

Titolo:

Giovani, alcol e incidenti: una ricerca alla Cittadella Aretina della Sicurezza Stradale.

Title:

Young people, alcohol and accidents: a research at the Cittadella Aretina della Sicurezza Stradale.

Autori:

Ranieri Fiorenzo; Psicologo Dirigente Az USL 8 Arezzo, Resp. Centro Documentazione SerT Arezzo.

Casini Elisa; Psicologa, Centro Documentazione SerT Arezzo.

Caremani Ilaria; Psicologa, Centro Documentazione SerT Arezzo.

Cerbini Cristina; Psicologa, Centro Documentazione SerT Arezzo.

Dimauro Paolo E.; Direttore Dipartimento delle Dipendenze Az USL 8 Arezzo.

Indirizzo per la corrispondenza:

Dr Fiorenzo Ranieri c/o Cedostar (Centro Documentazione SerT Arezzo), Via Fonte Veneziana 17, 52100 Arezzo. Tel 0575/255947; fax 0575/255945; e-mail ranieri@cedostar.it

Riassunto

L'articolo presenta una ricerca del Ce.Do.S.T.Ar. e dell'Associazione L'Arete presso la Cittadella Aretina della Sicurezza Stradale. La Cittadella Aretina della Sicurezza Stradale è una struttura di recente costruzione che realizza attività di educazione stradale con prove pratiche e incontri formativi. Gli psicologi della Associazione L'Arete hanno tenuto lezioni a piccoli gruppi di studenti molto giovani. La ricerca ha indagato sulle conoscenze dei ragazzi in tema di alcol, droghe e guida, verificando con un post-test l'efficacia dell'incontro. I risultati hanno evidenziato buone conoscenze dei giovani intervistati che migliorano significativamente al post-test. Gli adolescenti del campione sembrano tuttavia attratti dall'alcol per motivi prevalentemente emozionali e relazionali e questa posizione non si modifica dopo la lezione. In ultimo i giovanissimi mostrano un atteggiamento verso le Forze dell'Ordine sufficientemente positivo. Essi considerano, a differenza dei giovani adulti, Polizia e Vigili come fonte di sicurezza più che una potenziale controparte.

Parole chiave: *alcol e giovani; sicurezza stradale; prevenzione; reazioni ai controlli della polizia.*

Abstract

The article presents a research of Ce.Do.S.T.Ar. and L'Arete Association at the Cittadella Aretina della Sicurezza Stradale in Arezzo. The Cittadella Aretina della Sicurezza Stradale is a new institution that conducts road educational activities with practical exercises and seminars. The psychologists of L'Arete have had lessons with small groups of students. The research investigates the knowledges regarding alcohol, drugs and driving and checks the effectiveness of the lesson with a post-test. The results show good knowledge of the young respondents, significantly improved by the seminar. Adolescents in the sample, however, seem primarily attracted by alcohol for emotional and relational reasons. This position does not change after the lesson. Finally, the youngsters show an attitude sufficiently positive towards the Police. Unlike young adults, they consider Police and Local Police as a source of security rather than a potential counterpart.

Key words: *alcohol and young people; road safety; prevention; reactions against police checks.*

Introduzione

Ad Arezzo dal 2000 un gruppo di Enti locali è impegnato nel progetto “Caschiamoci” (<http://www.cedostar.it/caschiamoci.htm>) che ha l’obiettivo di diffondere una maggiore consapevolezza alla guida sicura tra bambini, adolescenti e giovani. Il progetto Caschiamoci è rivolto ad alunni e studenti delle scuole materne, elementari, medie inferiori e superiori, a insegnanti e alle Forze dell’Ordine. Promuove inoltre iniziative pubbliche per l’intera cittadinanza. Altro progetto, indirizzato ai giovani che frequentano luoghi di divertimento come discoteche, concerti, pub, ecc. è il progetto “Happy Night” (<http://www.cedostar.it/happynight.htm>). Operatori di strada e del Ser.T. allestiscono punti di informazione in prossimità di luoghi di aggregazione e divertimento giovanile proponendo interventi come la misura del tasso alcolico prima di mettersi alla guida. Inoltre dal 2008, presso il Pronto Soccorso dell’Ospedale di Arezzo è stato attivato un terzo progetto, chiamato “Dillo a me” (http://www.cedostar.it/dillo_a_me.htm), che prevede un’accoglienza professionale e un supporto psicologico per i giovani (14-30 anni) giunti al Servizio d’Emergenza a causa di incidenti stradali (1).

La ricerca qui presentata è stata realizzata nell’ambito dell’attività coordinata dal Ce.Do.S.T.Ar¹ e gestita dall’Associazione L’Arete² presso la Cittadella Aretina per la Sicurezza Stradale (http://www.fondazionemonnalisa.org/index.php?option=com_content&view=article&id=184:centro-educazione-stradale&catid=45:provinciali&Itemid=54), una struttura dotata sia di circuiti stradali che di aule in cui poter svolgere con continuità attività teorico-pratica di educazione e formazione in materia di sicurezza stradale al fine di creare le condizioni per una mobilità funzionale e ridurre significativamente l’incidentalità. Tra le attività proposte alla Cittadella ci sono lezioni pratiche di educazione stradale per bambini dai 3 ai 13 anni e corsi teorici/pratici di introduzione alla guida sicura per ragazzi/e neo-patentati o per il conseguimento del patentino. Questa seconda attività prevede la sensibilizzazione ai rischi e alle responsabilità di chi guida, la formazione all’uso dei dispositivi di sicurezza e dei corretti comportamenti di guida, l’apprendimento delle norme del Codice della Strada e informazioni sull’uso/abuso di alcol e droghe.

