

**Cittadella Aretina per la Sicurezza Stradale ‘Strasicura’  
Anno 2010**

**REPORT  
incontri psicologi alcol, droghe e guida**

**Introduzione**

La ricerca qui presentata è stata realizzata nell’ambito della collaborazione tra il Ce.Do.S.T.Ar (Centro Documentazione e Ricerca sul fenomeno delle Dipendenze Patologiche) del Dipartimento delle Dipendenze dell’Azienda USL8 e Strasicura, per promuovere la sicurezza stradale e rispondere all’emergenza sociale degli incidenti stradali che nella fascia di età giovanile costituiscono la prima causa di morte (Taggi, 2005; Carbone, 2009). Da un’indagine sulle statistiche nazionali emerge che nonostante le importanti misure protettive e le sanzioni introdotte, nella fascia d’età 15-24 anni ogni anno a causa di incidente stradale si verificano più di mille morti e più di 80.000 feriti<sup>1</sup> (ISTAT, 2008). Anche l’ACI segnala che tra il venerdì e il sabato notte si verificano il 44.6% degli incidenti gravi che purtroppo coinvolgono prevalentemente i giovani. In particolare, i dati raccolti nella provincia di Arezzo nell’anno 2008 (ultimi dati disponibili forniti dall’Osservatorio sugli Incidenti Stradali di Arezzo) mostrano che ci sono stati complessivamente 1025 incidenti in cui sono stati coinvolti 2472 persone, di cui 1545 feriti, 158 ricoveri e 11 deceduti. Inoltre negli anni 2002-2008 i soggetti con età inferiore ai 25 anni, coinvolti in incidente, sono stati complessivamente 2967, di cui 33 deceduti e 355 feriti con ricovero (13% sul totale).

La Cittadella Aretina per la Sicurezza Stradale è stata progettata come una struttura in cui poter svolgere con continuità attività teorico-pratica di educazione e formazione. Tra gli obiettivi delle attività proposte vi sono la promozione di una cultura e della guida sicura che crei le condizioni per una mobilità funzionale, sicura e responsabile al fine di ridurre significativamente l’incidentalità. In dettaglio le azioni formative/educative sono le seguenti:

- 1) Lezioni pratiche di educazione stradale per bambini dai 3 ai 13 anni;
- 2) Corsi teorici/pratici di introduzione alla guida sicura per ragazzi/e neo-patentati o per il 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. Il personale coinvolto è composto da insegnanti, Forse dell’Ordine, istruttori piloti, operatori di strada e personale sanitario.

La Cittadella Aretina ha un protocollo d’intesa con gli Enti del Progetto Caschiamoci<sup>2</sup>, a cui l’Azienda USL partecipa. Il Ce.Do.S.T.Ar, nell’ambito di questa collaborazione, ha provveduto ad organizzare una delle lezioni previste nel programma dei corsi teorici per i ragazzi che hanno partecipato all’attività di Strasicura. Durante la lezione, tenuta dagli psicologi coordinati dal Ce.Do.S.T.Ar, è stato somministrato un questionario i cui risultati sono oggetto del presente report.

**Materiali e metodi**

Gli psicologi che hanno operato presso la Cittadella hanno tenuto incontri di circa 1 ora per ciascun gruppo di ragazzi, composti da un massimo di 15 membri di età compresa tra gli 11 e i 17 anni.

---

<sup>1</sup> Nonostante la gravità dei numeri, questi dati sottostimano il fenomeno dell’incidentalità stradale giovanile poiché le statistiche prodotte dall’ISTAT si riferiscono esclusivamente agli incidenti stradali che hanno provocato danni alle persone coinvolte e che sono stati poi rilevati dalle Forze dell’Ordine.

<sup>2</sup> Enti impegnati nella realizzazione di percorsi di informazione e formazione di educazione stradale dalle scuole materne e superiori e in ambito non scolastico come i luoghi di divertimento e di ritrovo giovanile.

Le lezioni hanno trattato principalmente l'influenza dell'alcol e delle sostanze psicotrope illegali sulla guida, non tralasciando variabili comportamentali non adeguate 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.

E' stato poi proposto un questionario appositamente costruito al fine di rilevare le caratteristiche epidemiologiche dei ragazzi che hanno partecipato ai corsi di Strasicura, alcune informazioni sulle loro conoscenze in materia di alcol e guida e i loro atteggiamenti circa i controlli delle Forze dell'Ordine. Il questionario è organizzato in tre parti: il pre-test, la prova delle vignette ("Driver Attitude Cartoons"; DAC) e il post-test. Si è pensato di replicare le domande proposte nel pre-test dopo la partecipazione dei ragazzi del campione alla lezione degli psicologi al fine di verificarne l'effetto. 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.

La seconda parte del questionario è costituita da uno strumento appositamente costruito dal Ce.Do.S.T.Ar, chiamato "Driver Attitude Cartoons" (DAC), già utilizzato in precedenti ricerche (Ranieri, Casini, Cerbini, Caremani, Dimauro: "Adolescenti, patentino e sostanze psicotrope" in Salute e Territorio, n 170 anno XXIX, settembre – ottobre 2008; Ranieri, Casini, Dimauro: "A rischio d'incidente: una ricerca su alcune caratteristiche psicologiche dei giovani guidatori" in Bollettino sulle dipendenze, Anno XXXII, n 2/2009, <http://www.droganews.it/pubdownload.php?id=1174>).

La prova consiste in tre vignette, riportate nel questionario allegato 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.

Per la siglatura sono stati utilizzati i criteri di cui ci si è avvalsi nelle precedenti pubblicazioni. Risposte che comprendono attacchi al rappresentante delle Forze dell'Ordine sono state siglate persecuzione-attacco-oppositività (PAO); risposte che indicavano frustrazione, noia, ansia ma senza riferimenti alle Forze dell'Ordine sono state siglate frustrazione (FR); risposte che indicavano reazioni autoriferite di punizione o critica sono state siglate senso di colpa (SC); risposte che non mostravano particolari reazioni emotive negative sono state siglate tranquillo (T). Infine l'assenza di risposte o risposte non decifrabili sono state classificate non classificabile (NC).

Questo strumento è risultato molto utile per individuare soggetti con uno specifico profilo di rischio: coloro che tendono a reagire in modo oppositivo/aggressivo alle Forze dell'Ordine e comunque se ne sentono perseguitati, tendono anche a considerare l'alcolometro come uno strumento troppo sensibile, a presentare spesso problemi alcol-correlati, conoscenze insufficienti del Codice della Strada, un atteggiamento svalutante circa gli effetti di alcol e droghe sulla guida e, nonostante il fatto che abbiano avuto più incidenti stradali della media, si ritengono capaci di controllare il proprio comportamento dopo aver assunto alcol e/o droga (Ranieri, Casini, Cerbini, Caremani, Dimauro, 2008; Ranieri, Casini, Dimauro, 2009).

