

RELAZIONE TECNICO-SCIENTIFICA

ON THE ROAD

PROGETTO DI
PROMOZIONE DEL
BEN-ESSERE E DI
CONTRASTO
DELL'INCIDENTALITÀ
ALCOL E DROGA
CORRELATA

A CURA DEL
PROF. MARCO CALARESU

20
25

UNISS

UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI SASSARI



DIPARTIMENTO DI
GIURISPRUDENZA



ON THE ROAD

Introduzione

Questa relazione analizza i dati raccolti tramite il progetto “On the Road”, condotto dal **Dipartimento di Giurisprudenza dell’Università di Sassari** su incarico del **Comune di Sassari, Settore Polizia Locale**, e finanziato dalla **Presidenza del Consiglio dei Ministri, Dipartimento per le Politiche Antidroga**. La ricerca ha per obiettivo generale la comprensione delle opinioni e delle esperienze degli **studenti dell’ateneo turritano nella fascia 18-25 anni riguardo l’incidentalità stradale collegata all’uso di alcol e sostanze stupefacenti**. In particolare, il risultato che si vuole acquisire è quello di identificare criticità specifiche e **fornire indicazioni ai policy e decision-maker basate su evidenze empiriche per interventi mirati**.

Il tema trattato è di **rilevante importanza sociale**, poiché **l’uso di alcol e sostanze stupefacenti** continua a rappresentare **una delle principali cause di incidenti sulle strade in Italia**. I più recenti dati ISTAT (luglio 2024) evidenziano che, su un totale di **56.075 incidenti con lesioni** registrati sul territorio nazionale nel 2023, in **4.787 casi almeno uno dei conducenti dei veicoli coinvolti era in stato di ebbrezza**, mentre in **1.813 casi il conducente risultava sotto l’effetto di stupefacenti**. Complessivamente, **l’8,5% degli incidenti è correlato all’alcol e il 3,2% all’uso di droghe, con una leggera diminuzione rispetto al 2022**, quando le percentuali erano pari al 9,2% per l’alcol e al 3,3% per le sostanze stupefacenti (ISTAT 2024a). Questi dati evidenziano un *trend* di lieve miglioramento, ma la problematica rimane comunque significativa, con un impatto diretto sulla sicurezza stradale e sulla salute pubblica.

Inoltre, nello stesso anno, il 2023, **le contravvenzioni elevate per guida in stato di ebbrezza e sotto l’effetto di sostanze stupefacenti** sono state considerevoli, come emerge dai dati delle forze di polizia coinvolte. Per quanto riguarda la guida in **stato di ebbrezza alcolica**, sono state registrate sul territorio nazionale **15.893 sanzioni dalla Polizia Stradale, 15.589 dalla Carabinieri e 7.564 dalla Polizia Locale**. Per la guida sotto l’effetto di **sostanze stupefacenti**, sono stati rilevati **1.639 casi da parte della Polizia Stradale, 1.891 dai Carabinieri e 779 dalla Polizia Locale**.

Il presente studio si inserisce in un contesto di **crescente preoccupazione per la sicurezza stradale** in Sardegna. Nel **2023**, infatti, sono stati registrati **3.391 incidenti stradali** sull’isola, con un tragico bilancio di **110 morti e 4.619 feriti** (ISTAT, 2024b). Un focus specifico è dedicato alla città di **Sassari**, dove **nel 2024 la Polizia Locale ha rilevato 1.356 incidenti** (in aumento rispetto ai **1.330 del 2023**), con **7 decessi e 488 feriti**. Le principali cause alla base degli incidenti continuano a essere la **distrazione alla guida**, in particolare quella legata all’**uso del cellulare**, che rappresenta il **26% del totale degli incidenti** (352 casi), accompagnata da 718 violazioni sanzionate. Inoltre, è emerso **un aumento delle denunce per guida in stato di alterazione psicofisica**, con **76 casi di guida in stato di ebbrezza e 36 sotto l’effetto di sostanze stupefacenti**. Questi dati confermano l’urgenza di interventi mirati per migliorare la sicurezza sulle strade, prevenendo comportamenti rischiosi che compromettono la sicurezza pubblica (Polizia Locale Sassari 2024). L’impatto economico dell’incidentalità stradale nella regione è stimato in oltre 450 milioni di euro (pari a 286 euro pro capite), rappresentando circa il 2,5% del totale nazionale di 17,7 miliardi (ISTAT 2024b).

ON THE ROAD

Metodologia

La presente relazione finale tecnico-scientifica sui risultati del questionario è strutturata come segue. Nella prossima sezione “Metodologia” vengono descritte le scelte metodologiche adottate per garantire un’analisi approfondita e statisticamente solida delle relazioni tra le variabili oggetto di studio. La sezione intitolata “Analisi critica dei dati raccolti” presenta i principali risultati emersi dall’analisi, che sono successivamente discussi e interpretati in dettaglio nella sezione “Interpretazioni e correlazioni”. Infine, il testo integrale del questionario, accompagnato da tutte le visualizzazioni grafiche delle risposte aggregate, è riportato negli Allegati alla relazione.

La ricerca si configura come un’**analisi esplorativa focalizzata su un sottogruppo specifico**, i.e., studenti universitari, fornendo dati preziosi che possono supportare la progettazione di interventi mirati e l’elaborazione di strategie educative e di sensibilizzazione. In particolare, l’attenzione su questo *target* mirato consente di **approfondire le dinamiche proprie di questa fascia demografica**, che rappresenta un segmento cruciale per la prevenzione di comportamenti a rischio. Sebbene il campione analizzato non possa essere considerato rappresentativo della popolazione generale, i risultati dello studio offrono comunque **indicazioni valide e utili per comprendere tendenze e comportamenti rilevanti**. Infatti, si tratta della **ricerca con il campione più ampio condotta in Italia fino ad oggi su questo tema e con questo target**, conferendo così una significativa rilevanza ai risultati ottenuti e un valore aggiunto per le future politiche di intervento. Per approfondire il tema, si segnalano gli studi precedenti che hanno riguardato i giovani adulti e la guida dopo aver assunto alcol e/o sostanze stupefacenti in Italia, anche se con un focus più ampio e non ristretto all’ambiente universitario (FISU 2011; Fusari and Rolando 2024).