Tra i corsi tenuti presso la Cittadella ci sono state numerose lezioni rivolte ad adolescenti in procinto di affrontare l’esame per il conseguimento del patentino per la guida di ciclomotori. Il Ce.Do.S.T.Ar ha provveduto a formare gli psicologi dell’Associazione L’Arete che poi hanno tenuto gli incontri, fornendo loro anche il supporto audiovisivo alle lezioni. Le lezioni, della durata di un’ora, hanno trattato principalmente l’influenza dell’alcol e delle sostanze psicotrope illegali sulla guida, non tralasciando variabili comportamentali inadeguate alla guida come la stanchezza e la distrazione. Lo scopo principale, oltre quello di illustrare in dettaglio gli effetti dell’alcol e delle sostanze psicotrope sul comportamento di guida, è stato quello di prevenire il rischio di incidenti stradali in adolescenza. In occasione delle lezioni è stato anche proposto un questionario appositamente costruito al fine di rilevare le caratteristiche dei ragazzi che hanno partecipato ai corsi della Cittadella, informazioni sulle loro conoscenze in materia di alcol e guida, gli atteggiamenti verso i controlli delle Forze dell’Ordine e la percezione dei rischi associati alla guida. L’articolo presenta i risultati dell’indagine condotta nel primo semestre del 2010.

Materiali e metodi

Per la ricerca è stato utilizzato un questionario appositamente costruito. Il questionario è organizzato in tre parti: il pre-test, le vignette e il post-test.

Nel pre-test e nel post-test si indagano le conoscenze dei giovani intervistati in materia di alcol e guida e i motivi per cui un giovane dovrebbe rischiare mettendosi alla guida dopo aver bevuto. Ecco

1 Ce.Do.S.T.Ar: Centro documentazione, studi e ricerca sul fenomeno delle dipendenze patologiche. Dipartimento delle Dipendenze Azienda U.S.L. 8 Arezzo.

2 L’Arete è un’associazione di promozione sociale che si occupa della documentazione e ricerca sul fenomeno delle dipendenze patologiche, offrendo consulenze bibliografiche, corsi di formazione, seminari e approfondimenti tematici e promuovendo iniziative volte a migliorare la qualità della vita dell’uomo.

qualcuna delle domande strutturate utilizzate: “*Secondo te l’alcool influenza la guida?*”; “*Secondo te qual è la più grave delle seguenti infrazioni?*”; “*Perché un ragazzo beve alcolici?*”.

Si è pensato di replicare le domande proposte nel pre-test dopo la partecipazione alla lezione degli psicologi.

La seconda parte del questionario è costituita dalle “Driver Attitude Cartoons” (DAC), tre vignette, riportate di seguito, che rappresentano un incontro tra un rappresentante delle Forze dell’Ordine e un guidatore. All’intervistato viene chiesto di completare il fumetto di ognuna delle tre vignette.

Inserire qui vignetta 1

Inserire qui vignetta 2

Inserire qui vignetta 3

Il metodo di siglatura delle risposte fornite al DAC è stato messo a punto in una precedente ricerca (1). Risposte che comprendevano attacchi al rappresentante delle Forze dell’Ordine (ad esempio “*Mi rompono invece di andare a cercare chi ruba?*”; “*Ora mi ci tiene mezz’ora?*”) sono state siglate persecuzione-attacco-oppositività (PAO). Risposte che indicavano frustrazione, noia, ansia ma senza riferimenti alle Forze dell’Ordine (ad esempio “*Uffa che rottura?*”; “*Che scocciatura?*”) sono state siglate frustrazione (FR). Risposte che indicavano reazioni autoriferite di punizione o critica (ad esempio “*Avrò fatto troppo veloce?*”; “*Oddio dove ho tutti i documenti?*”) sono state siglate senso di colpa (SC). Le risposte che non mostravano particolari reazioni emotive negative (ad esempio “*Ok! Mi fermo?*”; “*Sono in regola?*”) sono state siglate tranquillità (T). Infine l’assenza di risposte o risposte non decifrabili sono state classificate non classificabile (NC).

CAMPIONE

Il campione è costituito da 1000 soggetti di cui il 55,5% maschi (N=555) e il 43,2% femmine (N=432). Di 13 soggetti (1,3%) non si conosce il sesso.

Il range di età è compreso tra gli 11 e i 17 anni e il campione ha un’età media di 14,9 anni.

L’88,1% dei soggetti (N=881) è italiano, il 9,8% (N=98) straniero e di 21 soggetti (2,1%) non si conosce la nazionalità.

RISULTATI

1) Pre-test

Nella prima domanda (“*Secondo te qual è la più grave delle seguenti infrazioni?*” - possibile 1 risposta - vedi figura 2), il 72,8% (N=728) degli intervistati risponde la guida sotto effetto di droghe, il 19,2% (N=192) la guida in stato di ebbrezza, il 4,1% (N=41) il mancato uso di cintura/casco, il 3% (N=30) l’eccesso di velocità e lo 0,9% (N=9) fornisce altre risposte.

Nella seconda domanda (“*Secondo te gli incidenti stradali più gravi sono dovuti a:*” - possibile 1 risposta - vedi figura 3), il 39,9% (N=399) degli intervistati risponde l’uso di alcool, il 30,4% (N=304) l’uso di sostanze stupefacenti, il 12,5% (N=125) la velocità troppo elevata, il 9,5% (N=95) non rispettare le regole, il 5,3% (N=53) la guida distratta e il 2,4% (N=24) fornisce altre risposte.

