

Scheda **“La consapevolezza dei rischi sulla strada”**

di Gabriele Domenici, già Commissario Capo della Polizia di Stato

Articolo 1

“Distrazione, stanchezza e velocità eccessiva alla guida: la diseducazione stradale della Gen Z”

“La ricerca di Skuola.net e Autostrade per l'Italia su 2.000 giovani under 25”

Articolo pubblicato on-line su Rainews.it il 19 dicembre 2023

Pericolosamente alla guida: **distrazione, stanchezza, uso di sostanze e velocità eccessiva sono compagni di viaggio di molti giovani conducenti**. Tra gli under 25 che abitualmente portano un mezzo a due o quattro ruote - automobile, moto, motorino, microcar, bicicletta o monopattino - **ben 1 su 5 racconta, infatti, di essere spesso con la testa tra le nuvole proprio mentre imbraccia il volante o il manubrio**. E una quota simile (21%) ammette di essere stata coinvolta in incidenti a causa dei propri comportamenti errati, a cui si potrebbe aggiungere una platea ancora più ampia - 4 su 10 - che ammettono di esserci andati molto vicini.

Una confessione choc che giunge proprio dai 2.075 giovani - tra i 16 e i 24 anni - interpellati da una ricerca del portale Skuola.net in collaborazione con Autostrade per l'Italia, nell'ambito del progetto di sicurezza stradale a scuola “Non chiudere gli occhi”, iniziativa figlia di una campagna di sensibilizzazione rivolta direttamente ai giovani.

Segnalando come, anche nell'epoca del ride sharing e della mobilità sostenibile, nonché del mezzo di trasporto individuale additato tra i responsabili del cambiamento climatico, le ragazze e i ragazzi che si mettono alla guida restano comunque tanti: nel campione osservato, i conducenti abituali sono circa la metà. E, purtroppo, molti di loro sono già viziati da alcune cattive pratiche.

A partire dal mancato rispetto dei limiti di velocità: quasi 4 giovani su 10, alla guida di un qualsiasi mezzo di locomozione, ammettono di viaggiare sempre (11%) o spesso (27%) oltre il consentito. Anche la necessaria lucidità, richiesta a

qualsiasi conducente, è una merce che non sempre si trova: circa 1 su 7 dice di mettersi frequentemente alla guida quando è assonnato o comunque molto stanco. E se consideriamo coloro a cui è capitato almeno una volta, la platea si allarga fino al 70% dei “piloti” intercettati dalla ricerca.

Purtroppo non manca un altro grande classico: la guida in stato di alterazione psicofisica. Infatti, 1 su 6 confessa di aver guidato a volte (11%) se non spesso (6%) con la mente annebbiata da alcol o “sostanze”.

Sul fronte smartphone alla guida, 1 su 5 ammette di armeggiare costantemente con il proprio dispositivo, quando invece dovrebbero prestare la massima concentrazione alla strada. È una percentuale che desta preoccupazione, ma è importante constatare che il 34% cerchi di limitare al massimo queste distrazioni e che il 46% dichiari di attenersi al codice della strada e a quello del buon senso, evitando di buttare l’occhio a chat, social e video mentre è sulla strada.

Tuttavia, a chi capita di tenere uno smartphone tra le mani anche in marcia, a volte accade di esagerare: ben 4 su 10 hanno prodotto contenuti digitali come video, selfie e dirette social.

Portando a immaginare che i casi di cronaca che vedono i giovani come protagonisti in negativo, proprio a causa di questa cattiva abitudine, siano pure limitati rispetto alla diffusione del fenomeno.

Una considerazione simile si può estendere anche ad un’altra casistica: quando capita di dover scegliere se salire o meno in macchina con un conducente che non è in condizioni di guidare – perché ubriaco, assonnato o altro – in 4 casi su 5 si opta per la soluzione più rischiosa, ovvero accettare il passaggio, ignorando la paura o facendo finta di nulla. E la cosa ancora più allarmante è che non si tratta di uno scenario così raro: è capitato a oltre un terzo degli intervistati (36%).

Paradossalmente, invece, il senso di prudenza o di rispetto delle norme viene ben digerito quando si tratta delle regole base di circolazione stradale previste

per il mezzo che conducono: cinture, casco e limiti sui passeggeri a bordo pare siano sempre rispettati dal 60% dei giovani intervistati, a cui si aggiunge un 18% che tendenzialmente rispetta le regole pur con qualche dimenticanza. E oltre la metà dei conducenti (53%) invita sempre i suoi eventuali passeggeri a fare lo stesso.