Il questionario, strutturato in più sezioni tematiche, ha raccolto informazioni su:

- **Profilo sociodemografico degli intervistati**
- **Frequenza e modalità di consumo di alcol e sostanze stupefacenti.**
- **Atteggiamenti e comportamenti alla guida.**
- **Conoscenza delle normative e delle sanzioni previste.**

La raccolta dei dati è stata condotta nel periodo tra il **4 dicembre 2024 e il 16 gennaio 2025** tramite un **questionario digitalizzato**, somministrato tramite la piattaforma QuestionPro (<https://www.questionpro.com/>). Il questionario è stato distribuito negli spazi dell’ateneo turritano da due somministratrici esperte della Smeralda Consulting & Associati Srl (<https://www.smeraldaconsulting.it/>), appositamente formate sull’argomento e sui metodi di rilevazione. Per facilitarne la fruizione, il questionario è stato reso disponibile tramite **QR-code** (in allegato e/o appendice) o link **diretto** (<https://uniss.questionpro.com/ontheroad>) su dispositivi mobili, tablet e computer. Con **692 questionari somministrati** e un **tasso di completamento del 59,1%** (409 questionari integralmente completati), la rilevazione è avvenuta prevalentemente tramite dispositivi mobili (97%), garantendo una distribuzione agevole tra i giovani adulti. La randomizzazione delle domande ha contribuito a ridurre bias cognitivi e migliorare l’affidabilità dei dati.

ON THE ROAD

Metodologia

L'affidabilità dei risultati è ulteriormente confermata dal tempo medio di compilazione, pari a 8 minuti. Questo dato, in linea con le previsioni formulate in fase di progettazione, indica che i partecipanti hanno avuto il tempo necessario per riflettere adeguatamente sulle risposte, evitando sia risposte affrettate sia una dilatazione eccessiva del tempo di compilazione.

Per garantire la **solidità dei risultati ottenuti** e la loro validità statistica, i dati raccolti sono stati sottoposti a un'analisi approfondita utilizzando test di significatività statistica. In particolare, sono stati impiegati il **test del chi quadrato di Pearson** e il **test esatto di Fisher** per esaminare l'associazione tra le variabili categoriali nelle tabelle di contingenza. Per la maggior parte delle domande del questionario, è stato prima condotto un test chi quadrato globale per verificare la presenza di associazioni significative tra le variabili. Successivamente, per le domande che hanno mostrato differenze significative, sono stati effettuati confronti a coppie tra tutte le categorie di risposta utilizzando il test esatto di Fisher, applicando la **correzione di Bonferroni per confronti multipli** ($\alpha = 0.05/n$, dove n è il numero totale di confronti). Questo approccio metodologico ha permesso non solo di identificare la presenza di associazioni significative tra le variabili, ma anche di determinare precisamente quali categorie di risposta differiscono significativamente tra loro. I valori p ottenuti sono stati valutati rispetto alla soglia corretta di Bonferroni, garantendo così un controllo rigoroso dell'errore di tipo I nell'analisi **delle multiple comparazioni**. Tale metodologia ha consentito di ottenere una **comprensione dettagliata e statisticamente robusta delle relazioni tra le variabili** analizzate nel questionario.

IN PILLOLE



La raccolta dei dati è stata condotta nel periodo tra il 4 dicembre 2024 e il 16 gennaio 2025 tramite un questionario digitalizzato.

4 sezioni
35 domande
692 questionari somministrati
8 minuti tempo medio di compilazione



Il questionario è stato somministrato esclusivamente agli studenti dell'ateneo turritano. A tal fine, è stata inserita una domanda filtro per identificare i partecipanti idonei. I giovani di età compresa tra i 18 e i 25 anni che, pur avendo iniziato il questionario, **hanno dichiarato di non essere studenti dell'ateneo turritano (21 rispondenti) sono stati esclusi dall'indagine.**

PROFILO DEI PARTECIPANTI



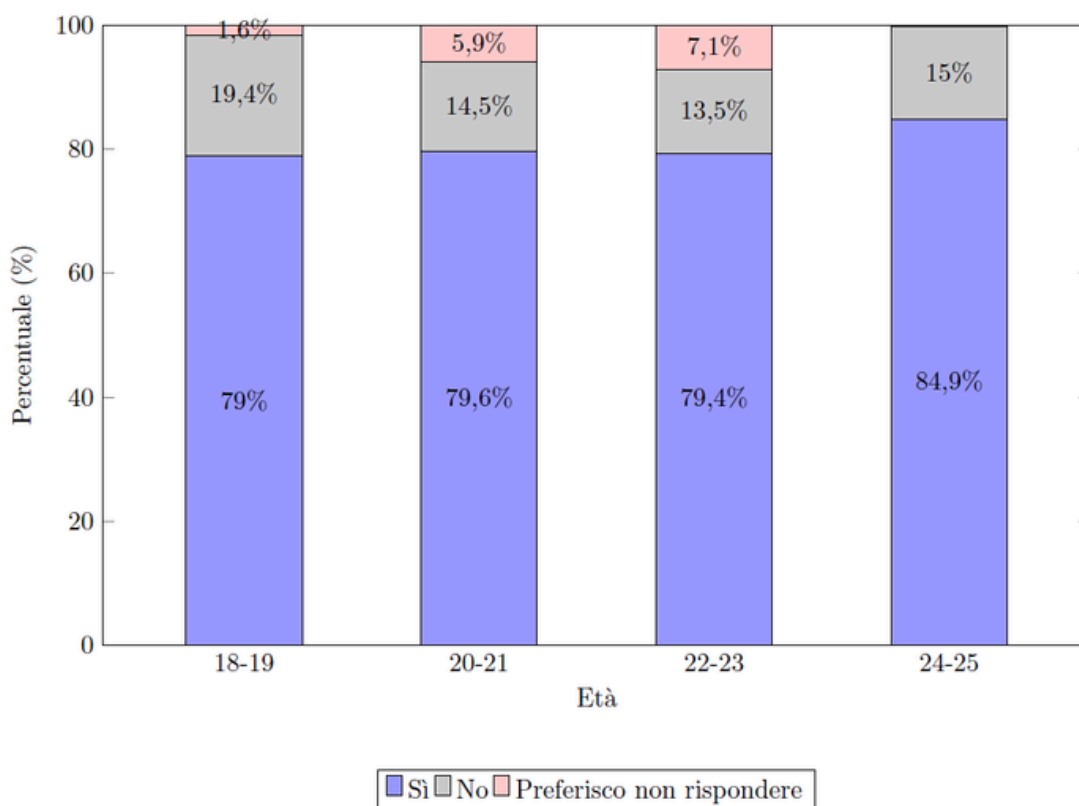
- **Genere:** Il campione analizzato si compone per il 59,9% di donne, per il 39% di uomini, mentre l'1,1% dei partecipanti ha preferito non specificare il proprio genere.
- **Età:** Le fasce più rappresentate sono 20-21 anni (36,9%) e 18-19 anni (21,6%), seguite da 22-23 anni (22,7%), configurando un campione di giovani adulti.
- **Livello di istruzione:** L'83,9% possiede un diploma di scuola superiore, il 12,7% una laurea triennale, indicando una buona rappresentatività delle fasce in formazione.