## **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.

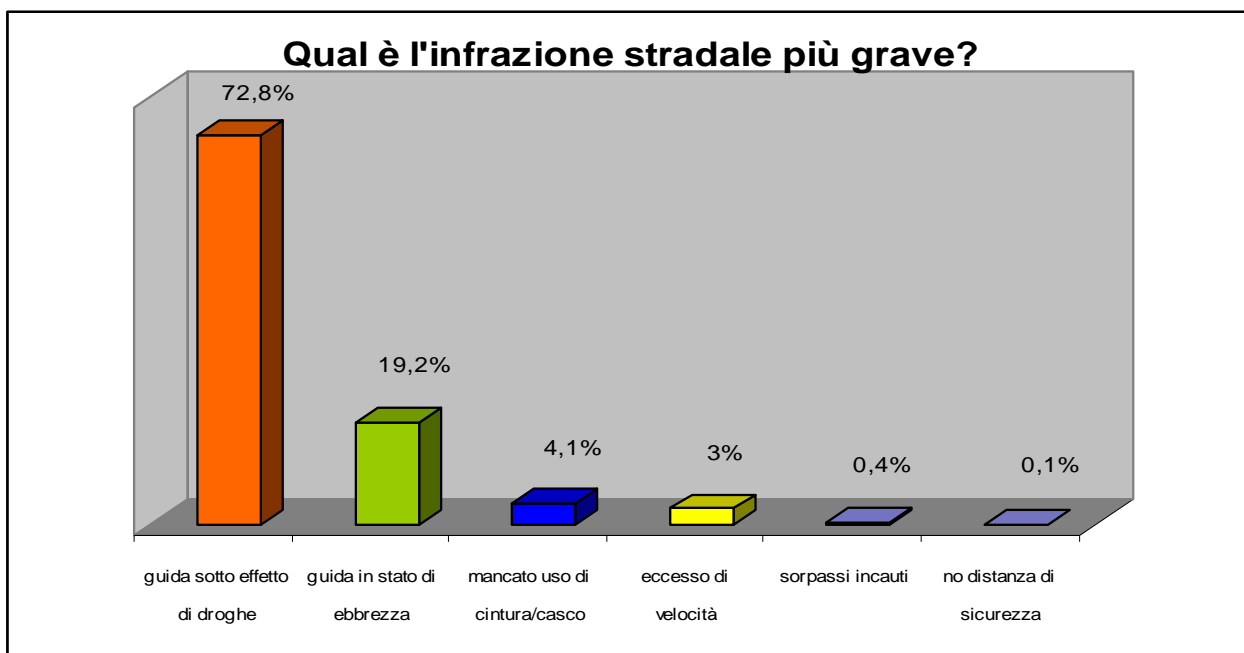
Il range di età è compreso tra gli 11 e i 17 anni e il campione ha un'età media compresa tra i 14 e i 15 anni ( $\mu=14,89$ ).

