

🔍 Gli articoli di questa sezione sono sottoposti a referaggio doppiamente cieco (double blind peer review process) e seguono gli standard in uso per le pubblicazioni scientifiche a livello internazionale ed accettati dalle principali banche dati citazionali

# Guida in stato di ebbrezza tra i giovani. Un'indagine sulle motivazioni, sui fattori deterrenti e sul rischio percepito

Carlo Fusari\*, Sara Rolando\*\*

Articolo sottomesso: 16/07/2024, accettato: 23/09/2024

## Introduzione

Il tema della guida in stato d'ebbrezza è presente nella letteratura scientifica e nei documenti istituzionali europei e internazionali sin dagli anni Sessanta. Uno studio realizzato su mandato della Commissione Europea nel 2014 ha stimato che circa un quarto degli incidenti fatali che avvengono ogni anno nei Paesi dell'Unione Europea è collegato al consumo di alcolici (Ecorys, 2014) e ancora oggi, a distanza di quasi dieci anni, l'OMS parla di percentuali simili per quanto riguarda i Paesi ad alto reddito, mentre per i Paesi a medio e basso reddito si stima che le percentuali siano ancora maggiori, dal 33% al 69% a seconda del Paese (WHO, 2022).

Una quantificazione effettiva a livello ufficiale in Italia risulta ad oggi complicata. L'ISTAT identifica circa il 10% dei sinistri rilevati come incidenti alcol-correlati, ma questo dato appare sottostimato se comparato con le ricerche nazionali e internazionali. Questa considerazione è esplicitata nella relazione 2022 del Ministro della Salute al Parlamento sugli interventi realizzati ai sensi della Legge 30.3.2001, n. 125 (la Legge quadro in materia di alcol in Italia), in cui si legge che "il numero di incidenti legati allo stato di alterazione psicofisica comunicati dagli Organi di rilevazione appare spesso sottostimato" (Ministero della Salute, 2022).

Una spiegazione è stata elaborata dal gruppo di lavoro che ha collaborato alla stesura del *Libro Bianco* del 2022, redatto a seguito della Conferenza Nazionale Alcol del marzo 2022. In merito all'indisponibilità di dati precisi e attendibili sull'incidentalità correlata all'uso di alcol, il gruppo di lavoro ha individuato una serie di cause tra le quali: la mancata disponibilità di etilometri in certe circostanze, la non sistematica restituzione dei dati alle Forze dell'Ordine da parte delle strutture sanitarie preposte, la mancata verifica dell'informazione se non a seguito di ricorsi giudiziari, la diversità degli indicatori utilizzati nelle rilevazioni delle diverse Forze dell'Ordine coinvolte, la non sistematica rilevazione dell'alcolemia del guidatore in caso di decesso o ricovero d'urgenza, la rarità delle rilevazioni nel caso in cui un incidente non coinvolga terze persone (Libro Bianco, 2022). A tutto ciò si aggiunge il fatto che il dato ISTAT si basa soltanto sui sinistri verbalizzati dalle Forze

dell'Ordine, che insieme rappresentano meno del 40% degli incidenti totali che avvengono in Italia (Libro Bianco, 2022).

Oltre a ciò bisogna considerare che l'incidentalità descrive soltanto una parte del fenomeno, in quanto non tutti gli episodi di guida in stato di ebbrezza conducono automaticamente a un incidente. Una quantificazione effettiva e attendibile del fenomeno della guida in stato di ebbrezza in Italia al giorno d'oggi appare dunque ancora piuttosto complicata.

Le risposte che le istituzioni hanno messo in campo a livello internazionale sono state varie e differenti: dall'abbassamento del livello del tasso alcolemico consentito e l'aumento dei controlli in strada a risposte di carattere preventivo, come i percorsi di sensibilizzazione nelle scuole.