CONSUMO DI ALCOL E SOSTANZE STUPEFACENTI



- Il **66,2% degli intervistati** identifica la **guida sotto l'influenza di sostanze stupefacenti come "estremamente rischiosa"**, mentre il **49,8%** esprime lo **stesso livello di preoccupazione per la guida dopo il consumo di alcol**. Questo dato sembra evidenziare una disparità nella percezione dei rischi, suggerendo che i pericoli associati all'alcol possano essere sottovalutati rispetto a quelli delle sostanze stupefacenti. È possibile che questa discrepanza derivi da **una normalizzazione culturale del consumo di alcol** e una minore esposizione a campagne che sottolineano i suoi effetti negativi sulla guida..
- L'**80,4%** degli intervistati **ha dichiarato di aver consumato alcol o sostanze almeno una volta nella vita**. Tra queste, la cannabis con THC risulta la sostanza stupefacente più utilizzata, con il 18,2% degli intervistati che ne ha fatto uso. Tale dato pone in evidenza la necessità di affrontare la crescente diffusione di questa sostanza con iniziative educative specifiche che sottolineino i suoi effetti sul tempo di reazione e sulla capacità di concentrazione durante la guida.
- **Non esiste un'associazione statisticamente significativa tra l'età e il consumo di alcol e sostanze stupefacenti nel campione analizzato.** I risultati dei test statistici, sia il Chi-quadrato di Pearson sia il test esatto di Fisher, non hanno mostrato differenze rilevanti nelle proporzioni di consumo tra le diverse fasce d'età considerate. Questo suggerisce che il **consumo di alcol e sostanze stupefacenti non è limitato a una specifica fascia d'età**, ma rappresenta una pratica diffusa tra tutti i giovani adulti.

Figura 1. Ha mai consumato alcol e/o sostanze stupefacenti? (Per fascia d'età)



COMPORAMENTI DI GUIDA



- Il **73,6%** possiede la **patente di guida**. Di questi, il **59,7%** sono **neopatentati**, avendo conseguito la patente da meno di 3 anni.
- La gran parte dei partecipanti considera **estremamente o molto rischioso guidare sotto l'effetto di alcol (85,6%) e sostanze stupefacenti (88,3%)**.
- In particolare, emerge una **consapevolezza** marcata riguardo ai rischi legati agli **incidenti stradali**, con un punteggio medio di 4,4 su una scala da 1 (non rilevante) a 5 (molto rilevante), e ai **danni fisici** a sé stessi o ai passeggeri, con un punteggio medio di 4,3, suggerendo una forte preoccupazione per la sicurezza. Altri rischi, come la **sospensione della patente (3,98)** e le **conseguenze penali (3,96)**, sono anch'essi considerati rilevanti, indicando una consapevolezza diffusa delle possibili sanzioni legali e professionali. Sebbene la consapevolezza dei rischi emotivi o sociali, **come traumi emotivi e problemi di relazione (3,7) o il senso di colpa o vergogna (3,61)**, sia comunque presente, i rischi concreti e tangibili, legati principalmente alla sicurezza stradale, risultano essere quelli con il maggiore impatto percepito.

Analisi critica dei dati raccolti

Figura 2. Quando pensa ai rischi legati alla guida sotto l'effetto di alcol e/o sostanze stupefacenti, quali tra i seguenti ritiene più rilevanti? (Scala da 1 = non rilevante a 5 = molto rilevante)

Situazione	Score
Rischio di incidenti stradali	4,44
Danni fisici a se stessi e ai passeggeri	4,31
Sospensione o revoca della patente	3,98
Possibilità di sanzioni amministrative o multe elevate	3,77
Arresto e conseguenze penali	3,96
Traumi emotivi	3,7
Perdita del lavoro o difficoltà professionali	3,64
Senso di colpa o vergogna	3,61
Problema di relazione con famiglia ed amici	3,38
Aumento dei costi assicurativi	3,36