In questa generazione, dunque, c'è del buono su cui lavorare, a partire proprio dalla consapevolezza dei rischi di alcuni comportamenti. Infatti, solo il 24% non pensa mai alle possibili conseguenze sulle persone di una certa "disinvoltura" in strada. Una percentuale che, però, raddoppia tra coloro che si dichiarano molto distratti alla guida. Inoltre, in questa porzione del campione, come era lecito attendersi, la frequenza degli incidenti provocati quadruplica rispetto alla media generale: 3 "distratti" su 4 ne sono stati protagonisti.

A fare da volano a questa diffusa "diseducazione stradale", potrebbe essere determinante la quasi totale assenza nella vita degli adolescenti e dei giovani adulti della corretta informazione sul tema, che aiuti a comprendere gli effetti sulla vita reale di certi comportamenti al di là delle sanzioni civili o penali. Eppure si tratta di argomenti che rientrano a pieno titolo nelle linee guida sull'Educazione Civica, teoricamente obbligatoria a scuola ma discrezionale nel programma effettivamente svolto da ogni singola classe. Tanto è vero che appena il 14% dei giovani coinvolti nell'indagine afferma di aver trattato abitualmente l'educazione stradale tra i banchi durante la carriera scolastica; a cui si affianca un 32% a cui è capitato una singola volta. Tutti gli altri - il 54% degli intervistati - non sono mai stati mai raggiunti da iniziative di questo tipo.

Risulta quindi fondamentale incrementare il numero di studenti da raggiungere, con proposte didattiche pensate per supportare i docenti chiamati a sviluppare le ore di insegnamento di Educazione Civica. Proprio in questo contesto si inserisce il "Progetto sicurezza stradale a scuola - Non chiudere gli occhi", con il quale Autostrade per l'Italia offre agli insegnanti delle scuole secondarie di secondo grado di tutto il paese un pacchetto "chiavi in mano" di attività sull'educazione stradale, inclusa la possibilità di far cimentare i propri studenti con un contest creativo o di poter incontrare a scuola esperti e testimonial.

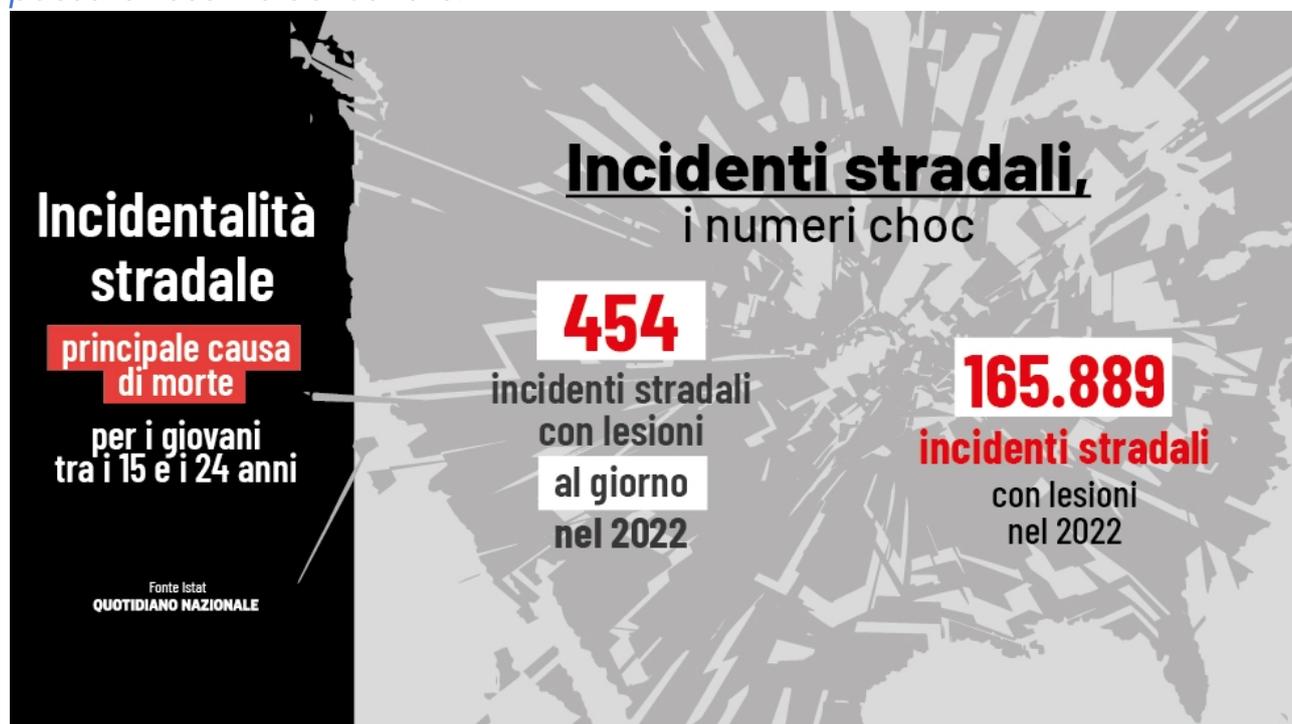
In questo modo, continua l'impegno di Autostrade per l'Italia per sensibilizzare i più giovani sul tema della sicurezza stradale e sul rispetto dei comportamenti corretti alla guida. Riprendendo i messaggi chiave della campagna rivolta ai giovani under 20. Il progetto è iniziato a metà ottobre e a oggi risultano 151 scuole con 542 classi coinvolte. L'obiettivo è quello di raggiungere, entro maggio 2024, circa 12.000 studenti.