In parallelo, la comunità scientifica ha provato a comprendere questo fenomeno analizzandolo sotto diversi aspetti: indagandone le cause, valutando l'efficacia degli interventi in atto e cercando di individuare correlazioni utili a ideare interventi più mirati. In particolare, gli studi sulle motivazioni che spingono le persone a mettersi alla guida dopo aver bevuto costituiscono un filone di letteratura molto ricco che ha identificato un insieme di fattori che possono essere raggruppati in: fattori psicologici, influenze sociali e relazionali, variabili socio-demografiche e di contesto.

Il presente lavoro si basa in particolare sui seguenti riferimenti teorici:

- gli studi, afferenti alla sociologia del diritto, che hanno indagato la relazione tra la conoscenza e comprensione delle norme e la guida in stato di ebbrezza, basandosi sulle cosiddette teorie KOL - *Knowledge and Opinion about Law* (Podgórecki *et al.*, 1973; Alonso *et al.*, 2015; Beccaria *et al.*, 2019);
- le ricerche psicologiche che hanno provato a spiegare il fenomeno della guida in stato di ebbrezza attraverso la teoria del comportamento pianificato (TPB) di Ajzen (Cooke *et al.*, 2016);
- gli studi che hanno investigato il cosiddetto *optimistic bias* (Weinstein, 1980), ovvero la tendenza dell'essere umano a sovrastimare la possibilità di sperimentare in prima persona esperienze positive e sottostimare la possibilità di sperimentare esperienze negative (González-Iglesias *et al.*, 2015).

Inoltre sono stati considerati studi che hanno indagato la correlazione tra le diverse variabili della TPB, la guida in stato di ebbrezza e altri potenziali determinanti, di volta in volta differenti, come l'effetto deterrente dei controlli da parte delle Forze dell'Ordine (Meesmann *et al.*, 2015) o l'impulsività (Vankov and Schroeter, 2021), e studi che hanno provato a indagare il ruolo di fattori oggettivi come l'età, il genere, l'esperienza di guida pregressa, l'orario della giornata, ecc. e studiarne l'in-

\* Pedagogista, Responsabile Area politiche giovanili e del territorio della Cooperativa Sociale AEPER, Bergamo.

\*\* Sociologa (PhD), Responsabile settore ricerca Eclectica+ Impresa Sociale, Docente EMDAS, Torino.

terazione con i fattori soggettivi quali l'ebbrezza (Jie-Ling and Yuan-Chang, 2021; Vankov and Schroeter, 2021).

Sulla base di queste teorie di riferimento, lo studio che presentiamo si è posto l'obiettivo di indagare le motivazioni che spingono alla guida in stato di ebbrezza i giovani tra i 18 e i 30 anni in un contesto specifico, quello della provincia di Bergamo. Lo scopo più generale era quello di rilevare alcuni elementi utili alla comprensione del fenomeno e alla progettazione di interventi di prevenzione e limitazione dei rischi basati su messaggi specifici.

## Metodologia

È stato predisposto un questionario online rivolto ai giovani di età compresa tra i 18 e i 30 anni residenti in provincia di Bergamo. Allo studio hanno preso parte 170 persone, raggiunte grazie alla diffusione sui social network nell'ambito del progetto di prevenzione e limitazione dei rischi "Goodnight", promosso dalla Cooperativa Sociale Aeper attraverso un finanziamento di Regione Lombardia e attivo in provincia di Bergamo. Il questionario, composto in parte da domande a risposta chiusa e in parte da domande aperte, è stato costruito a partire da modelli simili presenti in letteratura, in parte utilizzando scale già validate e in parte riadattando alcune domande al contesto specifico, al target individuato e alle finalità specifiche del presente studio.

Lo strumento finale comprende 42 domande raggruppate in 8 batterie, che coprono le seguenti aree di indagine:

- variabili socio-demografiche;
- abitudini di guida;
- conoscenza, percezione e opinioni sulle norme e sulle sanzioni;
- opinioni sull'efficacia delle misure punitive;
- atteggiamento individuale rispetto alla guida in stato di ebbrezza sotto effetto di alcol e norme sociali percepite;
- abitudini di consumo;
- abitudini rispetto alla guida sotto l'effetto di alcol (in veste di conducente), motivazioni e percezione di autocontrollo;
- abitudini rispetto alla guida sotto l'effetto di alcol (in veste di passeggero).