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

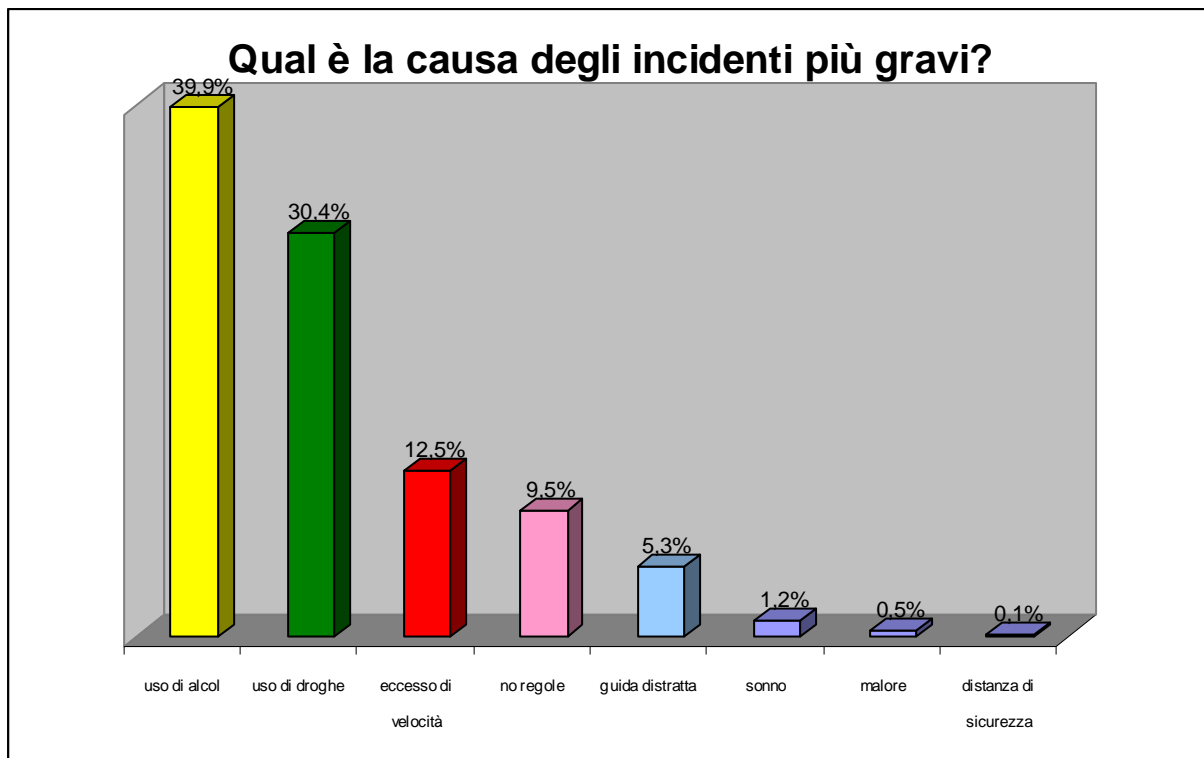
## RISULTATI

### 1) Pre-test

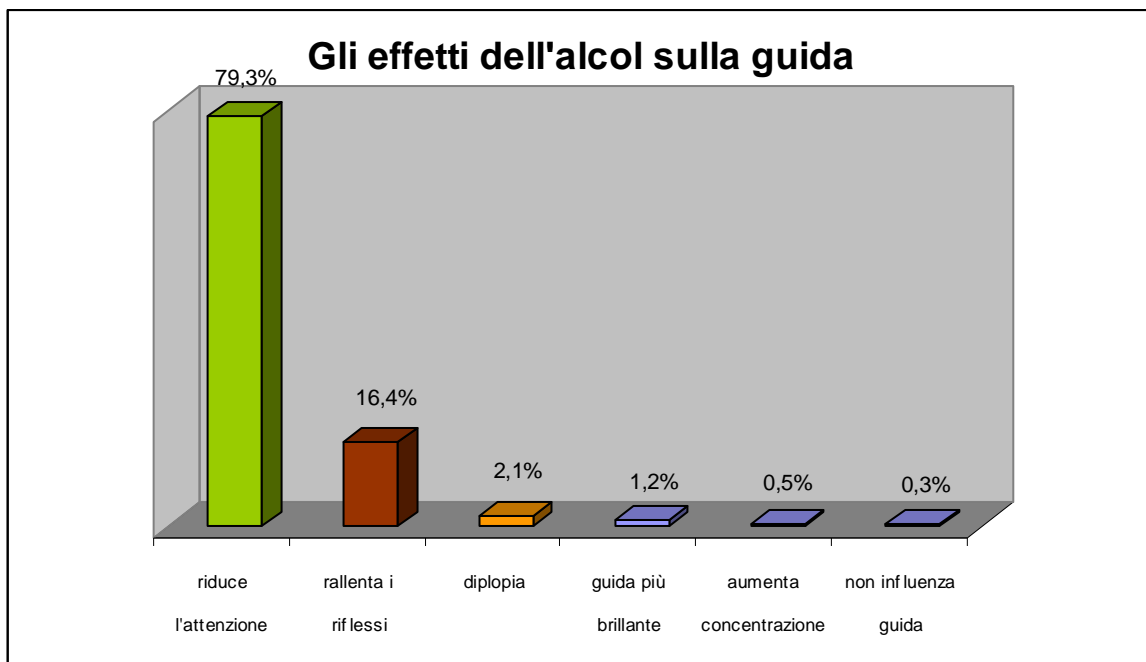
Nella prima domanda, relativa a quale infrazione stradale viene considerata la più grave, il 72,8% (N=728) degli intervistati sceglie la guida sotto effetto di droghe, mostrando una tendenza generale a non considerare la pericolosità dell'alcol. Infatti solo il 19,2% (N=192) degli intervistati sceglie la guida in stato di ebbrezza come l'infrazione stradale più grave. Inoltre il 4,1% (N=41) risponde il mancato uso di cintura/casco, il 3% (N=30) l'eccesso di velocità, lo 0,4% (N=4) i sorpassi incauti e infine solo lo 0,1% (N=1) il mancato rispetto della distanza di sicurezza. 4 soggetti (0,4%) non rispondono.



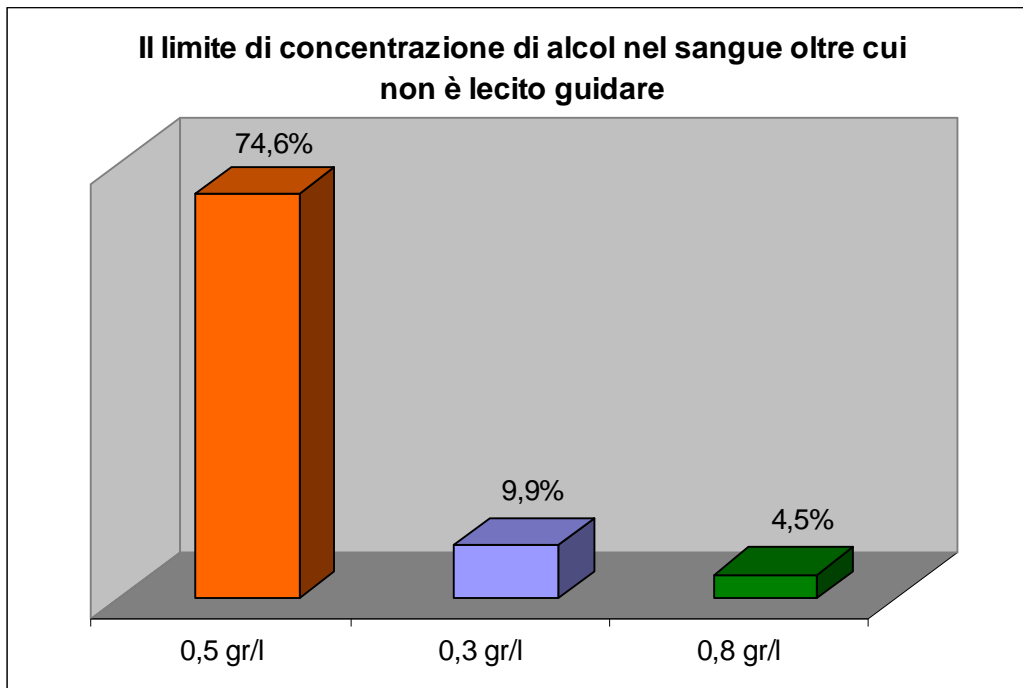
Nella seconda domanda, relativa a quale è la causa degli incidenti stradali più gravi, i soggetti intervistati appaiono più sensibili degli effetti dell'alcol sul comportamento di guida, infatti ben il 39,9% (N=399) degli intervistati risponde che l'uso di alcol è la causa degli incidenti più gravi. Il 30,4% (N=304) sceglie 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, l'1,2% (N=12) il sonno, lo 0,5% (N=5) l'improvviso malore e solo 1 soggetto (0,1%) ha risposto la distanza di sicurezza. 6 soggetti (0,6%) non rispondono.



Anche nella domanda relativa agli effetti dell'alcol sul comportamento di guida, la maggior parte degli intervistati è in grado di individuare correttamente gli effetti dell'assunzione di alcol sulla guida: il 79,3% (N=793) dei soggetti risponde che l'alcol riduce l'attenzione, il 16,4% (N=164) che rallenta i riflessi e il 2,1% (N=21) che fa vedere doppio. Invece l'1,2% (N=12) ritiene che l'alcol renda la guida più brillante, lo 0,5% (N=5) che aumenti la concentrazione e lo 0,3% (N=3) dice che l'alcol non influenza la guida. Infine solo 2 soggetti (0,2%) non rispondono.