Nella terza domanda (“*Secondo te l’alcool influenza la guida?*” - possibili più risposte - vedi figura 4), la maggior parte degli intervistati è in grado di individuare correttamente gli effetti dell’assunzione di alcool sulla guida: il 79,3% (N=793) dei soggetti risponde che l’alcool riduce

l'attenzione, il 16,4% (N=164) che rallenta i riflessi, il 2,1% (N=21) che causa diplopia. Invece l'1,2% (N=12) ritiene che l'alcol renda la guida più brillante e l'1% (N=10) fornisce altre risposte.

Abbiamo chiesto agli intervistati di individuare qual è il limite di concentrazione di alcol nel sangue oltre cui non è lecito guidare: il 74,6% (N=746) risponde correttamente che non si può guidare se si supera il tasso di 0,5 gr/l di alcol, il 9,9% (N=99) se si supera 0,3 gr/l di alcol, il 4,5% (N=45) se si supera 0,8 gr/l di alcol. Lo 0,6% non risponde mentre ben 104 soggetti (N=10,4%) riferiscono di non saperlo (vedi figura 5). Inoltre, quando si è chiesto agli intervistati di associare la quantità di alcol nel sangue oltre la quale non è considerato lecito guidare alla quantità concreta di lattine di birra corrispondenti a tale limite, per un ipotetico soggetto adulto di 70 Kg, il 31% dei soggetti (N=310) ha risposto correttamente che 2 lattine determinano il superamento del limite. Il 26,7% (N=267) sopravvaluta gli effetti dell'alcol rispondendo 1 lattina, il 15% (N=150) li sottovaluta rispondendo 3 lattine e l'8,8% (N=88) rispondendo 4 lattine. Infine il 17,6% (N=176) afferma di non saperlo. 9 soggetti (0,9%) non rispondono (vedi figura 6).

Si è chiesto poi agli intervistati di rispondere alla domanda: *“Perché un ragazzo beve alcolici quando esce?”* (possibili più risposte – vedi figura 7). Il 49,1% del campione (N=491) risponde perché “fa fico”, il 26,9% (N=269) per non sentirsi escluso, il 10,4% (N=104) perché vuole sballarsi e l'8,1% (N=81) perché “gli piace”, il 3% (N=30) per essere meno timido, l'1,4% per fare amicizia e l'1,1% (N=11) non risponde.

2) “Driver Attitude Cartoons” (DAC)

Di seguito riportiamo i risultati emersi nella seconda parte del questionario, costituita da tre vignette che il soggetto doveva completare. Le risposte sono state codificate in 5 distinte tipologie: risposte tranquille (T), di frustrazione (FR), di persecuzione-attacco-oppositività (PAO), di senso di colpa (SC) e, infine, risposte non classificabili (NC).

Nella prima vignetta (*“Le dispiace accostare per un controllo?”*) il 36,9% (N=369) del campione reagisce con frustrazione alla richiesta del poliziotto, il 21,1% (N=211) con vissuti di persecuzione, attacco e oppositività, il 10,6% (N=106) con senso di colpa. Invece il 30,6% (N=306) del campione risponde tranquillamente alla richiesta del poliziotto e 8 soggetti (0,8%) non sono classificabili. Complessivamente il 68,6% (N=686) degli intervistati ha una percezione frustrante dell'attività svolta dalle Forze dell'Ordine ma solo il 21,1% (N=211) prova un senso di persecuzione e/o attacco.

Nella seconda vignetta, (*“Deve effettuare la prova del palloncino”*), i soggetti che rispondono con vissuti di tranquillità sono i più numerosi (38,5%; N=385), mentre il 27,9% (N=279) risponde con atteggiamento frustrato, il 21% (N=210) con vissuti di persecuzione, attacco e oppositività, il 10,9% (N=109) con senso di colpa e l'1,7% (N=17) fornisce risposte non classificabili.

Nell'ultima vignetta (*“Mi spiace, ha superato il limite, non può guidare”*) le risposte di frustrazione (45,7%; N=457) e di persecuzione, attacco e oppositività (29,7%; 297) aumentano come era prevedibile a scapito di quelle relative a vissuti di tranquillità (13%; N=130) ma anche di senso di colpa. Infatti solo il 8,2% (N=82) dei soggetti reagisce all'ingiunzione del poliziotto con senso di colpa, indicando una tendenza dei soggetti “colti in fallo” a scaricare la colpa all'esterno, sul controllo, piuttosto che assumendosi la responsabilità del proprio comportamento. Infine il 3,4 % (N=34) fornisce risposte non classificabili.

Inserire qui figura 1

Al fine di confrontare i maschi e le femmine rispetto alle risposte fornite al test delle vignette (DAC) sono stati esclusi dal campione generale 13 soggetti di cui non era noto il sesso.

Dal confronto di genere, effettuato tra i 555 maschi e le 342 femmine, sono emerse differenze statisticamente significative rispetto alle risposte fornite al DAC: in tutte e tre le vignette i maschi tendono in misura maggiore a rispondere in modo persecutorio, aggressivo e oppositivo rispetto alle femmine che invece tendono a rispondere alle richieste e all'ingiunzione del poliziotto in modo

tranquillo, frustrato o con senso di colpa (Vignetta 1 $\chi^2=11,757$; $gdl=4$; $p\leq 0,05$; Vignetta 2 $\chi^2=17,019$, $gdl=4$; $p\leq 0,05$; Vignetta 3 $\chi^2=25,404$, $gdl=4$; $p\leq 0,001$).