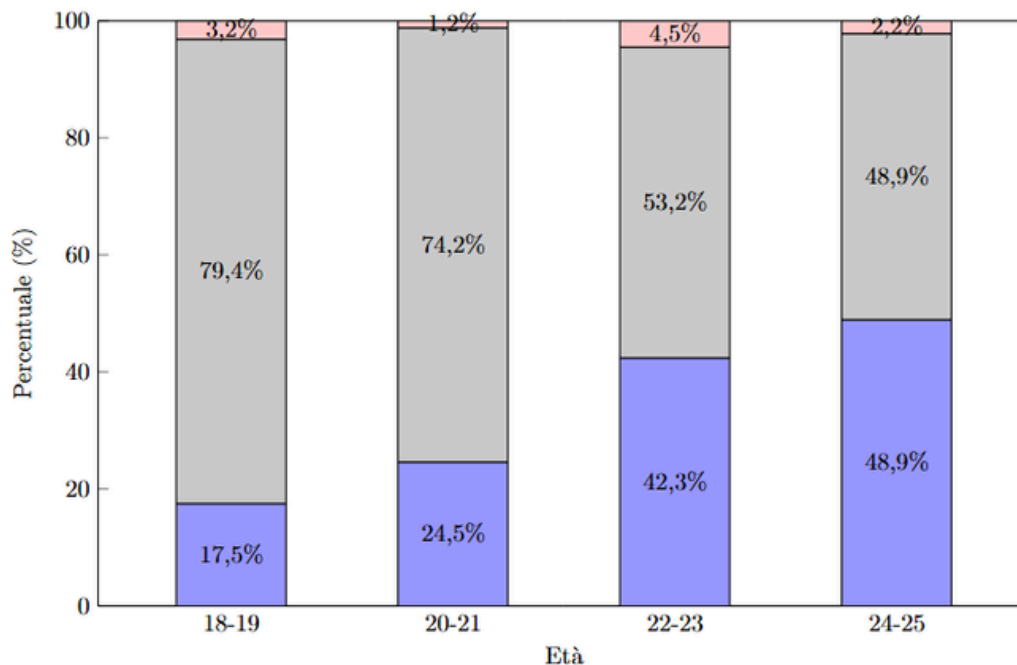


- Nonostante la consapevolezza dei rischi, circa il **33,3%** dei rispondenti **ammette di aver guidato almeno una volta sotto l'effetto di alcol e/o sostanze stupefacenti**.
- Questo dato rappresenta una evidenza di comportamenti a rischio nella popolazione giovanile e suggerisce la necessità di interventi mirati. Inoltre, la frequenza di questi comportamenti potrebbe essere indicativa di una percezione ridotta delle conseguenze legali e sociali.
- I dati mostrano **un'associazione significativa tra genere e guida sotto effetto di alcol e/o sostanze stupefacenti**, dove **i maschi riportano questa condotta con una frequenza significativamente maggiore rispetto alle femmine (50,8% vs 20,4%, p < 0.001)**.
- L'analisi mostra una **forte associazione tra età e guida sotto effetto di alcol e/o sostanze stupefacenti** (test del chi quadrato, p < 0.001). Si osserva un chiaro **pattern progressivo con l'aumentare dell'età**:
 1. 18-19 anni: 17,5%
 2. 20-21 anni: 24,5%
 3. 22-23 anni: 42,3%
 4. 24-25 anni: 48,9%

I confronti a coppie con correzione di Bonferroni ($\alpha = 0.005$) rivelano differenze statisticamente significative principalmente tra i gruppi di età non adiacenti. Le differenze più marcate si osservano tra il gruppo 18-19 anni e i gruppi 22-23 e 24-25 anni ($p < 0.001$), così come tra il gruppo 20-21 anni e il gruppo 24-25 anni ($p < 0.001$). È particolarmente significativo come la percentuale di chi riporta di aver guidato sotto effetto di sostanze quasi triplichi **tra i 18-19 anni e i 24-25 anni, passando dal 17,5% al 48,9%**.

Analisi critica dei dati raccolti

Figura 3. Le è mai capitato di guidare dopo aver consumato alcol e/o sostanze stupefacenti? (Per fascia d'età)



- I dati mostrano **un'associazione significativa tra gli anni di possesso della patente e la guida sotto effetto di sostanze**. Gli studenti con **patente da meno di un anno** riportano questa condotta nel **12,9% dei casi**, percentuale che sale al **27%** per chi ha la **patente da 1-3 anni** e aumenta significativamente al **43,9%** per chi ha la **patente da 3-5 anni** ($p < 0.001$). Questo pattern progressivo continua fino al **62,8%** per chi ha la **patente da 5-7 anni**. La differenza è particolarmente marcata confrontando **i neopatentati con chi ha la patente da più di 3 anni, con un odds ratio di 5,2** ($p < 0.001$).
- Un'associazione significativa emerge tra **l'autovalutazione delle capacità di guida e la guida sotto effetto di sostanze (Test Chi Quadrato di Pearson, $p < 0.001$)**. L'analisi dei confronti a coppie con correzione di Bonferroni ($\alpha = 0.005$) rivela che il **52,4%** di chi si considera **"molto più abile"** e il **43,6%** di chi si considera **"più abile"** riporta di aver guidato sotto effetto di sostanze, percentuali **significativamente più elevate rispetto a chi si valuta nella media (27%)**. Chi si valuta **"meno abile"** riporta la **percentuale più bassa (10,5%)**. È interessante notare che chi si valuta **"molto meno abile"** riporta una percentuale (26,3%) simile a chi si valuta nella media, sebbene questo dato vada interpretato con cautela dato il basso numero di osservazioni in questa categoria ($n=19$).



- I dati raccolti evidenziano **comportamenti di guida variabili negli ultimi 12 mesi in relazione al consumo di alcol e sostanze stupefacenti**, con una chiara diminuzione della frequenza della guida all'aumentare del livello di consumo. **Dopo aver bevuto un singolo drink, una quota significativa degli intervistati (38,9%) dichiara di guidare "qualche volta" o spesso (23%), mentre con consumi moderati (2-3 drink), il comportamento diventa più prudente, pur restando rilevante la percentuale di chi guida "raramente" (33%) o "qualche volta" (33,9%).** Con consumi elevati (4 o più drink), oltre la metà degli intervistati (53,8%) dichiara di non guidare mai, evidenziando una maggiore consapevolezza del rischio.
- Rispetto all'alcol, la **guida dopo l'uso di cannabis è meno frequente rispetto ma comunque presente (10,4% "qualche volta")**, mentre la guida dopo l'uso di **sostanze stupefacenti diverse dalla cannabis mostra una quasi totale assenza (94% "mai")**.

Figura 4. Nel corso degli ultimi 12 mesi, le è mai capitato di guidare: (la parola "drink" indica una lattina di birra da 33cl, un bicchiere di vino o un bicchierino di superalcolico)

Item	Mai	Raramente	Qualche volta	Spesso	Molto spesso	Sempre	Totale
Dopo aver bevuto un drink	7,94%	16,67%	38,89%	23,02%	7,14%	6,35%	100%
Dopo aver bevuto 2 o 3 drink	17,43%	33,03%	33,94%	11,01%	3,67%	0,92%	100%
Dopo aver bevuto 4 o 5 drink	53,77%	25,47%	15,09%	4,72%	0%	0,94%	100%
Dopo aver bevuto più di 5 drink	65,45%	18,18%	9,09%	5,45%	0,91%	0,91%	100%
Dopo aver fatto uso di cannabis	70,75%	9,43%	10,38%	2,83%	3,77%	2,83%	100%
Dopo altre sostanze stupefacenti	94,06%	2,97%	2,97%	0%	0%	0%	100%