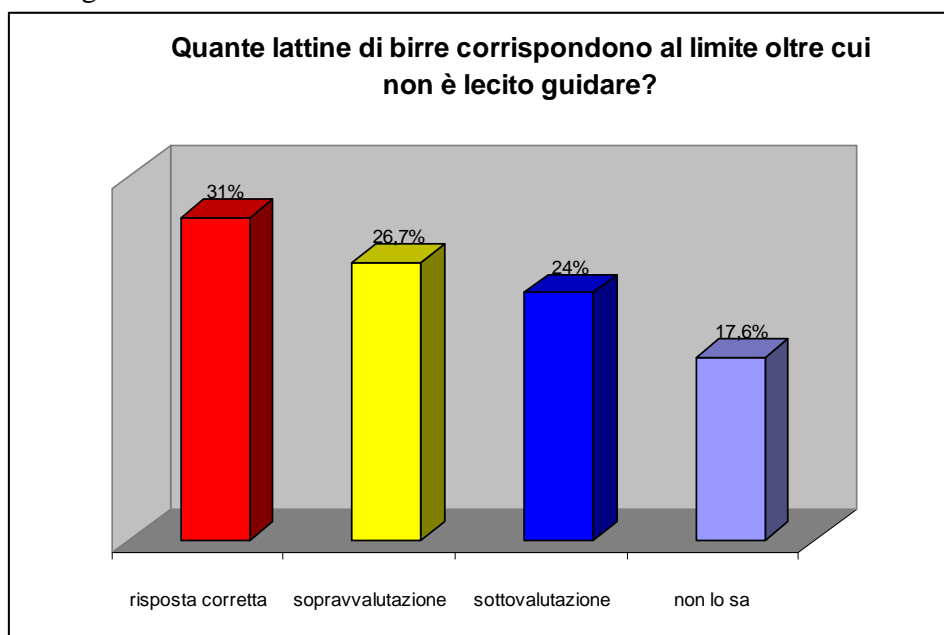


Abbiamo chiesto agli intervistati di individuare qual è il limite di concentrazione di alcol nel sangue oltre cui un ragazzo non può guidare: il 74,6% (N=746) risponde correttamente che l'ipotetico ragazzo non può guidare se ha superato 0,5 gr/l di alcol, il 9,9% (N=99) se ha superato 0,3 gr/l di alcol, il 4,5% (N=45) se ha superato 0,8 gr/l di alcol. Lo 0,6% non risponde mentre ben 104 soggetti (N=10,4%) riferiscono di non saperlo.



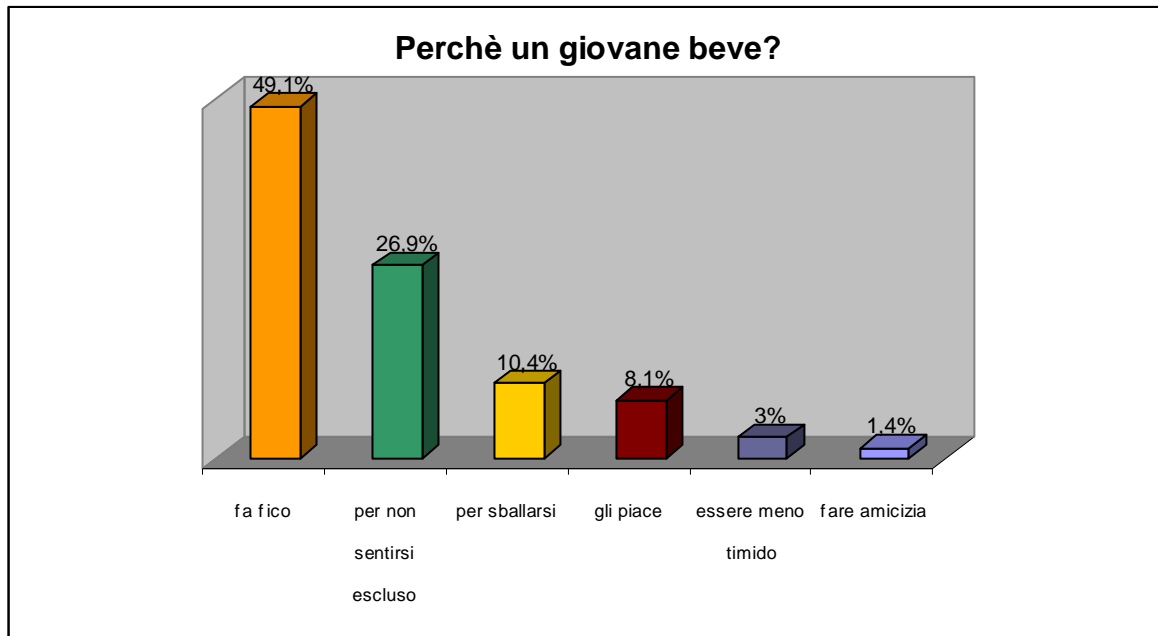
Inoltre, quando si è chiesto agli intervistati di associare la quantità di alcol nel sangue oltre la quale non è considerato lecito guidare alla quantità concreta di lattine di birra corrispondenti a tale limite, il 31% dei soggetti (N=310) ha risposto correttamente che 2 lattine determinano il superamento di alcol nel sangue. 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) non lo sa. 9 soggetti (0,9%) non rispondono.

Queste risposte evidenziano che la maggior parte degli intervistati ha una buona conoscenza delle regole del Codice della Strada in materia di alcol e guida ma che circa il 30% dei ragazzi del campione non sono informati adeguatamente sui reali effetti dell'assunzione di alcolici.



Si è chiesto poi agli intervistati di riferire perché secondo loro un ragazzo beve e il 49,1% del campione (N=491) risponde perché "fa fico", il 26,9% (N=269) per non sentirsi escluso, il 10,4%