3) Post-test

Nella terza sezione del questionario, compilata dopo la partecipazione alla lezione degli psicologi, abbiamo rilevato che alla prima domanda, relativa a quale infrazione stradale viene considerata la più grave, c'è stato un significativo cambiamento nelle risposte fornite dai soggetti del campione: mentre nel pre-test il 72,8% (N=728) sceglie la guida sotto effetto di droghe come l'infrazione stradale più grave, nel post-test il 49,3% (N=493) fornisce la stessa risposta ma il 42,9% (N=429) sceglie la guida in stato di ebbrezza. Le altre risposte hanno simili percentuali di scelta: il 2,1% (N=21) risponde che l'infrazione stradale più grave è il mancato uso di cintura/casco, il 2,8% (N=28) l'eccesso di velocità, lo 0,6% (N=6) i sorpassi incauti e infine solo lo 0,1% (N=1) il mancato rispetto della distanza di sicurezza. 22 soggetti (2,2%) non rispondono.

Inserire qui figura 2

Anche nella seconda domanda del post-test, relativa alla causa degli incidenti stradali più gravi, c'è un incremento di risposte relative all'alcol: infatti il 59,4% (N=594) degli intervistati risponde che l'uso di alcol è la causa degli incidenti stradali più gravi, mentre il 21,6% (N=216) sceglie l'uso di sostanze stupefacenti, il 4,7% (N=47) la velocità troppo elevata, il 5,7% (N=57) non rispettare le regole, il 3,9% (N=39) la guida distratta, l'0,8% (N=8) il sonno, lo 0,4% (N=4) improvviso malore e solo 6 soggetti (0,6%) rispondono la distanza di sicurezza. 29 soggetti (2,9%) non rispondono.

Inserire qui figura 3

Nella domanda relativa agli effetti dell'alcol sul comportamento di guida, non ci sono particolari differenze tra pre e post-test. Ad esempio nel pre-test il 79,3% (N=793) risponde che l'alcol riduce l'attenzione e nel post-test l'80,2% (N=802) fornisce la stessa risposta; nel pre-test il 16,4% (N=164) ritiene che l'alcol rallenta i riflessi e nel post-test il 14,8% (N=148) dà la stessa risposta.

Inserire qui figura 4

Alla domanda relativa a qual è il limite di concentrazione di alcol nel sangue oltre cui un ragazzo non può guidare risulta un sostanziale miglioramento delle conoscenze in merito: ben l'86% (N=860) degli intervistati risponde 0.5gr/l di alcol, il 5,9% (N=59) se ha superato 0.3 gr/l di alcol e il 2,2% (N=22) se ha superato 0,8 gr/l di alcol. Il 3,3% (N=33) non risponde mentre solo 26 soggetti (2,6%) riferiscono di non saperlo. È significativa la riduzione di soggetti (da 176 a soli 26) che riferiscono di non saper dare risposte in merito.

Inserire qui figura 5

Anche nella domanda relativa a quante lattine determinano il superamento del limite di alcol nel sangue, oltre cui non è lecito guidare, ben il 61,4% (N=614) risponde correttamente 2 lattine, il 16,5% (N=165) 1 lattina, l'8% (N=80) 3 lattine e il 2,6% (N=26) 4 lattine. Solo il 7,9% (79) riferisce di non saperlo mentre il 3,6% (N=36) non risponde. Anche in questa domanda si evidenzia un sostanziale miglioramento delle conoscenze degli intervistati.

Inserire qui figura 6

Infine alla domanda relativa al perché un ragazzo beve non si evidenziano significative differenze tra il pre-test e il post-test: il 53,2% del campione (N=532) risponde perché "fa fico", il 22,1%

(N=221) per non sentirsi escluso, il 10,2% (N=102) perché vuole sballarsi, il 7,2% (N=72) dice perché gli piace, il 2,7% (N=27) per essere meno timido, l'1,3% per fare amicizia e il 3,3% (N=33) non risponde.

Inserire qui figura 7

Discussione e conclusioni

I risultati emersi nel pre-test evidenziano che una buona parte degli intervistati ha una conoscenza sufficiente in materia di alcol e guida: circa il 40% sa che l'uso di alcol è la causa degli incidenti stradali più gravi e circa il 20% ritiene che la guida in stato di ebbrezza è la peggiore infrazione stradale. Confrontando le risposte fornite al pre-test con quelle del post-test si è potuto rilevare comunque un significativo incremento delle conoscenze circa la pericolosità della guida in stato di ebbrezza: mentre nel pre-test circa il 73% dei giovani intervistati considera la guida sotto effetto di droghe come l'infrazione stradale più grave, nel post-test il 49% rimane della stessa opinione ma circa il 43% sembra consapevole degli effetti dell'alcol sulla guida. Anche nella domanda relativa alla causa degli incidenti stradali più gravi abbiamo un cambiamento d'opinione. Inoltre ben l'86% degli intervistati risponde correttamente che 0.5gr/l di alcol è il limite di concentrazione di alcol nel sangue oltre il quale è illegale guidare, con una riduzione da 176 a soli 26 ragazzi che non sanno dare una risposta.