Analisi critica dei dati raccolti

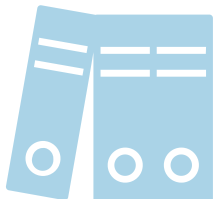


- In generale, i risultati evidenziano **una netta disapprovazione verso l'idea di mettersi alla guida dopo aver consumato alcol o sostanze stupefacenti**, con un punteggio medio complessivo di 2,16 su una scala da 1 a 5. Tuttavia, ci sono alcune situazioni in cui una parte delle persone sembra percepire il comportamento come leggermente più accettabile, come in caso di **emergenza imprevista** (punteggio medio = 2,52), **quando il consumo di alcol o sostanze stupefacenti avviene durante un pasto** (punteggio medio = 2,19), o **quando si è la persona meno compromessa all'interno del veicolo** (punteggio medio = 2,23), in generale i punteggi restano piuttosto bassi. Le circostanze che potrebbero sembrare più favorevoli, come **avere un veicolo dotato di sistemi avanzati di assistenza alla guida** (punteggio medio = 2,11) o **la presenza di cinture di sicurezza per tutti i passeggeri** (punteggio medio = 1,82), **non vengono percepite come giustificative** per guidare sotto l'effetto di sostanze. Anche situazioni in cui si percepisce un minor rischio, come **guidare di giorno** (punteggio medio = 1,82) o percorrere un **tragitto breve** e su **strade poco trafficate** (punteggio medio = 2,14), **non aumentano significativamente la percezione di sicurezza**.

Figura 5. Quanto secondo lei è accettabile per una persona mettersi alla guida dopo aver consumato alcol e/o sostanze stupefacenti in una delle seguenti situazioni? (Scala 1 = per niente d'accordo - 5 = pienamente d'accordo)

Situazione	Score
Non lo riterrei comunque accettabile	3,33
Se si trovasse in una situazione di emergenza imprevista	2,52
Se fosse la persona meno compromessa all'interno del veicolo	2,23
Se il percorso fosse breve e su strade poco trafficate	2,14
Se avesse consumato alcol e/o sostanze stupefacenti durante un pasto	2,19
Se il veicolo fosse dotato di sistemi avanzati di assistenza alla guida	2,11
Se ritenesse che il consumo di alcol o sostanze stupefacenti fosse "moderato"	2,20
Se conoscesse bene il tragitto da percorrere	1,95
Se si sentisse in grado di guidare	1,99
Se fosse da solo/a in auto	1,89
Se fosse sicuro di non essere sottoposto/a ad un controllo delle Forze dell'Ordine	1,85
Se tutti i passeggeri nel veicolo avessero la cintura di sicurezza	1,82
Se stesse guidando di giorno	1,82

CONOSCENZA DELLE NORMATIVE



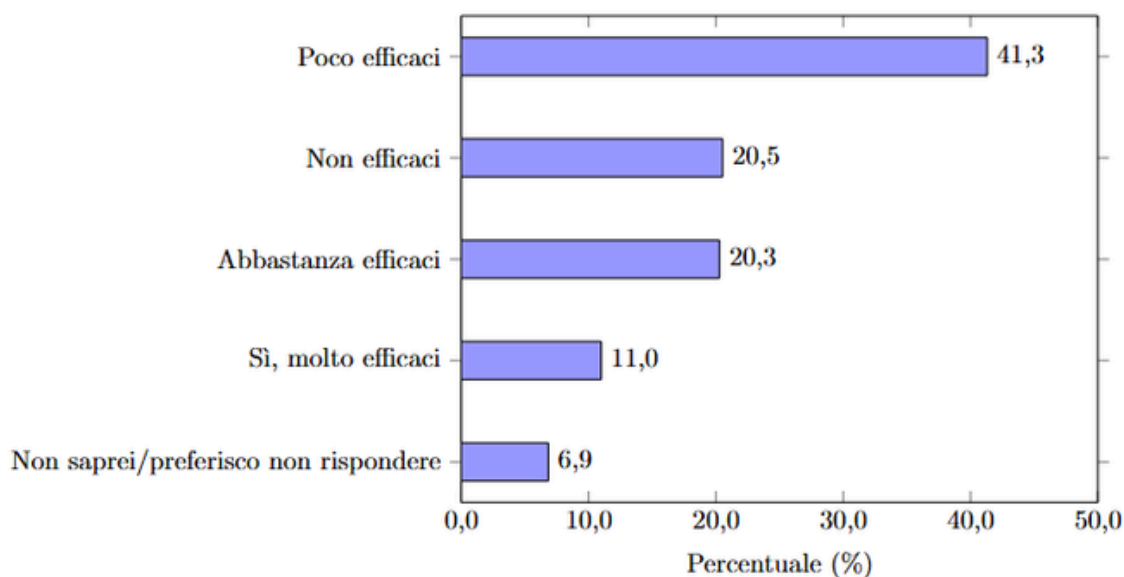
- Il **68,3%** degli intervistati dichiara di conoscere i **limiti legali di tasso alcolemico per la guida**, mentre una **percentuale inferiore (55,2%)** è consapevole delle **sanzioni previste per la guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti**. Questo dato suggerisce che le informazioni legate alle recenti modifiche al Codice della strada comprensibilmente non siano sufficientemente diffuse o efficaci nel raggiungere la popolazione giovanile. La creazione di strumenti digitali accessibili che forniscano informazioni aggiornate e chiare potrebbe contribuire a colmare queste lacune conoscitive.
- L'**11%** degli intervistati che ha dichiarato di conoscere i **limiti legali di tasso alcolemico per la guida non ha però individuato correttamente il limite per i neopatentati**, indicando 0,5 g/L, 0,8 g/L o 1 g/L. Questa percentuale sale addirittura al **26,3%** per quanto riguarda i **limiti legali di tasso alcolemico per i guidatori che hanno conseguito la patente di guida da più di tre anni**.
- Il **71%** degli intervistati ha dichiarato di conoscere le sanzioni legate alla guida in stato di ebbrezza. Tuttavia, il **25% delle risposte fornite risulta errato**, evidenziando una possibile confusione o una conoscenza imprecisa delle normative vigenti.
- Analogamente, il **55% ha affermato di essere a conoscenza delle sanzioni per la guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, ma il 22% delle risposte fornite risulta non corretto**.
- Solo il **16,2% considera "molto probabile" essere sottoposto a un controllo**, mentre il 27,3% lo ritiene improbabile o molto improbabile. Questo dato indica una percezione di bassa deterrenza, che potrebbe incentivare comportamenti a rischio. È fondamentale **rafforzare la presenza visibile delle forze dell'ordine** e promuovere **campagne di comunicazione che sottolineino la frequenza, la serietà e le conseguenze dei controlli**.
- L'**87%** dei partecipanti **non è mai stato sottoposto ad un test alcolemico e/o test salivare per la ricerca di sostanze stupefacenti durante un controllo in strada**.