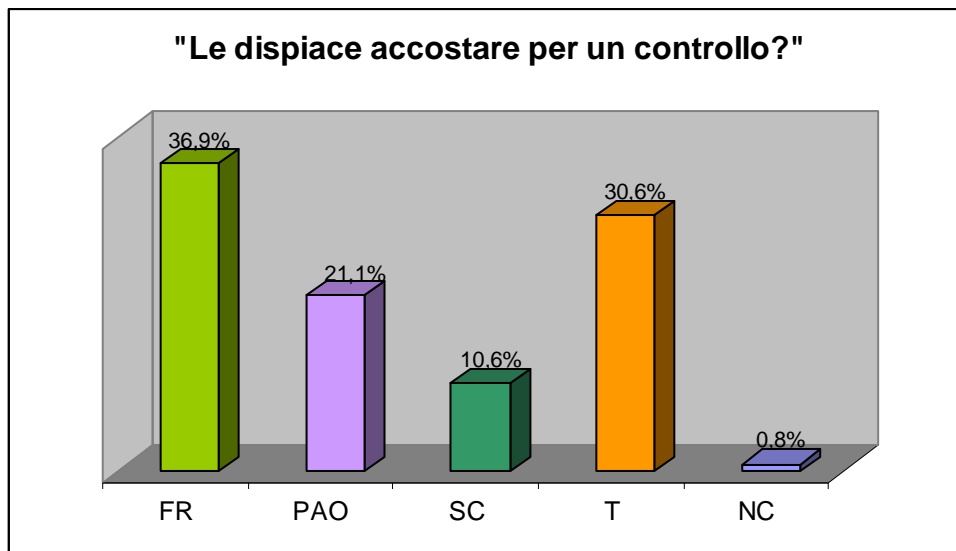
(N=104) perché vuole sballarsi, l'8,1% (N=81) dice perché "gli piace", il 3% (N=30) per essere meno timido, l'1,4% per fare amicizia e l'1,1% (N=11) non risponde. Si evidenzia dunque una generale tendenza del campione intervistato ad attribuir all'alcol una funzione socializzante e di facilitatore nei legami sociali, in un'età dove l'accettazione nel gruppo dei pari risulta avere un ruolo di primo piano nella vita del giovane.



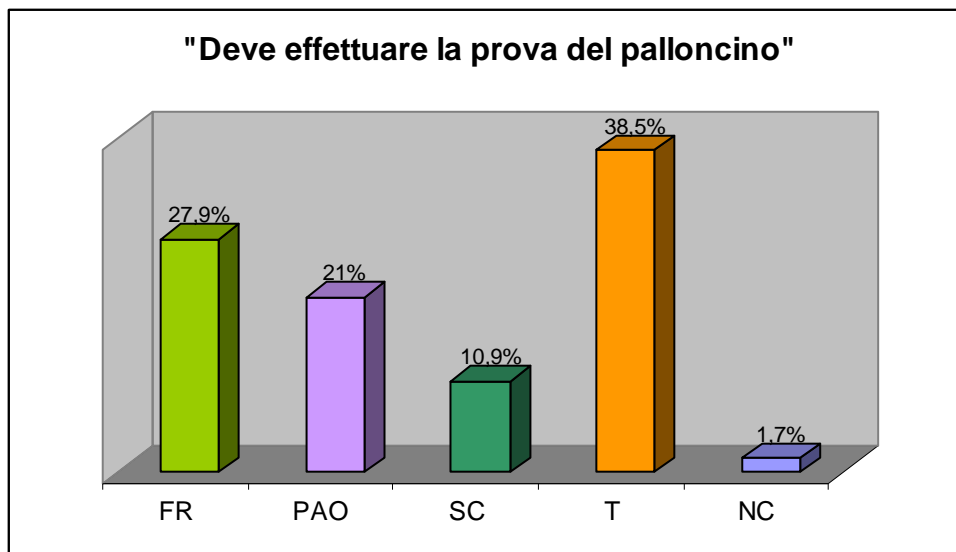
## 2) “Driver Attitude Cartoons” (DAC)

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 (TR), di frustrazione (FR), di persecuzione-attacco-oppositività (PAO), di senso di colpa (SC) e, infine, risposte non classificabili (NC).

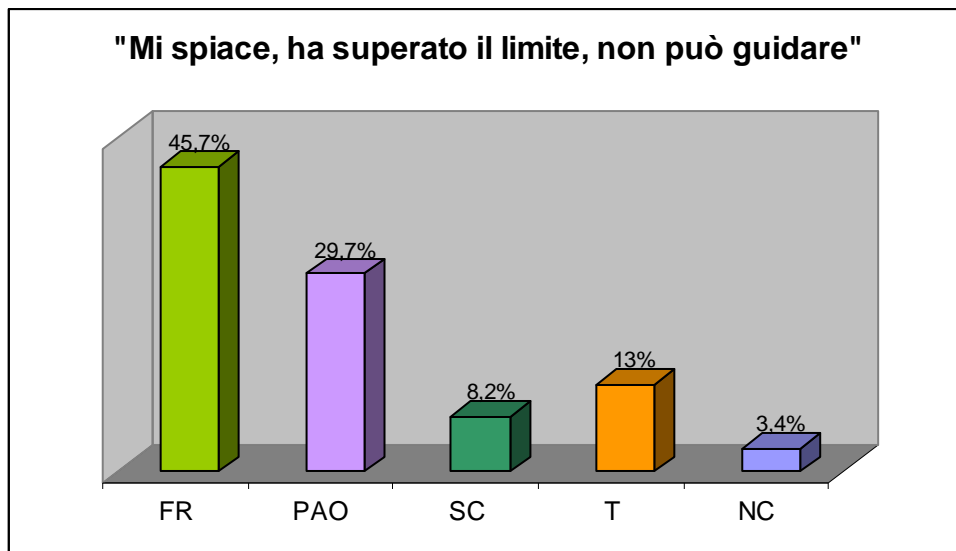
Nella prima vignetta (“Le dispiace accostare per un controllo?”) il 36,9% (N=369) del campione reagisce con frustrazione alla richiesta del poliziotto, il 21,1% (N=211) con vissuti di persecuzione, attacco e oppositività, il 10,6% (N=106) con senso di colpa. Invece il 30,6% (N=306) del campione risponde tranquillamente alla richiesta del poliziotto e 8 soggetti (0,8%) non sono classificabili. Complessivamente, si evidenzia che il 68,6% (N=686) degli intervistati ha una percezione negativa dell’attività svolta dalle Forze dell’Ordine, come se i controlli stradali fossero motivo di ansia o preoccupazione, o una persecuzione a cui reagire con aggressività e/o senso di colpa. Tuttavia i risultati emersi evidenziano che questo campione di giovani tende a rispondere in modo più tranquillo alla richiesta del poliziotto rispetto ad un campione di adulti, che è stato raccolto per precedenti ricerche (Ranieri, Casini, Cerbini, Caremani, Dimauro, 2008; Ranieri, Casini, Dimauro, 2009). In quel campione solo il 20,4% (N=89) del campione rispondeva tranquillamente alla richiesta del poliziotto.



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) ma comunque scarsi, mentre il 27,9% (N=279) risponde in modo 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.