Articolo 2

“Incidenti stradali, il Ministro della Salute Schillaci: “Prima causa di morte per i ragazzi tra 15 e 24 anni”. I numeri choc del Ministro dell'Interno Piantedosi”

Articolo pubblicato on-line sul Quotidiano Nazionale il 3 aprile 2024

Incidenti stradali con lesioni: sono 454 al giorno. Questo il numero impressionante registrato nell'ultimo report dell'Istat, che fotografa il 2022. Lo ha ricordato il ministro della Salute Orazio Schillaci al convegno 'Strategie e strumenti per la sicurezza stradale nella mobilità' che si è tenuto alla Camera, dove è passato nei giorni scorsi il nuovo codice della strada 2024, che ora dovrà passare l'esame del Senato.



Incidenti stradali, Schillaci: nel 2022 principale causa di morte per i ragazzi tra i 15 e i 24 anni

- [Incidenti prima causa di morte tra 15 e 24 anni](#)
- [Le parole del ministro Piantedosi](#)

- Le parole del ministro Schillaci

Incidenti prima causa di morte tra 15 e 24 anni

Ma colpisce soprattutto un altro elemento: gli incidenti stradali sono “la principale causa di morte tra i giovani di età compresa tra i 15 e i 24 anni”.

Nel 2023, ha anticipato il ministro dell’Interno Matteo Piantedosi, la polizia stradale ha rilevato 70mila sinistri con 1.326 morti. Ma questo dato è assolutamente parziale e non rappresenta neppure la metà della cifra totale, perché non comprende il lavoro della polizia locale che rileva il 66% degli incidenti, addirittura oltre il 90% nelle grandi città, come ricorda Luigi Altamura, comandante a Verona.

Le parole del ministro Piantedosi

“Occorre - ha spiegato Piantedosi - rendere meno pericolose le nostre strade e promuovere nuovi modelli di mobilità, considerato anche che diverse vittime sono la sventurata conseguenza di comportamenti errati alla guida, con il mancato rispetto delle regole. Bisogna - ha aggiunto il ministro - sviluppare la consapevolezza dei rischi: i controlli di polizia sono insufficienti se chi è alla guida non mostra rispetto della vita propria e di quella altrui”.

Le parole del ministro Schillaci

Schillaci ha elencato le cause principali degli incidenti, dall’“eccesso di velocità, alla distrazione legata in particolare spesso all’uso dei cellulari, all’assunzione di droghe e all’abuso di alcol, alle sfide in voga purtroppo sui social media. Sono vite spezzate che non vogliamo più contare”. “Qualcuno si potrebbe chiedere qual è il contributo del Ministero della Salute. In Italia la promozione della sicurezza stradale è riconosciuta come livello essenziale di assistenza e le campagne di prevenzione e informazione a cittadini e istituzioni sono prestazioni sanitarie che garantiamo a tutta la collettività - puntualizza Schillaci -. La riduzione del numero e della gravità degli incidenti stradali è anche tra gli obiettivi del piano nazionale della prevenzione 2020-2025 che indica la necessità di interventi che incidano su più fattori di rischio”.

