

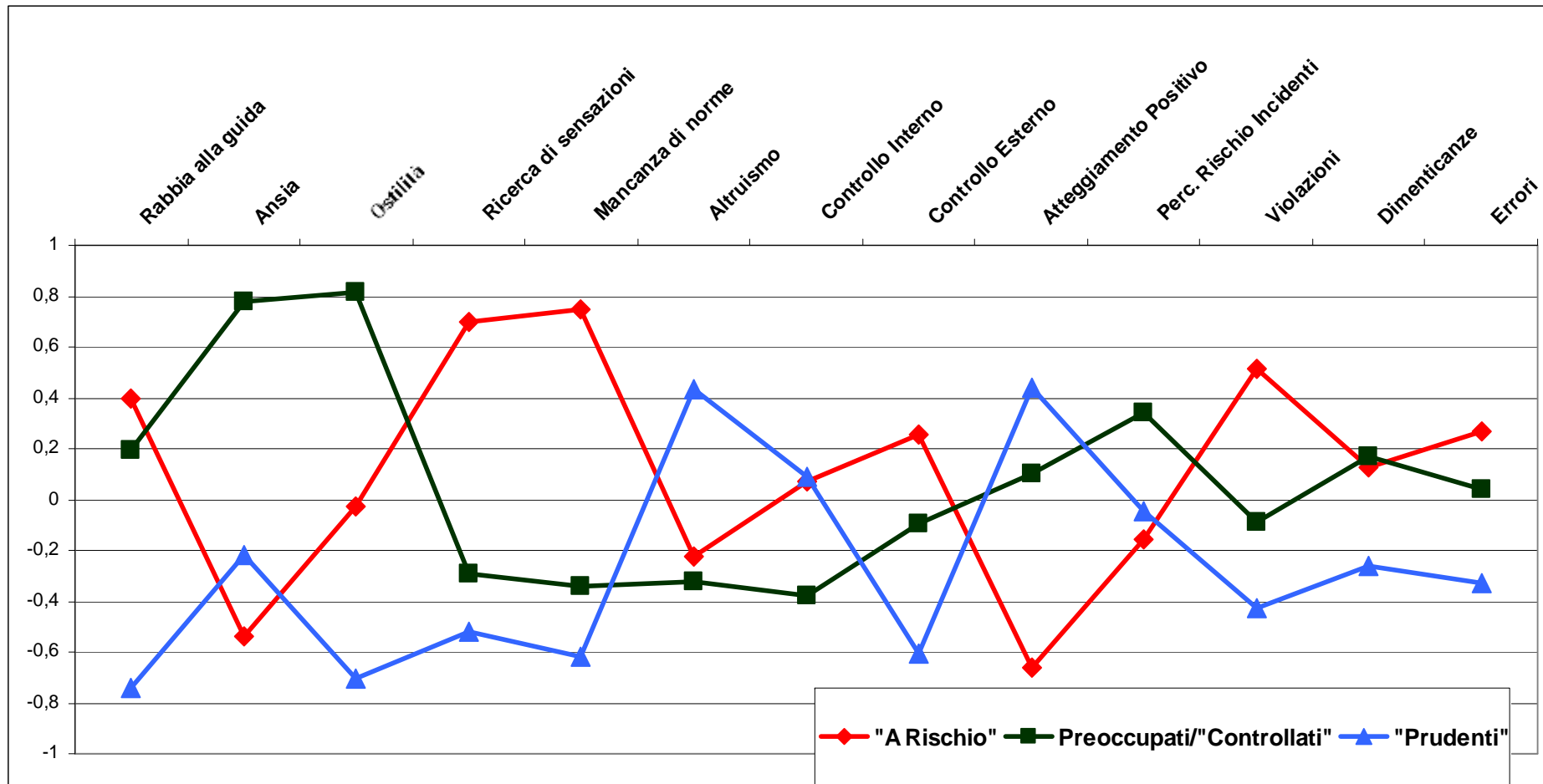
**Fattori di rischio psico-sociale  
e caratteristiche individuali  
nei giovani guidatori.**