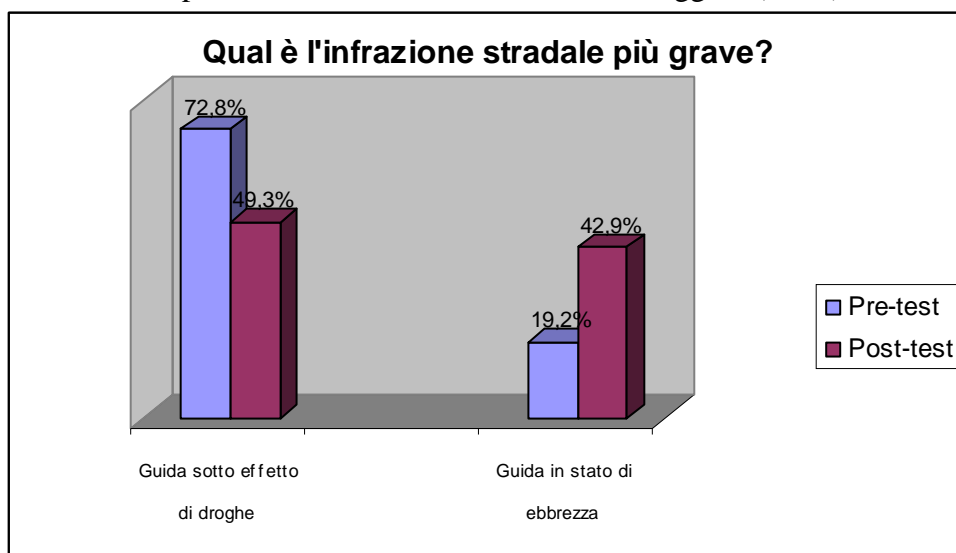
Nell’ultima vignetta (“Mi spiace, ha superato il limite, non può guidare”) le risposte di frustrazione (45,7%; N=457) e di persecuzione, attacco e oppositività (29,7%; 297) aumentano come era prevedibile a scapito di quelle relative a vissuti di tranquillità (13%; N=130) ma anche di senso di colpa. Infatti 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.



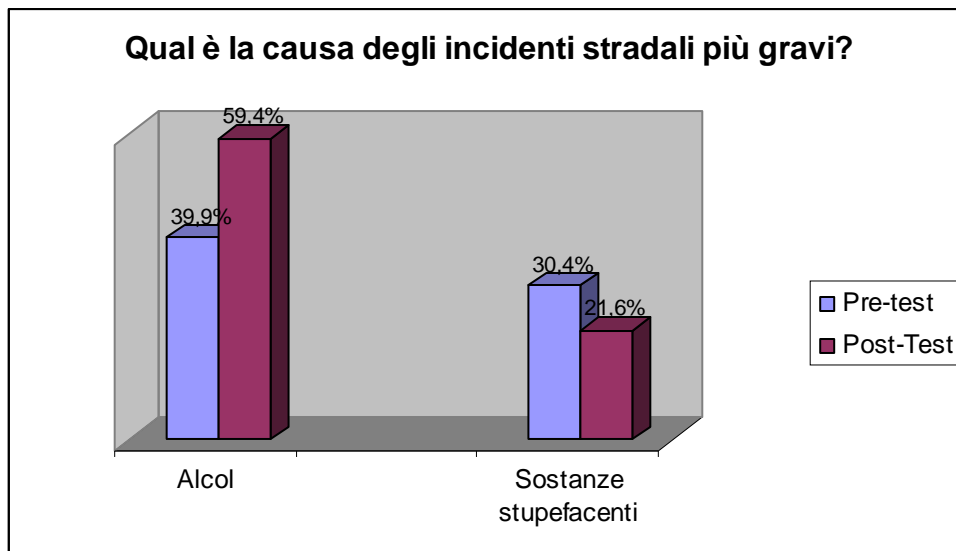
### 3) Post-test

Nella terza sezione del questionario, il post-test, compilata dopo la partecipazione alla lezione degli psicologi, abbiamo rilevato che nella 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 tale risposta diminuisce fino al 49,3% (N=493) ma aumenta fino al 42,9% (N=429) la scelta della guida in stato di ebbrezza.

Le altre risposte presentano simili percentuali di scelta: il 2,1% (N=21) 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 hanno risposto.

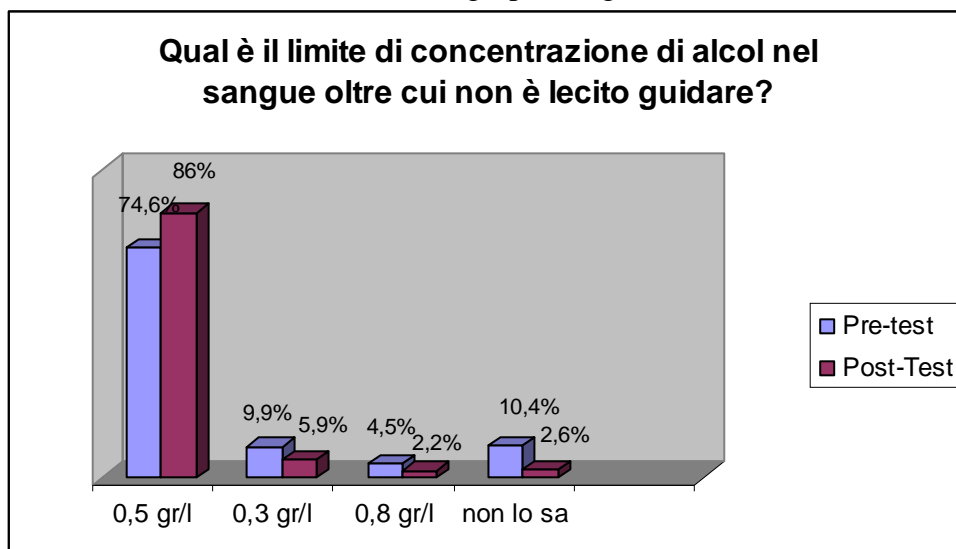


Anche nella seconda domanda del post-test, relativa alla causa degli incidenti stradali più gravi, c'è stato un incremento di risposte relative all'alcol: infatti la percentuale degli intervistati che ha risposto che l'uso di alcol è la causa degli incidenti stradali più gravi è aumentata fino al 59,4% (N=594), mentre solo il 21,6% (N=216) ha scelto l'uso di sostanze stupefacenti. Inoltre il 4,7% (N=47) ha scelto 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%) hanno risposto la distanza di sicurezza. 29 soggetti (2,9%) non hanno risposto.