CHIAVE DI LETTURA DEGLI ARTICOLI

Le tematiche sociali che presentano aspetti di rischio per le persone, mettendone così a repentaglio la salute o più in generale la sicurezza, vanno affrontate in modo da individuare e analizzare le cause che hanno originato quel pericolo.

Ciò vale anche in tema di mobilità. Pertanto, prima di elaborare una strategia d’intervento volta a contenere la sinistrosità occorre verificare, in base ai dati disponibili, quali siano le principali cause che provocano decessi e feriti sulle strade.

In merito vengono effettuate, sia da enti pubblici che privati, numerose ricerche i cui risultati, come vedremo più avanti, evidenziano che il fattore umano sia l'elemento da tenere principalmente in considerazione nell'ambito delle politiche di prevenzione. Infatti, tra le cause più comuni di eventi infortunistici stradali rientrano:

- il mancato rispetto delle norme che regolano la circolazione dei veicoli;
- l'assunzione di sostanze alcoliche, stupefacenti o che comunque alterano le capacità psico-fisiche dell'individuo, come particolari farmaci;
- la stanchezza;
- la distrazione, spesso conseguente all'uso di *smartphone* o altri apparati.

Si tratta di cause che, seppur trasversali rispetto alle varie tipologie di conducenti, sono riscontrabili più frequentemente nelle condotte di guida tenute dai giovani.

Le cause degli incidenti

Il primo articolo preso in considerazione, tratto dal quotidiano *on-line* "La Stampa" e basato su una ricerca effettuata in collaborazione fra il portale "Skuola.Net" e "Autostrade per l'Italia", si concentra su un campione di utenti della strada, la cui età è compresa tra i 16 e i 24 anni.

L'attenzione verso questo *target* di conducenti è dovuta all'importanza, in prospettiva futura, di conoscere l'approccio dei giovani rispetto al tema della sicurezza stradale. A ciò va aggiunto che i sinistri, nel nostro Paese, risultano la prima causa di mortalità per i ragazzi tra i 15 e 24 anni, come emerge dal secondo articolo oggetto di riflessione, tratto dalla versione *on-line* del "Quotidiano Nazionale", del 3 aprile 2024.

La comparazione tra quanto dichiarato dai giovani che hanno partecipato alla citata ricerca e gli esiti delle principali statistiche sulla sinistrosità restituisce un quadro sostanzialmente concordante. I ragazzi, infatti, affermano di distrarsi spesso mentre guidano veicoli e, comunque, di osservare poco le regole stradali, soprattutto quelle inerenti alla velocità e alla segnaletica.

Anche l'utilizzo di *smartphone* risulta un comportamento usuale, unitamente all'abitudine di porsi alla guida dopo avere assunto alcolici o sostanze stupefacenti. Preoccupante è l'atteggiamento di taluni giovani che, sottovalutandone le conseguenze, salgono su veicoli guidati da coetanei pur se in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di droghe.

Tale comportamento, oltre a rappresentare un gravissimo rischio per la propria incolumità, denota una sorta di "negazione del pericolo", che potrebbe

essere colmata da un'adeguata attività divulgativa preventiva. Significativo è il titolo dell'articolo, "diseducazione stradale", che rimarca una mancanza di "cultura della sicurezza stradale".

Lo scenario complessivo sulle cause della sinistrosità stradale in Italia, suddivise per tipologia di strade¹, è desumibile dai dati trascritti nell'allegato prospetto². Ai fini di una loro migliore comprensione occorre tenere presenti due fattori:

- analoghe indagini, svolte da altri enti, restituiscono risultati pressoché identici;
- i dati sono sottostimati, poiché spesso nello stesso sinistro concorrono più cause concomitanti, ma ai fini statistici viene rilevata solo quella ritenuta più grave.

Come si evince dal citato prospetto, oltre il 90% dei sinistri³ dipende da condotte poco virtuose di conducenti e pedoni. Le relative cause sono, perlopiù, distrazione, velocità eccessiva e mancato rispetto di regole specifiche (in particolare omesse precedenza). Tali risultanze ci introducono a un altro argomento rilevante: i comportamenti più sanzionati.