Una ricerca intervento condotta all'interno del  
Progetto ICARO 7

Dipartimento di Psicologia  
“Sapienza” Università di Roma

# E' possibile identificare il *profilo* del giovane guidatore "a rischio"?



	<b>% (entro i gruppi) di coloro che riportano di mettere in atto "Frequentemente" violazioni delle norme di sicurezza</b>		
	<b>A rischio</b>	<b>Preoccupati/ "Controllati"</b>	<b>Prudenti</b>
<b>Mancato rispetto dei limiti in autostrada</b>	<b>20,41%</b>	7,91%	4,03%
<b>Mancato rispetto dei limiti nel centro urbano</b>	<b>34,88%</b>	23,38%	11,26%
<b>Guida in stato di ebbrezza</b>	<b>10,85%</b>	3,62%	2,67%
<b>Mancato rispetto delle distanze di sicurezza</b>	<b>19,12%</b>	8,27%	4,01%
<b>Mancato uso della cintura di sicurezza per brevi distanze</b>	<b>20,12%</b>	11,15%	6,93%
<b>Mancato uso della cintura di sicurezza per lunghe distanze</b>	<b>8,21%</b>	3,96%	1,87%
<b>Uso del cellulare alla guida</b>	<b>10,59%</b>	4,32%	1,60%
<b>Parcheggio in sosta vietata</b>	<b>6,14%</b>	2,17%	1,60%
<b>Mancato rispetto delle strisce blu per il parcheggio</b>	<b>7,35%</b>	3,64%	3,21%
<b>Guida a fari spenti (di giorno) laddove dovrebbero essere accesi</b>	<b>5,01%</b>	6,52%	2,18%
<b>Sorpasso a destra</b>	<b>8,14%</b>	4,68%	2,14%

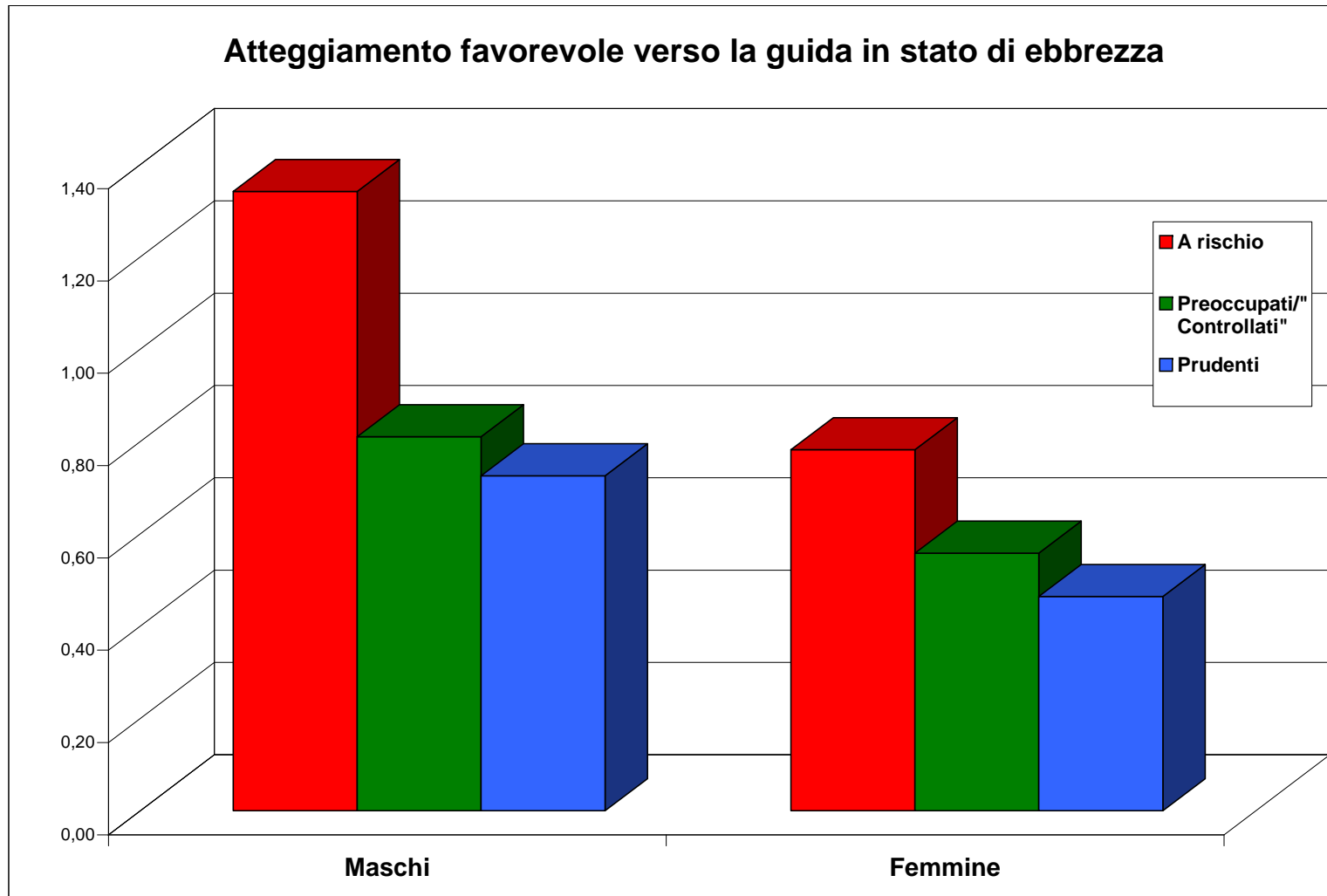
**Tutte le differenze sono significative per  $p < 0.05$**