A fronte di un sostanziale miglioramento delle conoscenze relative al tema alcol e guida, è interessante sottolineare come nella domanda relativa al perché un giovane beve si siano registrate tra pre-test e post-test simili percentuali di risposta: circa il 50% del campione risponde che un ragazzo beve perché "fa fico", il 25% per non sentirsi escluso, il 10% perché vuole sballarsi e l'8% perché "gli piace". Questo dato conferma una tendenza già evidenziata nella letteratura che si occupa del rischio in adolescenza (2): i giovani sono sufficientemente informati sul piano cognitivo dei pericoli associati all'uso di alcol ma l'assunzione sembra rispondere a dei bisogni profondi che richiedono interventi preventivi appositamente pensati non solo per informare ma anche per far partecipare attivamente i giovani alla presa di consapevolezza dei bisogni sottostanti all'uso di alcol. In effetti i giovani intervistati considerano l'uso di alcol come uno strumento socializzante e disinibente, in grado di favorire le relazioni con il gruppo dei pari la cui perdita, in questa fase evolutiva, sembra costituire il rischio più grave. Per i giovani il pericolo di non integrarsi nel gruppo o di avere un ruolo marginale al suo interno appare ben più grave di quello che comporta la guida in stato di ebbrezza. In letteratura si evidenzia inoltre che i giovani sono la categoria che sottostima di più i pericoli legati alla guida in stato di ebbrezza (3, 4, 5, 6, 7, 8).

Gli studi finora realizzati si sono concentrati soprattutto sugli effetti che l'alcol o le droghe possono avere sulle prestazioni e sulle capacità di giudizio del guidatore: sottostima del pericolo, aumentata percezione di controllo su di sé e sul veicolo, alterazioni percettive, rallentamento nelle risposte comportamentali, difficoltà attentive, etc. (9, 10). Poco indagati invece sono i processi psicologici e psicodinamici che portano un giovane ad assumere il rischio di mettersi alla guida sotto effetto di stupefacenti o alcol pur avendo una conoscenza adeguata sul piano cognitivo dei pericoli che tali sostanze comportano. Emerge dunque la necessità di affrontare il problema alcol e guida oltre che sul piano informativo-cognitivo anche su quello relazionale.

Coerentemente con le aspettative e gli obiettivi dell'intervento psicologico, le lezioni hanno rappresentato per i giovani partecipanti un'occasione di apprendimento teorico degli effetti dell'alcol sul comportamento di guida ma anche un'occasione di riflessione condivisa sul perché un giovane beve. I ragazzi hanno avuto la possibilità di riflettere sulle cause che ciascuno di loro singolarmente attribuisce al bere giovanile e più in generale al senso del bere. L'incontro è stato dunque orientato oltre che a raccogliere le rappresentazioni e le conoscenze prevalenti in merito all'alcol, anche a promuovere la curiosità e l'interesse per la problematica del bere giovanile attraverso un ascolto competente e un possibile rispecchiamento positivo. A sostegno di questo

obiettivo, le risposte fornite al DAC rivelano che una buona quota degli intervistati risponde, a differenza dei giovani adulti (1), in modo tranquillo ai controlli effettuati dalle Forze dell'Ordine. Si può dunque ipotizzare che i giovanissimi vivano i controlli in parte come una fonte di frustrazione ma anche come il segnale di attenzione e cura da parte del mondo adulto. In una fase, come quella giovanile, in cui l'atteggiamento oscilla tra il vissuto di persecuzione e il bisogno di protezione, la garanzia che ci sia qualcuno che si occupa di sicurezza offre un'importante conforto.

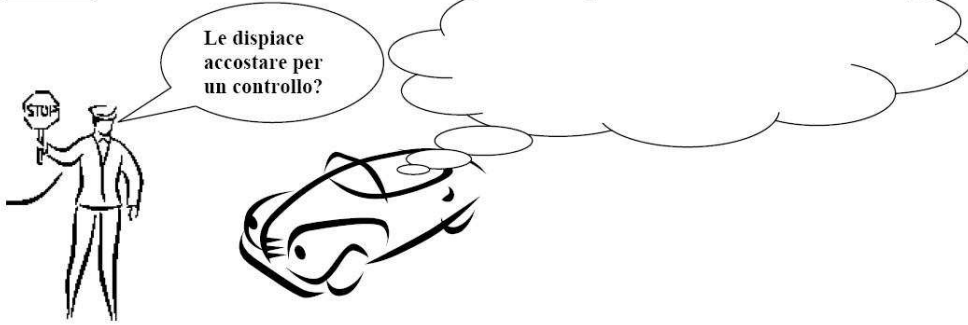
Bibliografia

1. Ranieri F., Casini E., Dimauro P.E., A rischio d'incidente: una ricerca su alcune caratteristiche psicologiche dei giovani guidatori, *Bollettino sulle dipendenze*, Anno XXXII, n. 2/2009, <http://www.droganews.it/pubdownload.php?id=1174>.
2. Bonino S., Elena Cattelino (a cura di). *La prevenzione in adolescenza: percorsi psicoeducativi di intervento sul rischio e la salute*. Gardolo: Erikson, 2008.
3. Causse P., Kouabenan D.R., Delhomme P.: Perception du risque d'accident lié à l'alcool chez des jeunes automobilistes: quelque déterminants de l'optimisme comparatif. *Alcoologie et Addictologie*, 67, 3, 2004 ; pg. 235-256.
4. Durkin K.F., Wolfe S.E., May R.W.: Social bond theory and drunk driving in a sample of college students. *College Student Journal*, 41, 3, 2007; pg. 734-744.
5. Gustin J.L., Simons J.S.: Perceptions of level of intoxication and risk related to drinking and driving. *Addictive Behaviour*, 33, 4, 2008; pg. 605-615.
6. Whissell R. W., Bigelow B. J.: The speeding attitude scale and the role of sensation seeking in profiling young drivers at risk. *Risk Analysis* 23, 4, 2003; pg. 811-820.
7. Raithel J.: Risky road behaviour of adolescent motocyclists. *International Journal of Adolescence & youth*, 9, 2-3, 2001; pg. 127-145.
8. Michel M.G., Guillery X.: Le conduits a risqué chez l'adolescent propositions de prise en charge dans un service d'urgence. *Alcoologie et Addictologie*, 28, 1, 2006; pg. 51-77.
9. Higson R., Heeren T., Levenson S.: Age of drinking onset, driving after drinking and involvement in alcohol-related motor vehicle crashes. *Accident Analysis and Prevention*, 34, 1, 2002; pg. 85-92.
10. Kypri K., Voas R.B., Langley J.D., Stephenson S.C.: Minimum purchasing age for alcohol and traffic crash injuries among 15 to 19 year olds in New Zealand. *American Journal of Public Health*, 96, 1, 2006; pg. 126-131.