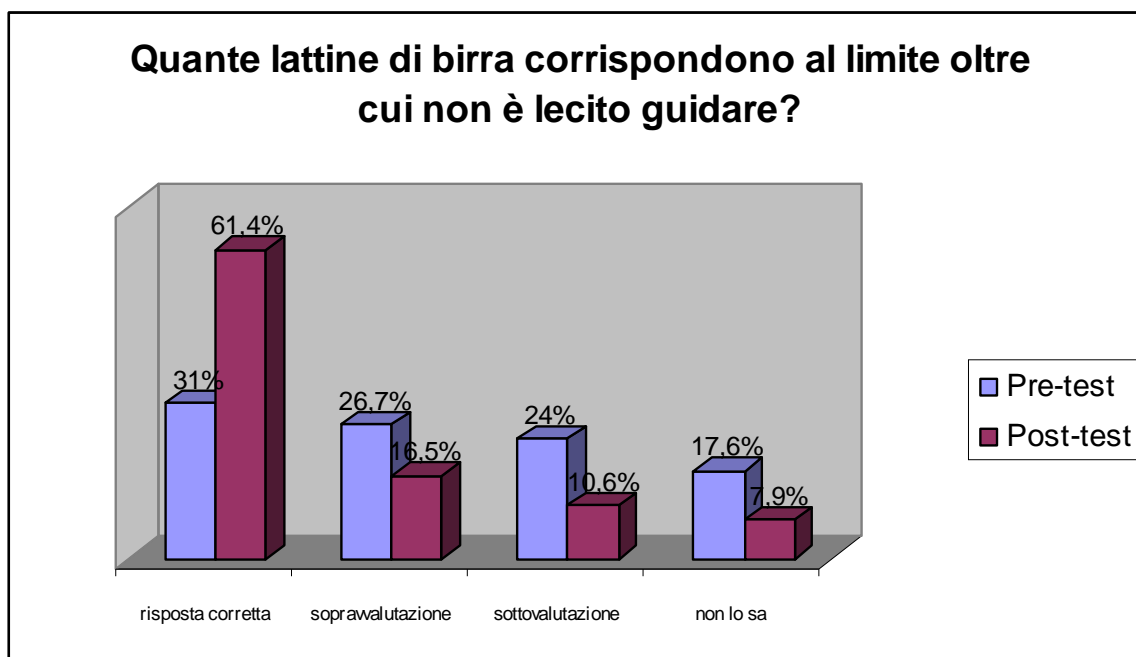
Nella domanda relativa agli effetti dell'alcol sul comportamento di guida, la maggior parte dei soggetti ha risposto correttamente che l'alcol riduce l'attenzione (80,2%; N=802), il 14,8% (N=148) che rallenta i riflessi e lo 0,9% (N=9) che fa vedere doppio. Mentre l'1,2% (N=12) dei soggetti ritiene erroneamente che l'alcol rende la guida più brillante, lo 0,5% (N=5) che aumenta la concentrazione e lo 0,3% (N=3) risponde che l'alcol non influenza la guida. Solo 2 soggetti (0,2%) non hanno risposto. Si evidenzia comunque, così come riscontrato nella fase del pre-test, una buona conoscenza degli effetti dell'alcol sul comportamento di guida.

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 ha risposto mentre solo 26 soggetti (2,6%) hanno riferito di non saperlo. E' interessante la riduzione significativa di soggetti (da 176 a soli 26) che riferiscono di non saper dare risposte in merito; ciò è indicativo la funzione di incremento di conoscenze svolta dalla lezioni degli psicologi.



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) ha risposto 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) ha

riferito di non saperlo mentre il 3,6% (N=36) non ha risposto. Anche in questa domanda si evidenzia un sostanziale miglioramento delle conoscenze degli intervistati.



Infine alla domanda relativa al perché un ragazzo beve, si riscontrano percentuali di risposte simili al pre-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, il 3,3% (N=33) non risponde.

## Conclusioni

I risultati emersi evidenziano che i giovani che hanno partecipato alla lezione degli psicologi hanno ottenuto un significativo incremento delle conoscenze in materia di alcol e guida. In particolare si è registrato una maggiore consapevolezza circa gli specifici effetti dell’alcol sullo stato psico-fisico del conducente, ovvero la riduzione dell’attenzione, il rallentamento dei riflessi e la diplopia, e sulla quantità di alcol, sia in termini teorici che in termini concreti, la cui assunzione determina il superamento del limite di concentrazione alcolica nel sangue consentito dal Codice della Strada. Infatti nel post-test la maggior parte dei soggetti ha risposto correttamente che l’alcol riduce l’attenzione (80,2%; N=802), che rallenta i riflessi (14,8%; N=148) e che fa vedere doppio (0,9%; N=9). Inoltre ben l’86% (N=860) degli intervistati risponde correttamente che il limite di concentrazione di alcol nel sangue oltre cui un ragazzo non può guidare è 0.5gr/l, con una significativa riduzione di soggetti (da 176 a soli 26) che riferiscono di non saper dare risposte in merito. Inoltre il 61,4% (N=614) riconosce correttamente che tale limite corrisponde a 2 lattine di birra.

Nella domanda relativa all’individuazione delle cause per cui un giovane beve alcolici, sia nella fase del pre-test che in quella del post-test, i soggetti tendono a rispondere che un giovane beve perché “fa fico”, per non sentirsi escluso o perché vuole sballarsi. Tale dato è particolarmente interessante perché mostra che i giovani spesso sono informati sul piano cognitivo della pericolosità dell’alcol ma che la sua assunzione risponde a delle esigenze di tipo relazionale. Infatti i giovani intervistati sembrano considerare l’uso di alcol come un elemento socializzante e disinibente, in grado di favorire le relazioni con il gruppo dei pari. Per questo, il problema del bere giovanile necessiterebbe di essere affrontato oltre che sul piano informativo-cognitivo anche su quello relazionale, sollecitando i giovani a riflettere sulle esigenze profonde che determinano l’assunzione di alcol. A tale scopo la lezione degli psicologi è stata orientata oltre che a fornire specifiche

informazioni sull'alcol e la guida, anche a raccogliere le rappresentazioni prevalenti dei giovani in merito all'alcol e a promuovere la curiosità e l'interesse per le cause che spingono un giovane a bere e più in generale sul senso del bere. Quindi, coerentemente con le aspettative e gli obiettivi dell'intervento psicologico, i giovani partecipanti hanno potuto avere 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.

Dai risultati inoltre emerge che le risposte fornite al test delle vignette (DAC), rivelatrici dell'atteggiamento dei giovani nei confronti dei controlli realizzati dalle Forze dell'Ordine, presentano una buona quota di risposte tranquille o comunque mediamente frustrate. E' interessante confrontare tali risultati con quelli emersi nelle ricerche svolte su un campione di adulti in cui si evidenzia una maggiore tendenza a rispondere in modo oppositivo, provocatorio o aggressivo alla richiesta dell'agente di Polizia (Ranieri, Casini, Cerbini, Caremani, Dimauro, 2008; Ranieri, Casini, Dimauro, 2009). Dunque, in parte i giovani tendono a percepire i controlli delle Forze dell'Ordine come una scocciatura inutile, ma dall'altra, anche come una fonte di protezione e sicurezza in una fase, quella giovanile, in cui l'atteggiamento verso l'Adulto e le Istituzioni oscilla tra il vissuto di persecuzione e il bisogno di protezione. A tale scopo, appare fondamentale proporre ai giovani degli interventi di prevenzione che, oltre ad informare e ad ammonire, forniscano un'occasione di riflessione condivisa, grazie all'ascolto di un adulto competente, sulle cause profonde che spingono un giovane a rischiare mettendosi alla guida dopo aver bevuto.