I comportamenti più sanzionati

Parallelamente alle politiche di prevenzione, un aspetto fondamentale nelle campagne di sicurezza stradale è rappresentato dai controlli posti in essere dalle forze di polizia. In Italia, l'organo preminente è la Polizia di Stato attraverso una delle sue specialità: la Polizia Stradale⁴. Tuttavia, i controlli sono svolti anche dall'Arma dei Carabinieri, dalla Guardia di Finanza e dalle Polizie Locali (Provinciali e Municipali).

L'attività di controllo nel corso degli anni è stata effettuata con il supporto di strumentazioni altamente sofisticate, di notevole aiuto nel contrastare i comportamenti più pericolosi: telecamere fisse e mobili, rilevatori di velocità, etilometri (per il controllo del tasso alcolico), appositi *kit* per l'individuazione della presenza di sostanze stupefacenti nella saliva. Anche altri apparecchi, come i

¹ Ambito urbano o extraurbano.

² Prospetto n. 9, estrapolato da un *report* pubblicato dall'Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT) il 25 luglio 2024.

³ Nel prospetto n. 9, alla voce "totale comportamento scorretto del conducente e del pedone", il valore espresso è pari a 92,9%. Scomponendo ulteriormente il dato, emerge che sarebbero ascrivibili a condotte poco virtuose del solo conducente l'87,6% dei sinistri, poiché allo stesso non andrebbero attribuiti eventi avvenuti a causa di buche sull'asfalto (0,4%), ostacoli accidentali (2,1%), condotta del pedone (2,8%) e altre cause (7,1%).

⁴ Articolo 12 del codice della strada.

lettori che verificano tempi di guida e percorrenze dei conducenti professionali (come gli autisti dei TIR) forniscono un aiuto indispensabile per dissuadere chi è poco incline al rispetto delle regole e, conseguentemente, rappresenta un pericolo per l'incolumità propria e altrui.

Nell'ulteriore prospetto allegato⁵ sono riportati i comportamenti più sanzionati dalle forze di polizia, a prescindere dal verificarsi o meno di un sinistro.

Appare evidente come, a prescindere dalla sosta vietata, il mancato rispetto dei limiti di velocità risulti di gran lunga il comportamento statisticamente più sanzionato, seguito dall'inosservanza della segnaletica. Destano preoccupazione anche il mancato uso di cinture di sicurezza, seggiolini per bambini, casco, nonché l'inutilizzo delle frecce, che sono di fondamentale importanza per indicare la direzione che s'intende prendere.

Una considerazione particolare meritano due comportamenti che per loro natura, ma anche da un punto di vista statistico, risultano fra i più pericolosi: la guida sotto l'influenza di sostanze alcoliche o stupefacenti e l'utilizzo di *smartphone* o altri apparati.

Droga e alcool: gli effetti sul conducente

I *media* hanno spesso evidenziato, in occasione di sinistri particolarmente gravi, i devastanti effetti prodotti dalla guida sotto l'influenza di alcolici e/o stupefacenti. Va fatta una premessa: la conduzione di veicoli a motore è un'attività la cui quotidianità riduce in ogni individuo l'esatta percezione di quanto essa sia complessa.

Per guidare un veicolo, in qualunque circostanza, anche in quelle apparentemente più banali e abitudinarie, è necessario essere nel pieno possesso delle proprie capacità psico-fisiche. Pertanto, anche l'assunzione di quantità di alcolici ritenute modiche apporta, comunque, un decremento delle abilità percettive tale da costituire, sempre e comunque, un ostacolo alla corretta condotta di guida.

A tale proposito, la quantità di alcool consentita nel sangue ha un limite estremamente ridotto: 0,5 grammi per litro e, addirittura, zero per alcune categorie di guidatori (conducenti inferiori ai 21 anni, neopatentati⁶ e conducenti professionali⁷).

⁵ Prospetto n. 10, estrapolato da un *report* pubblicato dall'Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT) il 25 luglio 2024.

⁶ Conducenti che hanno conseguito la patente da meno di tre anni

⁷ Conducenti che svolgono permanentemente la professione di trasporto su strada di passeggeri o merci

Ma quali sono i principali effetti dell'alcool alla guida?