FIGURE e GRAFICI

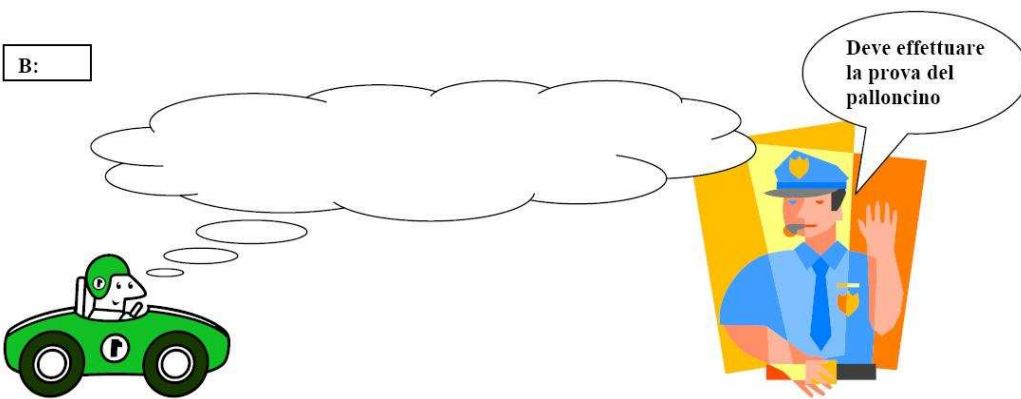
Vignetta 1

A:



Vignetta 2

B:



Vignetta 3

C:



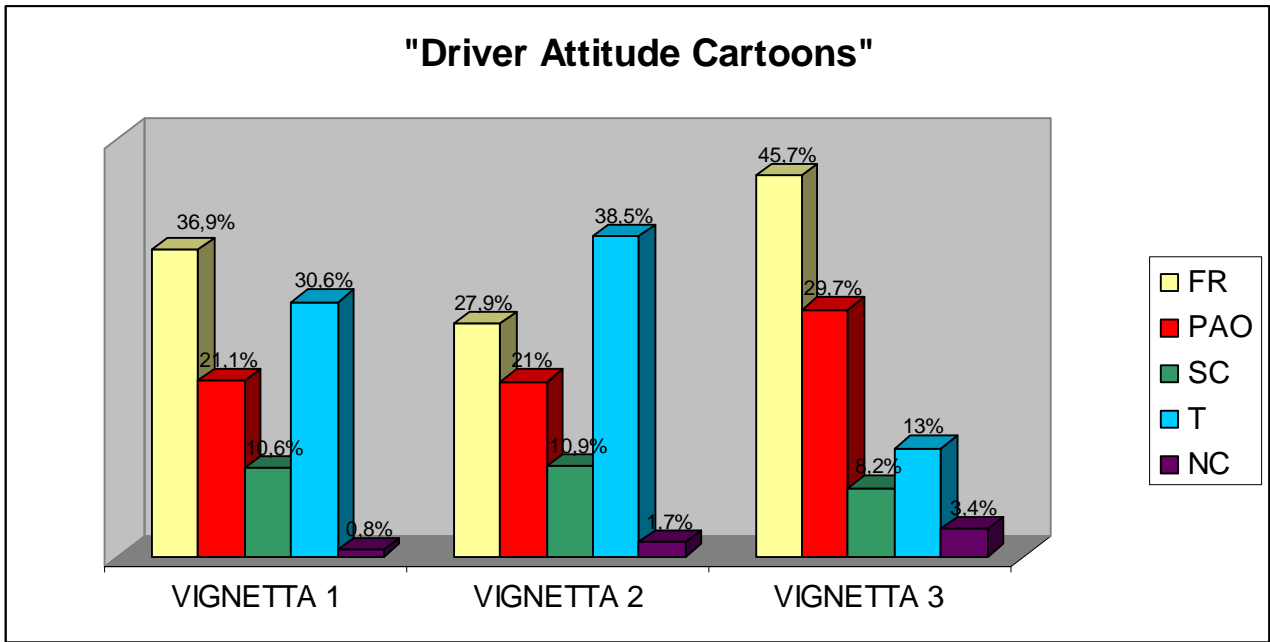


Figura 1

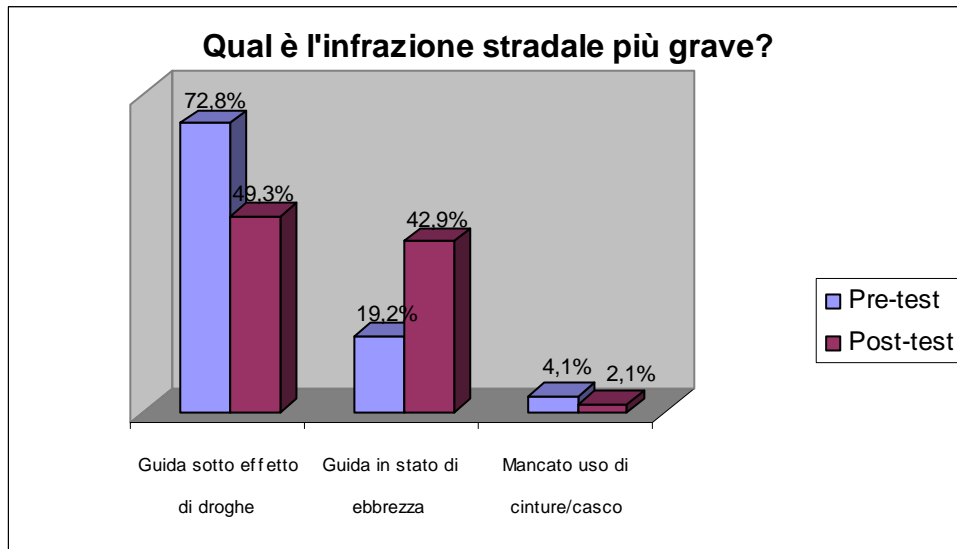


Figura 2

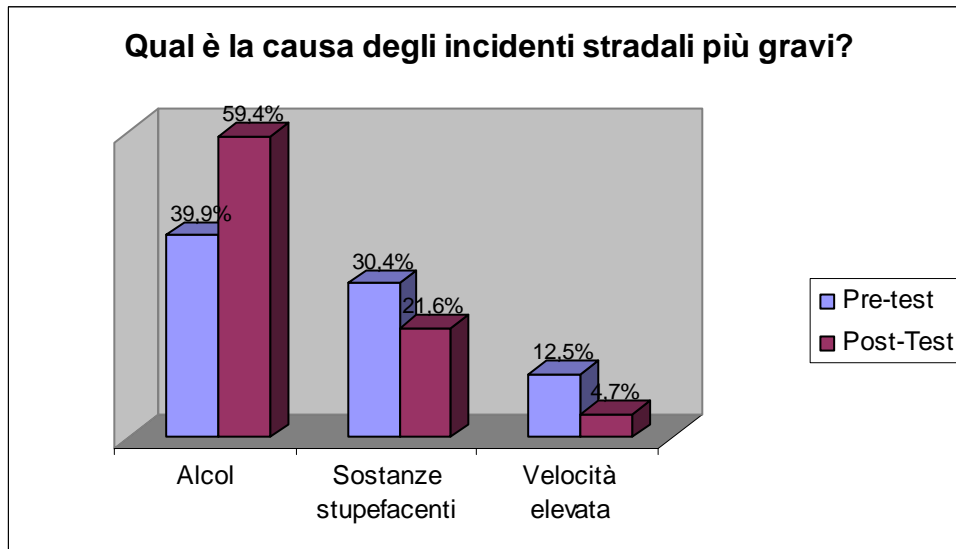


Figura 3

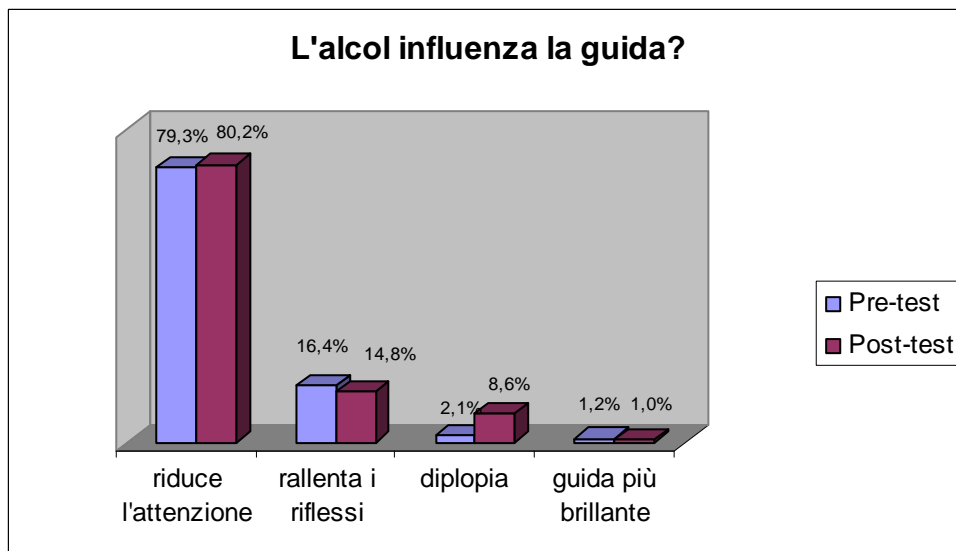