I dati sono trattati con l'ausilio del software per l'analisi statistica SPSS.

## Risultati

Il questionario ha raggiunto un campione piuttosto eterogeneo dal punto di vista dell'età (età media 23,6 anni), del genere (47,1% maschi, 51,8% femmine) e della provenienza geografica (limitatamente ai Comuni della provincia di Bergamo).

Per quanto concerne il livello di istruzione, il 50,6% dei rispondenti ha completato la scuola secondaria di secondo grado, mentre il 40% ha un titolo di studio superiore (laurea o dottorato) e soltanto il 9,4% ha conseguito solo la licenza media.

Sono state raggiunte persone in possesso della patente B (84,1%) e della patente A/A1/A2 (27,6%), ma anche persone senza alcun tipo di patente (3,2%).

Dalle risposte sull'esperienza di guida e sulla percezione delle proprie abilità emergono i primi elementi rilevanti. Innanzitutto vi è un evidente squilibrio nell'autopercezione relativa alle proprie capacità di guida, in quanto i giovani che credono di guidare meglio degli altri (35,9%) sono molti di più di quelli che si riconoscono meno abili della media (6,4%).

Inoltre, se si incrocia questo dato con l'esperienza di guida si osserva che, diversamente da quanto ci si potrebbe aspettare, il numero di giovani che si definiscono molto più abili rispetto alla media è maggiore tra quelli che guidano da meno di un anno (11,8%) rispetto a coloro con un'esperienza di guida compresa tra un anno e 5 anni (4,4%) e a coloro che guidano da più di 5 anni (5,6%).

Indagando le abitudini di consumo degli intervistati emerge che l'80% consuma alcolici almeno una volta a settimana. Il 47,1% dice di non avere mai sperimentato il binge drinking, mentre il 44,4% dichiara di aver consumato più di 5 drink in una sola occasione almeno una volta nell'ultimo mese.

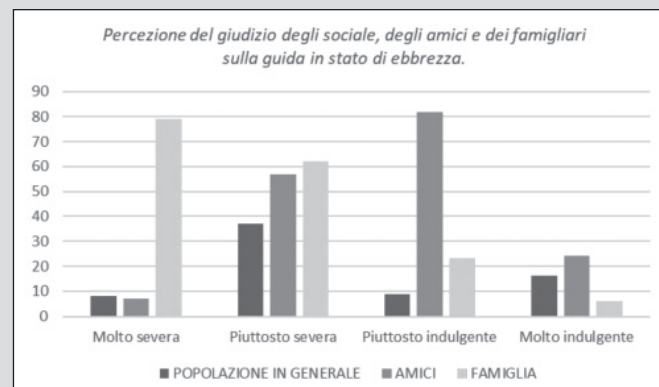
Le risposte sulla conoscenza delle leggi connesse alla guida in stato di ebbrezza restituiscono elementi altrettanto interessanti. La percentuale dei giovani che dichiarano di non conoscere il valore del tasso alcolemico massimo consentito dalla legge per guidare, sommata alla percentuale di coloro che indicano un valore errato, è pari al 30%. Parlando delle sanzioni, il livello di conoscenza si abbassa ulteriormente: in questo caso circa tre quarti dei rispondenti dichiara di conoscere le sanzioni previste per la guida in stato di ebbrezza, ma quando viene chiesto loro di selezionare quelle che rientrano tra le sanzioni effettivamente applicabili, l'unica che risulta nota quasi a tutti è la sospensione della patente (97%), mentre soltanto 7 su 10 (68,4%) hanno indicato l'ammenda in denaro, meno di 6 su 10 (58%) la sospensione del veicolo e poco più di 2 su 10 (23,9%) contemplan la possibilità dell'arresto. Incrociando questi dati, emerge che soltanto il 15,1% delle persone che dichiarano di essere a conoscenza delle sanzioni previste le conosce effettivamente tutte e quattro.