EFFICACIA PERCEPITA DELLE CAMPAGNE DI SENSIBILIZZAZIONE



- Solo il **10,1%** degli intervistati ritiene che le attuali campagne di sensibilizzazione siano **“molto efficaci”**, mentre il **41,3%** le giudica **“poco efficaci”** e il **20,5%** **“non efficaci”**. Questo risultato evidenzia l'urgenza di ridefinire le strategie di comunicazione, rendendole più coinvolgenti e specifiche per il pubblico giovane.

Figura 6. Pensa che gli attuali programmi di sensibilizzazione sull'incidentalità stradale causata da alcol e/o sostanze stupefacenti siano efficaci?

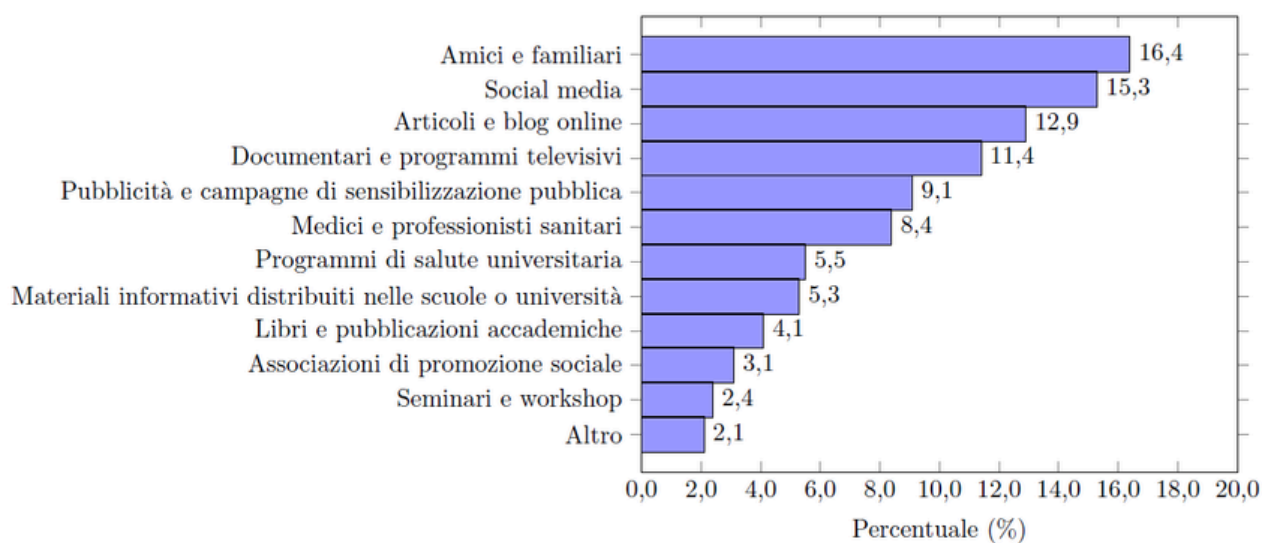


- Tra le proposte avanzate dagli intervistati per la sensibilizzazione dei giovani sui pericoli della guida sotto l'effetto di alcol e/o sostanze stupefacenti, emergono le **campagne di sensibilizzazione sui social media (31,3%)** e i **programmi di educazione stradale nelle scuole medie inferiori e superiori (32%)**. Tali approcci dovrebbero essere integrati con metodologie interattive, come simulazioni pratiche e l'uso di tecnologie immersive, per amplificare l'efficacia del messaggio.



- I risultati emersi riguardo alle **fonti di informazione** sugli effetti dell'alcol e delle sostanze stupefacenti alla guida evidenziano che la maggior parte degli studenti attinge principalmente da fonti informali. I **social media** si confermano come la principale fonte di informazione, con il 19,2% degli intervistati che indica questa piattaforma come il canale privilegiato. Segue da vicino **l'influenza di amici e familiari** (16,4%), che giocano un ruolo centrale nell'informare sulle problematiche legate all'alcol e alle sostanze. Altri canali significativi includono **articoli e blog online** (12,9%) e **documentari e programmi televisivi** (11,4%), mentre le fonti professionali, come **medici e professionisti sanitari** (8,3%), risultano essere meno prevalenti. Le **campagne di sensibilizzazione pubblica e i materiali informativi** distribuiti nelle scuole e università contribuiscono in modo più moderato, con percentuali del 9,1% e del 5,3% rispettivamente. Questi dati suggeriscono che, nonostante esistano sforzi educativi istituzionali, le **informazioni che arrivano ai giovani provengono principalmente da fonti meno strutturate e più facilmente accessibili**, come i *social media* e le reti informali.

Figura 7. Da dove ha ottenuto maggiormente le informazioni sugli effetti dell'alcol e/o sostanze stupefacenti alla guida? (È possibile indicare più di un'opzione)