# E' importante notare che

	ha subito multe	Incidenti	Guida notturna più di 4 volte al mese
<b>A rischio</b>	14,16%	19,36%	31,86%
<b>Preoccupati/ "Controllati"</b>	7,83%	13,17%	15,47%
<b>Prudenti</b>	8,66%	9,45%	17,60%

Tutte le differenze sono significative per  $p < .005$

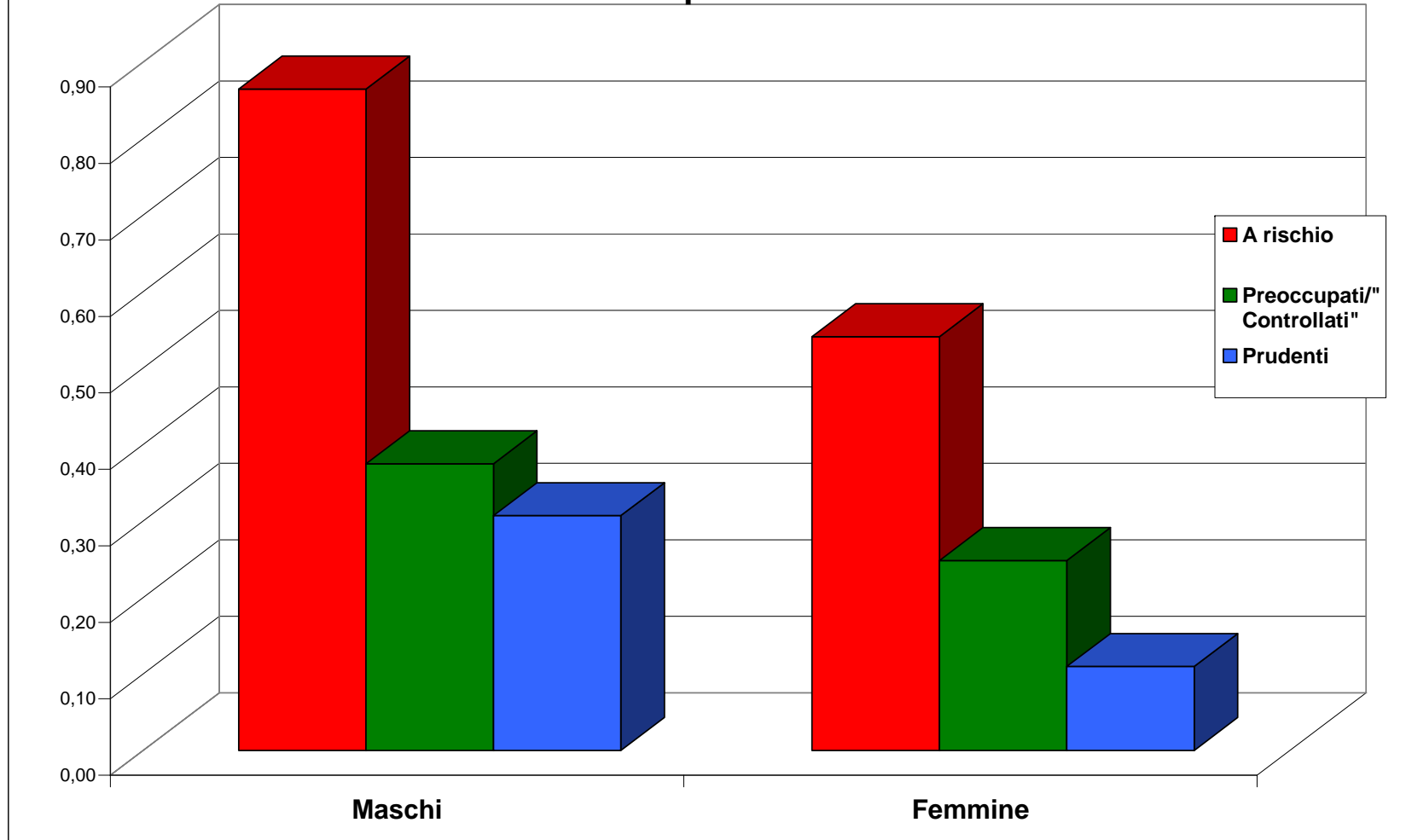
Fra coloro che hanno ricevuto almeno una multa il **2,9 %** l'ha presa per guida in stato di ebbrezza