Innanzitutto, un'alterazione percettiva che diminuisce e peggiora, progressivamente in base alla quantità di alcool assunta, gli stimoli acustici, visivi e spaziali. In termini pratici, tra le conseguenze più pericolose vi sono il raddoppio del tempo di frenata, il restringimento del campo visivo (con particolare riguardo a quello laterale), la distorta percezione delle distanze e della velocità.

Ancora più gravi e variegate sono le conseguenze dovute all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope. In questo caso tutti gli effetti sopra indicati tendono ad amplificarsi, aggiungendosi agli stessi allucinazioni, deliri di onnipotenza e ulteriori disturbi, che cagionano tutti una distorsione parziale o totale della realtà circostante.

Da quanto sopra evidenziato emerge l'incompatibilità fra l'utilizzo di alcolici (tantomeno di stupefacenti) e la guida di veicoli. Al riguardo, anche in considerazione dell'aumento di uso di alcool tra i giovani, risulta indispensabile una capillare attività di prevenzione da realizzare attraverso la formazione e l'informazione, a partire dall'ambito scolastico, in modo da rendere consapevoli i ragazzi dei rischi che corrono.

Al riguardo, nei paesi nordeuropei e in altre nazioni a noi più vicine (Austria, Svizzera, Slovenia) sono stati raggiunti ottimi risultati, in termine di riduzione del tasso di incidentalità, mediante l'attuazione di corsi di guida sicura⁸, da effettuare obbligatoriamente prima del conseguimento della patente.

Oltre alla formazione, fra le varie strategie di intervento si rivelano efficaci quelle che puntano a favorire lo spostamento di giovani che si trovano in determinate situazioni⁹, talmente peculiari da poterli indurre a una maggiore assunzione di alcolici. Si pensi, al riguardo, al potenziamento specifico dei mezzi pubblici, ai taxi collettivi, nonché ai cd. "conducenti sobri", ovvero ragazzi che, a turno, evitano di bere alcolici per poi, al termine della serata, condurre in sicurezza amici e conoscenti presso le proprie abitazioni.

Distrazione da smartphone

Gli ultimi decenni hanno registrato un'autentica rivoluzione tecnologica collettiva; infatti, personal computer, *tablet* e soprattutto *smartphone* sono ormai diventati oggetti di uso quotidiano dai quali non si può prescindere anche per le più banali esigenze. Utilizzo che, tuttavia, è incompatibile con la guida di veicoli, poiché estremamente pericoloso.

⁸ Corsi destinati a migliorare le capacità di controllo del veicolo strutturati sia con lezioni teoriche che pratiche.

⁹ Serate prefestive, concerti, etc.

Durante la conduzione di un mezzo, infatti, è necessario che l'attenzione sia interamente concentrata sull'attività di guida, evitando tutte quelle azioni che non siano strettamente correlate a tale operazione.

I concetti di attenzione e concentrazione sono validi per ogni utente della strada, compresi i pedoni; non sono rari, infatti, i casi in cui pedoni sono rimasti coinvolti in sinistri, anche molto gravi, a causa della distrazione spesso imputabile all'utilizzo di *smartphone* o cuffie auricolari.

Un esempio banale può restituire con chiarezza come una distrazione, anche di pochi secondi, possa esporre a un gravissimo pericolo chi guida: un'autovettura che viaggia a 50 km/h, velocità erroneamente ritenuta sicura¹⁰, percorre circa 14 metri al secondo. Ipotizzando che occorrono circa 10 secondi per consultare un messaggio ricevuto sullo *smartphone*, ne deriva che in questo brevissimo lasso di tempo il veicolo percorre oltre 100 metri senza che il conducente sia in grado di affrontare qualsiasi evenienza. In buona sostanza, è come se lui guidasse bendato lungo tutto quel tratto di strada.

Altro fenomeno da contrastare è quello delle cd. "dirette social", registrate e diffuse da conducenti consapevoli di guidare senza osservare le regole della circolazione stradale, con il rischio che tali condotte assai rischiose siano addirittura emulate.

Di fronte a tali scenari appare evidente come lo studio degli eventi, l'informazione e il dialogo con i soggetti interessati risultino, in prospettiva, fra gli strumenti più utili per contrastare gli effetti, spesso tragici, di condotte di guida errate.