VALORI SIMBOLICI



- I dati evidenziano una complessità di fattori che influenzano la decisione di consumare sostanze stupefacenti, con una distribuzione relativamente uniforme tra diverse categorie di motivazioni. **I fattori emotivi (18,9%), la ricerca di divertimento o socializzazione (18,2%) e le pressioni sociali (18,2%), risultano tra le cause più segnalate, seguite dalla curiosità o desiderio di sperimentare (17%).** Questi risultati suggeriscono che il consumo di sostanze è fortemente influenzato da **dinamiche relazionali e personali**, indicando la necessità di affrontare il problema da una prospettiva multidimensionale.
- Dall'analisi dei significati simbolici associati al consumo di alcol o sostanze stupefacenti emerge un quadro significativo che **privilegia le dimensioni individuali rispetto a quelle socio-culturali**. Il punteggio più elevato è attribuito allo svago (punteggio medio = 3.4), seguito dalla fuga dai problemi (punteggio medio = 2.9) e dal relax (punteggio medio = 2.7), tutti valori superiori alla media generale (2.6). Questo suggerisce una predominanza di motivazioni legate al piacere individuale e alla gestione dello stress. Al contrario, le dimensioni sociali come la tradizione culturale (punteggio medio = 2.3), la ribellione (punteggio medio = 2.2) e lo *status* (punteggio medio = 2), ricevono i punteggi più bassi, suggerendo come il consumo di alcol e/o sostanze stupefacenti sia percepito principalmente come una **scelta personale piuttosto che come risposta a pressioni o norme sociali**. Particolarmente rilevante è il secondo punteggio più alto attribuito alla **“fuga dai problemi”**, che evidenzia una componente di **coping disfunzionale nell'uso di alcol e/o sostanze stupefacenti**, suggerendo la necessità di interventi preventivi mirati non solo alla riduzione del consumo ricreativo, ma anche al potenziamento delle strategie di gestione dello stress e delle difficoltà personali.
- Interessante è il confronto tra i fattori che influenzano la decisione di consumare e i **significati simbolici** attribuiti al consumo di alcol o sostanze, che privilegiano motivazioni individuali come lo **svago, la fuga dai problemi e il relax**. La convergenza tra i punteggi simbolici più elevati e le risposte legate a fattori emotivi e alla ricerca di socializzazione conferma che **il consumo è percepito come una risposta a bisogni personali**, spesso legati alla **gestione dello stress o alla ricerca di piacere**. Tuttavia, le dimensioni sociali e culturali, come la ribellione o lo status, ricevono punteggi inferiori, suggerendo che **il consumo non è generalmente visto come uno strumento per affermare un'identità sociale**.

Analisi critica dei dati raccolti

Figura 8. Quando pensa al consumo di alcol o sostanze, quali tra i seguenti significati le sembrano più rilevanti? (Scala da 1 = per nulla rilevante a 5 = molto rilevante)

Motivazione	Score
Svago	3,39
Fuga dai problemi	2,90
Relax	2,66
Integrazione sociale	2,56
Esplorazione	2,53
Adattamento alle aspettative sociali	2,43
Tradizione culturale	2,33
Ribellione	2,17
Status	2,05



- **Non emergono differenze statisticamente significative** nella distribuzione dei fattori che influenzano il consumo di alcolici e sostanze stupefacenti **in base al genere e all'età**.
- I dati raccolti evidenziano una **netta disapprovazione sociale** verso il consumo di alcol e sostanze stupefacenti prima di mettersi alla guida. Sebbene l'alcol sembri essere considerato più tollerabile, in particolare tra amici e nella comunità, con una media rispettivamente di 2,22 e 2,07, resta comunque largamente inaccettabile, soprattutto nell'ambito familiare, dove il punteggio scende a 1,65. D'altro canto, **l'uso di sostanze stupefacenti prima della guida è percepito in larghissima maggioranza come inaccettabile**, con una media complessiva di 1,65 (rispetto a 1,98 per l'alcol), che riflette **un rifiuto deciso da parte di tutti i gruppi considerati** (famiglia, amici e comunità).
- Il **65,8%** dei rispondenti ritiene che la **guida sotto l'effetto dell'alcol sia rischiosa tanto quanto la guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, con una differenza significativa tra generi** (test del chi quadrato di Pearson, $p < 0.001$). Il **26,7% dei maschi** (rispetto al 10,6% delle femmine) **considera la guida sotto l'effetto dell'alcol più rischiosa**. È interessante notare come **le femmine tendano maggiormente a considerare i due comportamenti come ugualmente rischiosi (71,8%) rispetto ai maschi (56,0%)**.
- Il **16,4%** dei rispondenti ammette che **lui/lei stesso, un membro della sua famiglia o una persona appartenente alla sua ristretta cerchia di amici è rimasto coinvolto**, riportando lesioni o perdendo la vita, **in un incidente stradale correlato all'assunzione di alcol o sostanze stupefacenti**.

CONSUMO DI ALCOL E SOSTANZE STUPEFACENTI



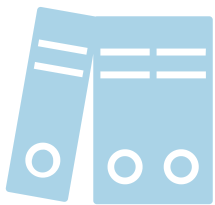
- **Percezione del rischio:** La guida sotto l'influenza di sostanze stupefacenti è percepita come più pericolosa (62,2%) rispetto all'alcol (49,8%), evidenziando una possibile sottovalutazione del rischio associato all'alcol, probabilmente dovuta alla sua normalizzazione culturale.
- **Diffusione delle sostanze:** L'80,4% degli intervistati ha consumato alcol o sostanze almeno una volta, con la cannabis (18,2%) come sostanza stupefacente più utilizzata. Questo sottolinea la necessità di iniziative mirate che affrontino i suoi effetti sulla guida.
- **Età e consumo:** Non esiste un'associazione statisticamente significativa tra l'età e il consumo di alcol e sostanze stupefacenti nel campione analizzato. Il consumo di alcol e sostanze stupefacenti non è limitato a una specifica fascia d'età, ma rappresenta una pratica diffusa tra tutti i giovani adulti.

COMPORAMENTI DI GUIDA



- **Comportamenti a rischio:** Nonostante una consapevolezza generale dei rischi, il 33,3% degli intervistati ha guidato sotto l'effetto di alcol o droghe almeno una volta. Questo evidenzia la necessità di interventi educativi per modificare norme sociali e culturali.
- **Differenze di genere e patente:** I maschi e i possessori di patente da oltre tre anni sono più inclini a comportamenti a rischio rispetto alle femmine e ai neopatentati, che mostrano maggiore consapevolezza dei pericoli.
- **Percezione errata delle proprie capacità:** Coloro che si considerano più abili alla guida tendono a mettersi più frequentemente al volante dopo il consumo, indicando una possibile percezione di invulnerabilità che deve essere affrontata e corretta.
- **Consumo e frequenza di guida:** Il comportamento alla guida varia in base al livello di consumo: con 4 o più drink, oltre il 50% evita di guidare, ma il consumo moderato (2-3 drink) è spesso erroneamente ritenuto compatibile con una guida sicura.
- **Accettabilità sociale:** Le situazioni emergenziali, il consumo di alcol o sostanze stupefacenti durante i pasti, l'essere la persona meno compromessa all'interno del veicolo e i percorsi brevi sono spesso percepiti come giustificazioni per guidare in stato alterato, suggerendo una comprensione insufficiente dei rischi.

