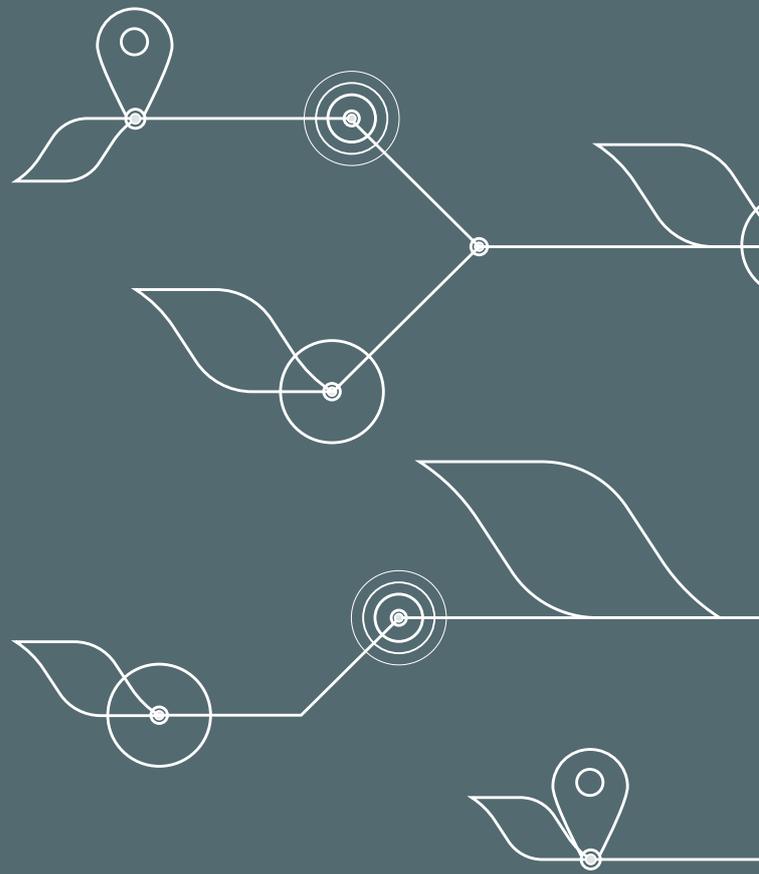
Le principali azioni intraprese includono:

- Pattugliamento continuo degli Ausiliari della Viabilità con l'ausilio della Polizia Stradale;
- L'integrazione del nuovo I-COV (Intelligente Centro Operativo di Viabilità) per un monitoraggio capillare e sistematico delle tratte;
- Sistemi di rilevazione automatica di anomalie e incidenti;
- Gruppi di lavoro specializzati che affrontano tematiche chiave con l'obiettivo primario della sicurezza;
- Campagne di comunicazione su media e social media;
- Attività di sensibilizzazione nelle scuole di diverso ordine e grado.



Grazie a queste iniziative, il Gruppo A4 Holding consolida il proprio ruolo nella **promozione di una cultura della sicurezza stradale**, mettendo in campo **azioni concrete** che rendono più sicuro il viaggio per chi percorre le sue tratte e per chi lavora al servizio di tutti i viaggiatori.





A4 Holding S.p.A.

Via Flavio Gioia 71, 37135 Verona

www.a4holding.it - a4holding@a4holding.it

Tel. 04558272222 - Fax 0458200051