$F_{(1,1002)} = 31,16$  ( $p < 0,001$ ) per il fattore genere.

$F_{(2,1002)} = 17,58$  ( $p < 0,001$ ) per il fattore gruppo di rischio.

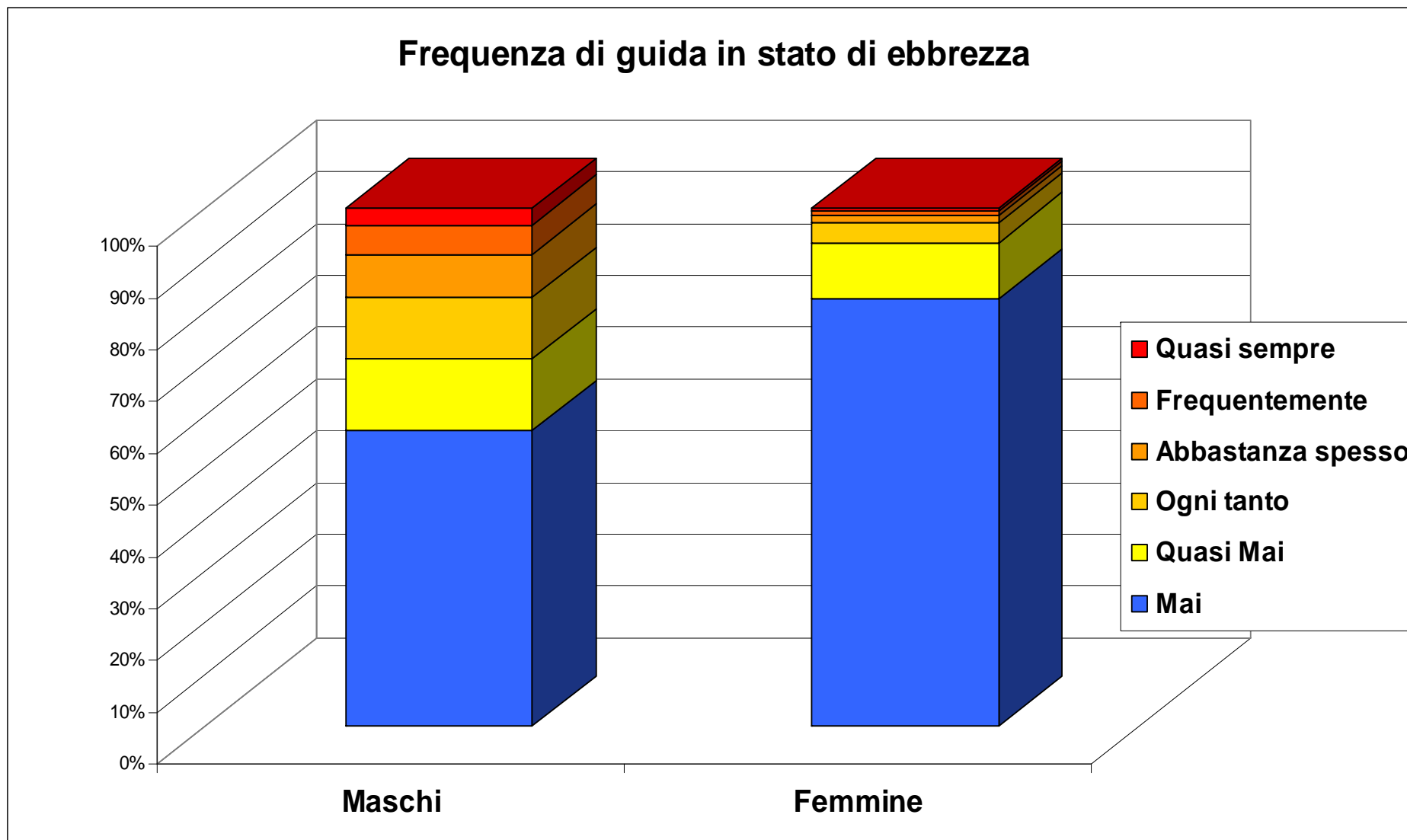
### Atteggiamento favorevole verso la guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti



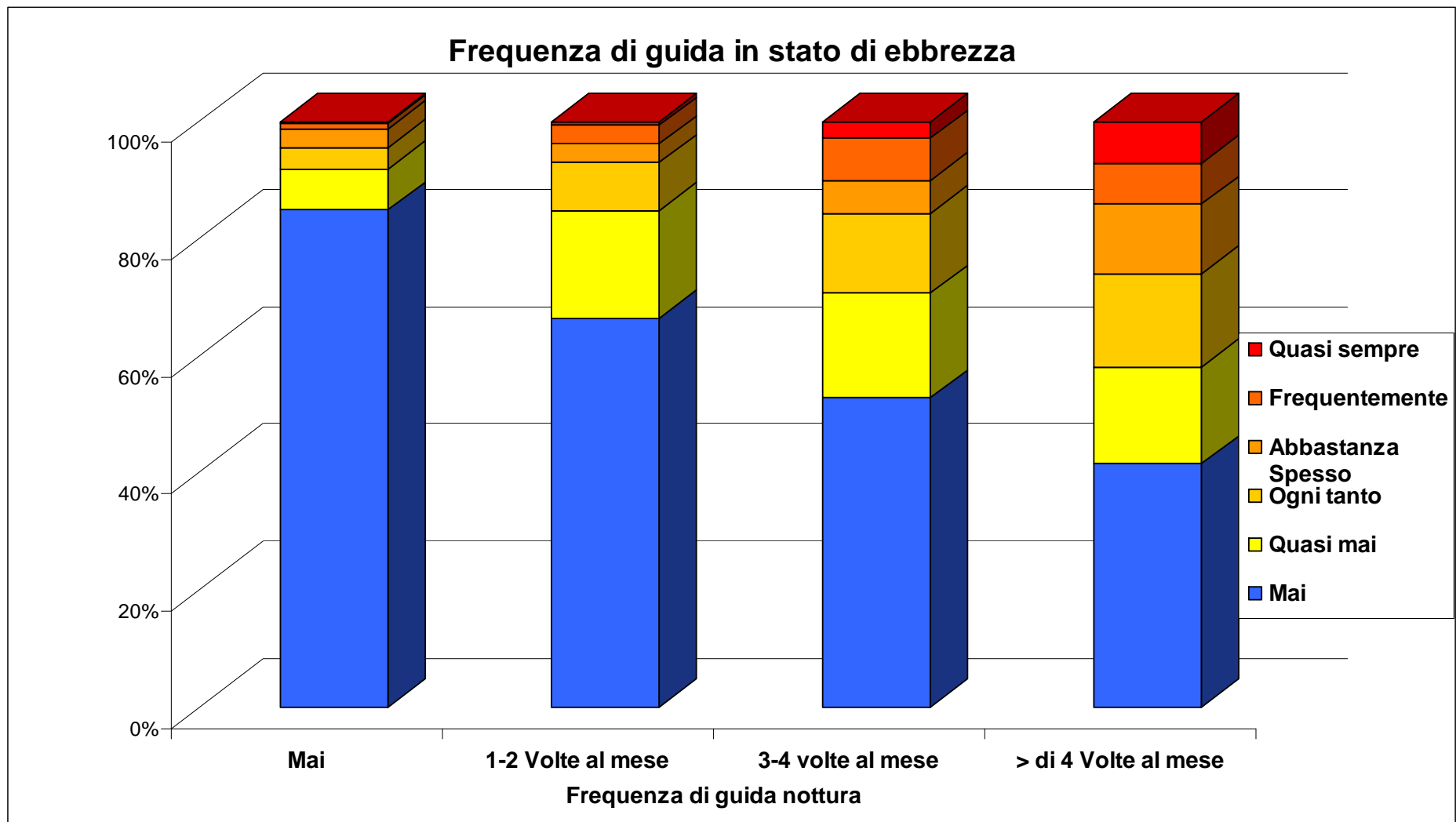
$F_{(1,1002)} = 13,25$  ( $p < 0,001$ ) per il fattore genere.