Figura 4

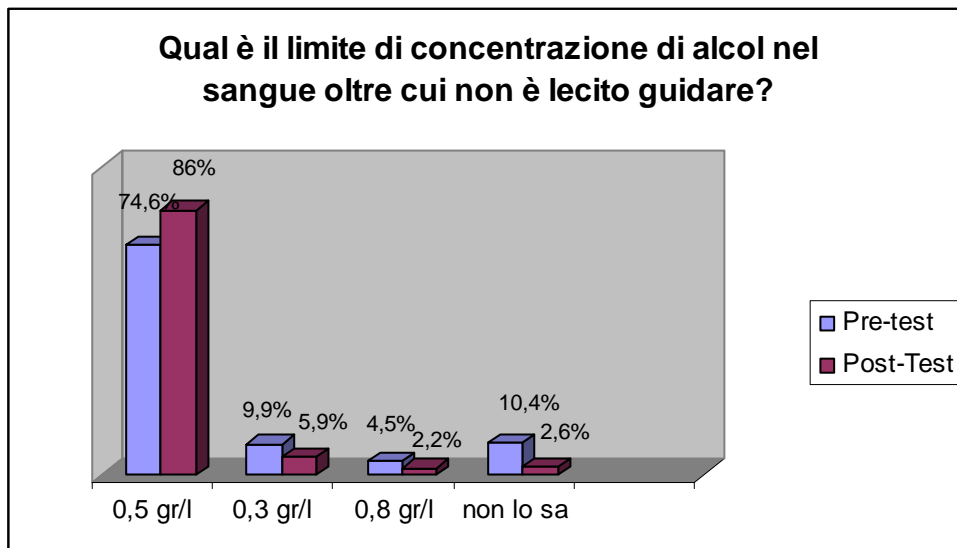


Figura 5

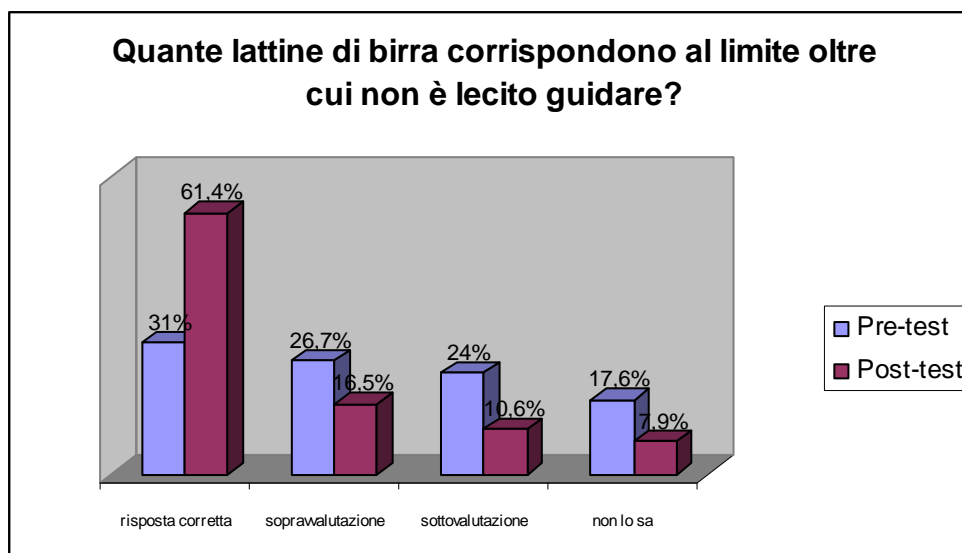


Figura 6

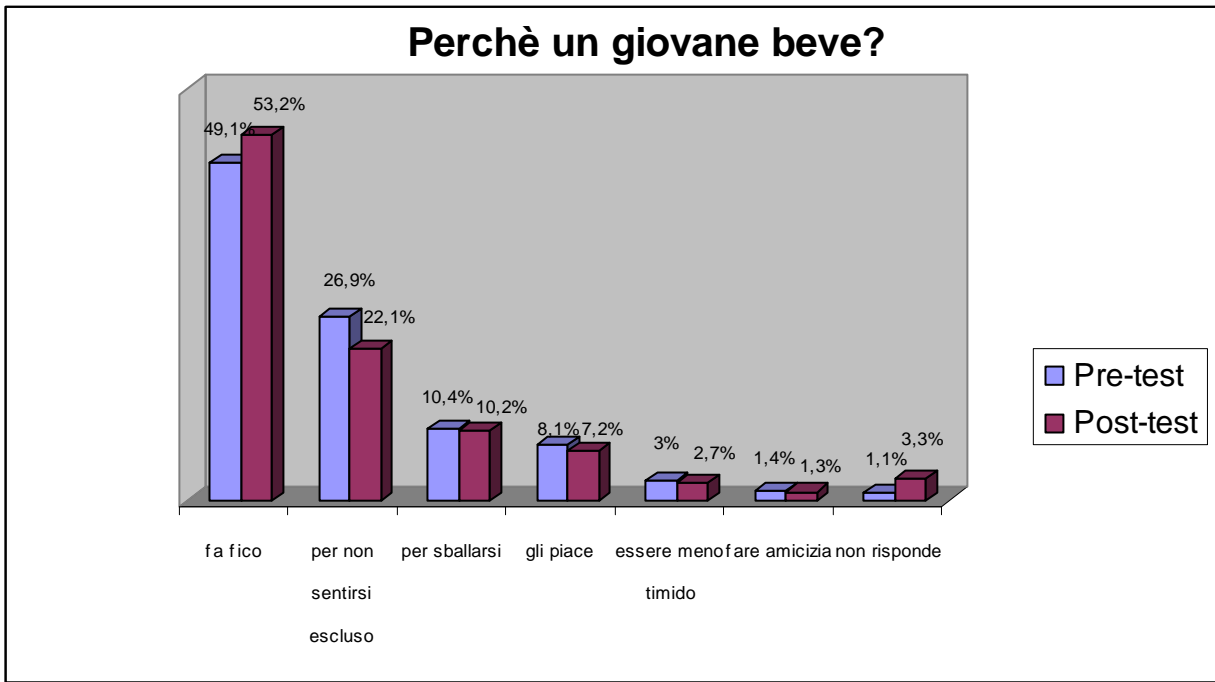


Figura 7