Le risposte relative ai controlli da parte delle Forze dell'Ordine restituiscono in generale l'inefficacia dell'attuale sistema di controllo come deterrente: la possibilità di subire un controllo in strada viene giudicata come poco probabile o molto improbabile dall'81,7% dei rispondenti ed effettivamente solo l'8,2% di loro ha subito un controllo almeno una volta nella vita.

Passando a osservare gli atteggiamenti nei confronti del comportamento sotto osservazione, la maggior parte degli intervistati esprime un giudizio severo sulla guida in stato di ebbrezza: il 97,1% la definisce un comportamento pericoloso e il 95,9% "sbagliato". Il 62,9% inoltre ritiene che le sanzioni previste dovrebbero essere più dure.

Per quanto riguarda la percezione delle norme sociali, la stragrande maggioranza dei rispondenti ritiene che la società in generale abbia una posizione piuttosto indulgente sul tema, in particolare quella degli amici rispetto a quella dei famigliari (grafico 1).

Graf. 1 - Percezione del giudizio degli altri sulla guida in stato di ebbrezza



Coerentemente con il fatto che la guida in stato di ebbrezza è ritenuta dalla maggior parte dei rispondenti un comportamento inaccettabile (il 97,1% lo definiva “pericoloso” e il 95,9% “sbagliato”), anche le motivazioni che possono spingere ad adottarlo sono valutate perlopiù come inaccettabili. Tuttavia ci sono situazioni in cui i giovani intervistati si sono detti più inclini o del tutto inclini ad accettare che una persona si metta alla guida in stato di ebbrezza sono quelle in cui:

- c'è una situazione di emergenza imprevista (45,3%);
- l'autista ha bevuto durante il pasto (39,4%);
- l'autista è la persona più sobria all'interno dell'auto (29,4%);
- la distanza per tornare a casa è breve (29,4%);
- non c'è altro modo di tornare a casa (25,9%).

Sono state considerate invece meno ammissibili o del tutto inammissibili le giustificazioni:

- l'autista è solo in auto (19,4%);
- l'autista si sente sobrio (16,4%);
- tutti i passeggeri hanno la cintura di sicurezza (14,7%);
- è giorno (8,9%).

Nonostante il giudizio uniformemente contrario alla guida in stato di ebbrezza, più della metà dei rispondenti (56%) dichiara di aver guidato almeno una volta nella vita sotto l'effetto di alcol. Incrociando questi dati con i giudizi prima forniti, si evince che il 95,8% di coloro che hanno guidato sotto l'effetto di alcol lo aveva definito un comportamento pericoloso e il 93,7% un comportamento sbagliato.

Incrociando lo stesso dato con le risposte sulle abitudini di consumo, la percentuale di persone che dichiarano di aver guidato almeno una volta in stato di ebbrezza è più alta tra chi è solito consumare alcolici più frequentemente e in quantità maggiori e tende a crescere in relazione al numero di drink consumati mediamente in una singola occasione.

Per quanto riguarda le motivazioni addotte dai giovani per giustificare l'adozione di questo comportamento a rischio, quella prevalente riguarda la necessità di tornare a casa in qualche modo (43,2%). Questo dato è molto interessante se si considera che la stessa motivazione veniva considerata un alibi inaccettabile in riferimento alle motivazioni di un ipotetico guidatore. Diversi rispondenti si attribuiscono poi la capacità di guidare anche se alterati (17,9%) o dichiarano di guidare perché convinti di trovarsi all'interno dei limiti legali (7,4%). Tra le altre giustificazioni fornite ci sono il dover percorrere una distanza ridotta (8,4%) o un tragitto poco trafficato (2,1%).