$F_{(2,1002)} = 25,31$  ( $p < 0,001$ ) per il fattore gruppo di rischio.

# Genere e frequenza di guida in stato di ebbrezza

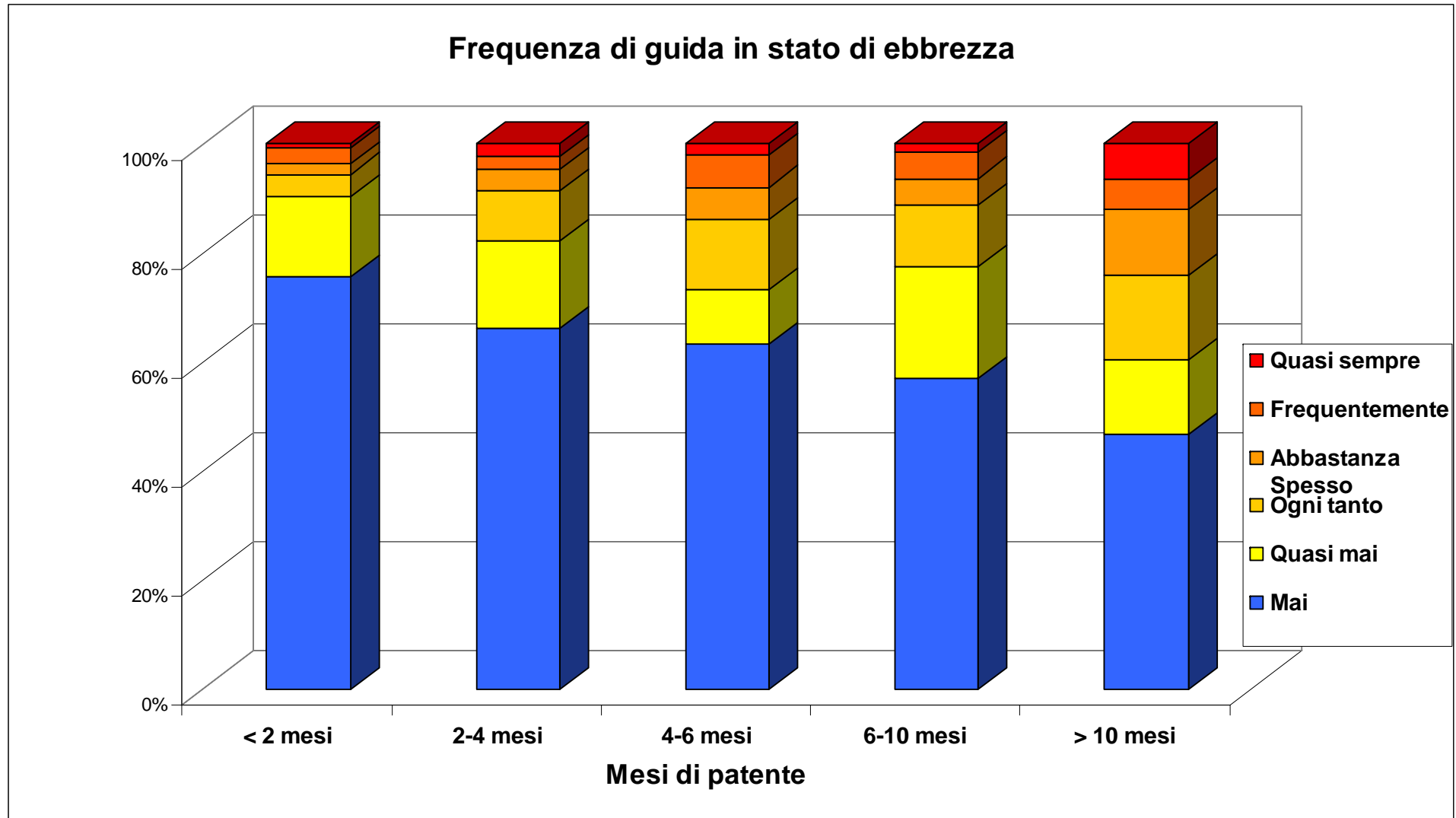


# Guida notturna e frequenza di guida in stato di ebbrezza





# Mesi di patente e guida in stato di ebbrezza



## Dalle discussioni con i ragazzi nei *Focus Group* emerge che:

Non considerano la “guida dopo aver bevuto”  
una condotta pericolosa

- ❑ *“Tanto si riesce comunque a controllare macchina o motorino”*
- ❑ *“Non mi può accadere un incidente perché non bevo mai al punto da non tenermi in piedi”*
- ❑ *“Anche se ho bevuto i miei riflessi rimangono attivi...”*
- ❑ *“Non credo che la mia capacità di guida cambi perché non bevo al punto da essere ubriaco”*

## Ancora dai *Focus Group* con ragazzi ed insegnanti emerge che:

- ❑ I ragazzi non hanno idea di **quanto si possa bere** per poter guidare senza correre rischi;
- ❑ i ragazzi non hanno idea delle **differenze di effetto fra le tipologie di alcol assunto**;
- ❑ i ragazzi hanno **l'illusione di controllare comunque il loro comportamento ed essere sempre all'altezza della situazione**;
- ❑ circola la convinzione che se accade un incidente è sempre **colpa di qualcun altro**;
- ❑ è radicata la convinzione che **evitare di bere è difficile** perché ne risentirebbe **la vita sociale**, “*si verrebbe presi in giro*”.