CONOSCENZA DELLE NORMATIVE



- **Informazione insufficiente:** Solo il 63,3% conosce i limiti di tasso alcolemico e meno del 55,2% è consapevole delle sanzioni per guida sotto l'effetto di droghe, evidenziando la necessità di campagne informative più efficaci.
- **Percezione dei controlli:** L'87% non è mai stato sottoposto a un test alcolemico o salivare, e solo il 16,2% considera molto probabile essere sottoposto ad un controllo sulla strada. Questo indica una percezione di bassa deterrenza che potrebbe incentivare o comunque non prevenire comportamenti rischiosi.

EFFICACIA PERCEPITA DELLE CAMPAGNE DI SENSIBILIZZAZIONE



- **Bassa efficacia percepita:** Solo il 10,1% ritiene le campagne “molto efficaci”, mentre il 41,3% le giudica “poco efficaci”. Tra le proposte, emergono come preferiti i social media e i programmi nelle scuole, con un forte interesse per strumenti interattivi come simulazioni pratiche.
- **Fonti di informazione:** I social media e le reti informali (amici e familiari) sono le principali fonti di informazione, con scarso utilizzo di fonti istituzionali, suggerendo l'opportunità di potenziare la comunicazione digitale istituzionale.

VALORI SIMBOLICI



- **Consumo e fattori rilevanti:** Il consumo di alcol e sostanze stupefacenti è influenzato da fattori emotivi e personali, come il desiderio di svago (punteggio medio = 3,4) e la fuga dai problemi (punteggio medio = 2,9). Le motivazioni sociali sono meno rilevanti, suggerendo che il consumo è visto principalmente come una scelta individuale.
- **Disapprovazione sociale:** L'alcol è considerato più tollerabile rispetto agli stupefacenti, soprattutto tra amici, ma entrambi sono largamente rifiutati nell'ambito familiare, indicando margini per rafforzare la disapprovazione sociale.

Conclusioni e raccomandazioni

Alla luce dei risultati emersi dall'indagine, si ritiene fondamentale **intervenire in modo mirato e strutturato** per affrontare le problematiche riscontrate. Le risposte degli studenti indicano la necessità di azioni che vadano oltre la semplice informazione, favorendo un cambiamento comportamentale concreto. Per rispondere a queste esigenze e promuovere una cultura della sicurezza stradale, è possibile sviluppare una serie di raccomandazioni, che si articolano in diversi ambiti: **educativo, sociale e istituzionale**. Di seguito vengono proposte le **principali linee di intervento**.

INTERVENTI EDUCATIVI

- Rafforzare i programmi di educazione stradale nelle scuole e nelle università, includendo simulazioni interattive che permettano agli studenti di comprendere direttamente i rischi legati alla guida in stato alterato.
- Coinvolgere esperti del settore sanitario e legale per fornire una comprensione completa delle conseguenze, sia fisiche che legali, dei comportamenti a rischio.

MONITORAGGIO CONTINUO

- Creare un sistema di raccolta dati longitudinale per monitorare l'evoluzione dei comportamenti a rischio e l'efficacia delle campagne nel tempo.
- Integrare le evidenze empiriche quantitative con studi qualitativi, come interviste e *focus group*, per approfondire le motivazioni sottostanti i comportamenti pericolosi.

CAMPAGNE DI SENSIBILIZZAZIONE

- Utilizzare i *social media* per diffondere messaggi mirati, sfruttando format moderni come brevi video didattici, *storytelling* e *gamification*.
- Collaborare con influencer e role model giovanili per amplificare il messaggio e renderlo più rilevante per il *target* demografico.

INIZIATIVE INTEGRATE

- Promuovere collaborazioni tra istituzioni pubbliche, scuole e università per garantire una diffusione capillare delle informazioni.
- Sviluppare *partnership* con associazioni locali e nazionali per creare una rete di supporto che combini prevenzione, educazione e interventi mirati.

In conclusione, i risultati ottenuti da questa indagine evidenziano un **quadro complesso che richiede un intervento coordinato e multidimensionale** per affrontare in modo efficace i comportamenti a rischio, in particolare tra gli studenti universitari. Le raccomandazioni presentate offrono una guida per promuovere una cultura della sicurezza stradale che non si limiti alla semplice informazione, ma che favorisca un **cambiamento duraturo e consapevole**. È cruciale un impegno continuo da parte di tutti gli attori coinvolti, dalle istituzioni educative alle autorità pubbliche, dalle organizzazioni locali agli stessi studenti, per rendere più sicura la comunità e ridurre gli incidenti legati alla guida in stato alterato. Solo con un **approccio integrato e mirato**, che combina prevenzione, educazione e monitoraggio, si potrà ottenere un impatto positivo e sostenibile sul comportamento dei giovani, salvaguardando così la loro sicurezza e quella di tutti gli utenti della strada.

Riferimenti bibliografici principali

- FISU, 2011. “Gli italiani e l'alcol. Consumi, tendenze ed atteggiamenti in Italia”. <https://www.fisu.it/2018/01/19/gli-italiani-e-lalcol-indagine-doxa-gennaio-2011/>
- Fusari, Carlo, and Sara Rolando. 2024. 'Guida in Statio Di Ebbrezza Tra i Giovani. Un'indagine Sulle Motivazioni, Sui Fattori Deterrenti e Sul Rischio Percepito'. MISSION, no. 67 (November), 33–37. <https://doi.org/10.3280/mis67-2024oa18171>
- ISTAT, 2024a. “Incidenti Stradali. Anno 2023”. <https://www.istat.it/wp-content/uploads/2024/07/REPORT-INCIDENTI-STRADALI-2023.pdf>
- ISTAT, 2024b. “Incidenti Stradali in Sardegna. Anno 2023”. https://www.istat.it/wp-content/uploads/2024/11/FOCUS_SARDEGNA-2023.pdf
- Polizia locale Sassari, 2024. “Report Attività 2024”. https://www.comune.sassari.it/galleries/docnews/polizia_locale_report_2024.pdf

Contatti

Prof. Marco Calaresu



+39 3331357233



mcalaresu@uniss.it



Dipartimento di Giurisprudenza
Viale Mancini n. 5, Sassari