TRACCIA PER L'ATTIVITA' IN CLASSE

Al fine di prevenire la guida sotto l'influenza di sostanze alcoliche, soprattutto fra i più giovani, si individuino tutte quelle circostanze e attività a seguito delle quali possa risultare più probabile l'uso, se non l'abuso, di alcolici. Dopo tale individuazione si provino a ipotizzare strategie ed accorgimenti, da parte sia degli enti preposti che dei soggetti interessati, tesi a scongiurare condotte rischiose per la sicurezza stradale.

PAROLE CHIAVE

Diseducazione stradale

Cultura della sicurezza stradale

Negazione del pericolo

Prevenzione

Formazione

¹⁰ Essere investiti a tale velocità corrisponde, come conseguenze, alla caduta dal terzo piano di un edificio.

LINK D'INTERESSE

www.salute.gov.it

www.poliziadistato.it

www.istat.it

www.aci.it

FAQ DOMANDE E RISPOSTE

1. Da un punto di vista statistico quanto incide, in percentuale, il “fattore umano” fra le principali cause di sinistri stradali?

Il comportamento di conducenti e pedoni (attivo od omissivo) incide per oltre il 90% nel verificarsi di sinistri. La distrazione e l'inosservanza delle norme che regolano la circolazione stradale risultano le motivazioni più frequentemente riscontrate nel corso della ricostruzione (a fini giudiziari, assicurativi, statistici, etc.) dei sinistri, indipendentemente dalla tipologia di conducenti o dalla gravità dell'evento.

2. Perché le campagne di sicurezza stradale concentrano la loro attenzione, in particolare, sui più giovani?

La prima motivazione deriva dal dato statistico che, in Italia, vede i sinistri stradali come la prima causa di morte per i giovani fra i 15 ed i 24 anni. Tale fascia di utenza è, inoltre, considerata più a rischio in quanto composta da conducenti ancora in fase di formazione e con minore esperienza. I giovani, inoltre, per stile di vita e abitudini sono più esposti ai rischi derivanti dall'utilizzo di veicoli. Non ultimo deve essere considerato lo scenario futuro, che vede i giovani come coloro che negli anni a venire saranno, al tempo stesso, utenti e formatori delle future generazioni.

3 Quali sono i principali ambiti dove svolgere l'attività di formazione preventiva?

Prima di tutto la scuola e, comunque, tutti quegli enti e istituti che, per loro natura, sono destinati alla formazione. Molto importanti, anche per il coinvolgimento di fasce di età più adulte, sono le iniziative da svolgere presso i luoghi di lavoro, soprattutto laddove l'attività svolta dai lavoratori preveda una diretta connessione con la guida e la circolazione di veicoli (es.: impresa edilizia che ha un parco veicolare adibito al trasporto delle maestranze; etc.).

TEST FINALE

1. Da un punto di vista statistico quale sono le principali cause dei sinistri stradali?

- a. Mancato uso del casco
- b. Distrazione e velocità eccessiva
- c. Sosta vietata
- d. Mancato uso dei sistemi di ritenzione
- e.

2. In Italia quale forza di polizia ha ruolo di preminenza nell'ambito della sicurezza stradale?

- a. La Guardia di Finanza
- b. L'Arma dei Carabinieri
- c. Le Polizie Locali
- d. La Polizia di Stato, con la specialità Polizia Stradale

3. Indipendentemente dai limiti stabiliti per legge, quale comportamento viene consigliato rispetto all'assunzione di alcolici prima di mettersi alla guida di un veicolo?

- a. Non assumere alcuna sostanza alcolica
- b. Assumere solamente bevande con un tasso alcolico moderato
- c. Assumere alcolici cercando di rispettare i limiti di legge
- d. Assumere alcolici solo dopo avere mangiato

4. Rispetto all'assunzione di sostanze alcoliche durante la guida, cosa si intende per "neopatentati"?

- a. Conducenti al di sotto dei 25 anni
- b. Conducenti che sono in possesso della sola autorizzazione per esercitarsi alla guida (cd. foglio rosa)
- c. Conducenti che hanno conseguito la patente di guida da meno di 5 anni
- d. Conducenti che hanno conseguito la patente di guida da meno di 3 anni

5. Qual' è in Italia il limite di tasso alcolemico per i neopatentati?

- a. 0,5 g/l
- b. 0,8 g/l
- c. 1 g/l
- d. Il limite è zero, quindi vige il divieto assoluto di assunzione di alcolici

Soluzioni: 1b, 2d, 3a,4d,5d