Domanda:

*“Che cosa sarebbe utile per far conoscere alle persone della tua età il pericolo derivato dalla guida sotto effetto di alcol o sostanze?”*

- ❑ Le campagne pubblicitarie si dimenticano, sarebbe più utile se questi temi venissero **affrontati e discussi in classe**.
- ❑ Discussioni di gruppo anche con esperti ma **centrate sulle esperienze dei ragazzi stessi**.
- ❑ Parlare insieme, con la guida di un esperto, di aspetti relativi ai rischi alla guida, ma a partire da che **cosa è il rischio**, del **perché lo si tollera** e non lo si evita e **come si può controllare**, **“senza troppe rinunce”**.

# In conclusione

- ❑ La guida è un comportamento fortemente mediato dalla **soggettività** e dalle **caratteristiche individuali**.
- ❑ L'insieme di questi dati potrebbe essere usato per la costruzione di **programmi di intervento** per la riduzione degli incidenti nei giovani guidatori.
- ❑ A livello di formazione essi dovrebbero **imparare a valutare** attentamente le condizioni obiettive in cui si trovano rispetto a una serie di parametri sinteticamente identificati, nell'orario in cui si guida, oltre che, ovviamente, della **quantità e del tipo di sostanze assunte o di alcol** e nel momento in cui esse sono state assunte.