**QUESTIONARIO ANONIMO – PRIMA**

SESSO: M  F

ETA': \_\_\_\_

NAZIONALITÀ: Italiano  Straniero

**RISPONDI ALLE DOMANDE (barrare una sola risposta)**

**1) Secondo te qual è la più grave delle seguenti infrazioni?**

Eccesso di velocità

Guida in stato di ebbrezza

Guida sotto effetto di droghe

Sorpassi incauti

Mancato uso di cinture /casco

No distanza sicurezza

**3) Secondo te l'alcol influenza la guida? (possibili più risposte):**

No, non la influenza

Riduce l'attenzione

Rende la guida più brillante

Aumenta la concentrazione

Rallenta i riflessi

Fa vedere "doppio"

**5) Perché un ragazzo beve alcolici quando esce?:**

Perché fa fare amicizia

Perché gli piace

Per essere meno timido

Perché fa "fico"

Perché vuole sballarsi

Per non sentirsi escluso

**2) Secondo te, gli incidenti stradali più gravi sono dovuti a:**

Non rispettare le regole

Guida distratta

Uso di alcol

Distanza di sicurezza

Sonno

Improvviso malore

Uso di sostanze stupefacenti

Velocità troppo elevata

**4) Un ragazzo che usa alcol non può guidare se:**

Supera il tasso alcolico di

0,3 gr/l

0,5 gr/l

0,8 gr/l

Non lo so

Ha bevuto:

1 lattina di birra

2 lattine di birra

3 lattine di birra

4 lattine di birra

Non lo so

**6) Ti piacerebbe avere il motorino? SI**

**NO**

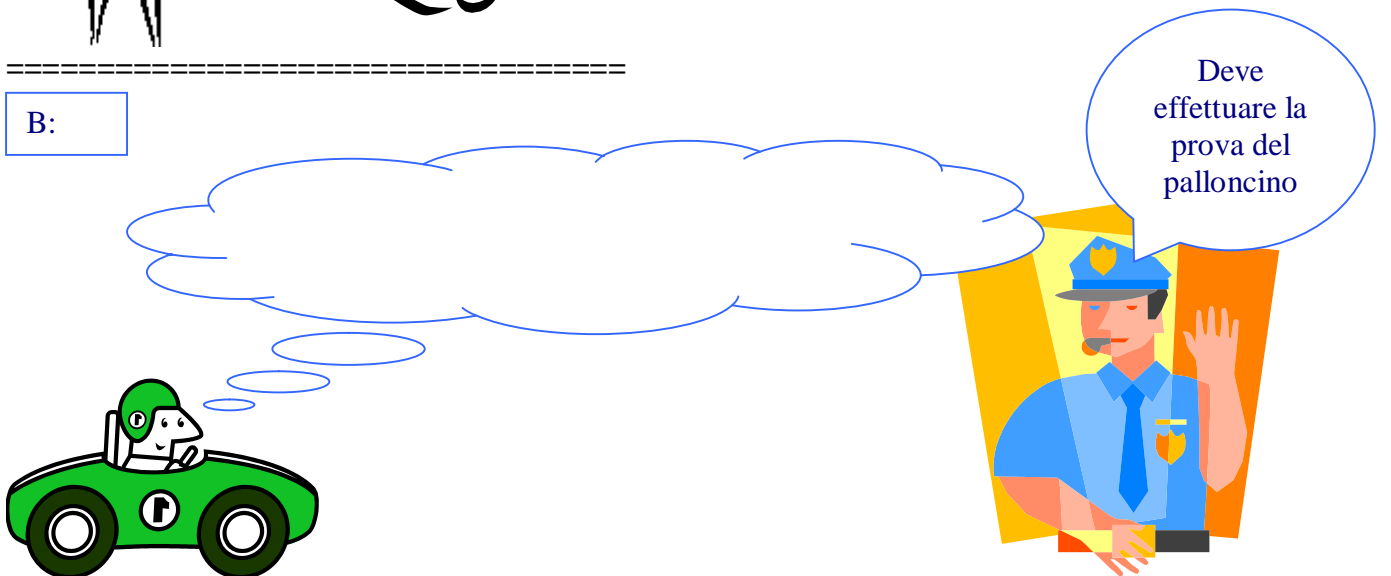
**Continua**

**SCRIVI COSA PENSA, SECONDO TE,  
IL CONDUCENTE DELLA VETTURA**

A:



B:



C:



**STOP**

QUESTIONARIO ANONIMO – DOPO

**RISPONDI ALLE DOMANDE (barrare una sola risposta)**

**1) Secondo te qual è la più grave delle seguenti infrazioni?**

- Eccesso di velocità
- Guida in stato di ebbrezza
- Guida sotto effetto di droghe
- Sorpassi incauti
- Mancato uso di cinture /casco
- No distanza sicurezza

**2) Secondo te, gli incidenti stradali più gravi sono dovuti a:**

- Non rispettare le regole
- Guida distratta
- Uso di alcol
- Distanza di sicurezza
- Sonno
- Improvviso malore
- Uso di sostanze stupefacenti
- Velocità troppo elevata

**3) Secondo te l'alcol influenza la guida? (possibili più risposte):**

- No, non la influenza
- Riduce l'attenzione
- Rende la guida più brillante
- Aumenta la concentrazione
- Rallenta i riflessi
- Fa vedere "doppio"

**4) Un ragazzo che usa alcol non può guidare se:**

- Supera il tasso alcolico di
- 0,3 gr/l
- 0,5 gr/l
- 0,8 gr/l
- Non lo so

**5) Perché un ragazzo beve alcolici quando esce?:**

- Perché fa fare amicizia
- Perché gli piace
- Per essere meno timido
- Perché fa "fico"
- Perché vuole sballarsi
- Per non sentirsi escluso

- Ha bevuto:
- 1 lattina di birra
- 2 lattine di birra
- 3 lattine di birra
- 4 lattine di birra
- Non lo so

**GRAZIE PER LA COLLABORAZIONE!!**