Particolarmente interessante è ciò che emerge quando ai rispondenti viene chiesto di stimare la probabilità di rimanere coinvolto in un incidente in caso di guida in stato di ebbrezza: riferendosi a un ipotetico guidatore, il 78,9% dei rispondenti definisce questa possibilità abbastanza probabile o molto improbabile, mentre quando la stessa domanda viene posta in relazione a se stessi la posizione è ribaltata, in quanto il 76,8% dei giovani considera questa possibilità poco probabile o molto improbabile.

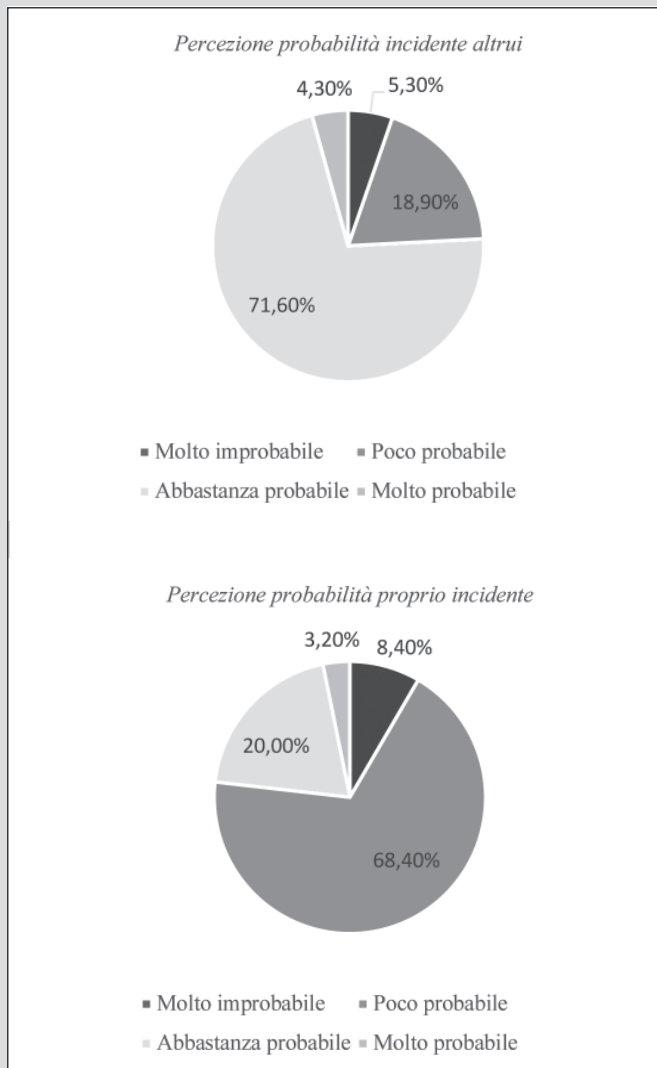
Tab. 1 - Tabella di contingenza tra la frequenza del consumo di alcolici e l'esperienza pregressa di guida in stato alterato

			Guida in stato alterato			Totale
			No	No (non guido)	Sì	
Frequenza consumo alcolici	Mai	N	12	0	1	13
		%	92,3%	0,0%	7,7%	100,0%
	Max 1 volta/mese	N	14	0	6	20
		%	70,0%	0,0%	30,0%	100,0%
	2-4 volte/mese	N	31	8	56	95
		%	32,6%	8,4%	58,9%	100,0%
	2-3 volte/settimana	N	8	2	29	39
		%	20,5%	5,1%	74,4%	100,0%
	4+ volte/settimana	N	0	0	3	3
		%	0,0%	0,0%	100,0%	100,0%

Tab. 2 - Tabella di contingenza tra il numero medio di drink assunti dagli intervistati nei giorni in cui bevono e l'esperienza pregressa di guida in stato alterato

			Guida in stato alterato			Totale
			No	No (non guido)	Sì	
Media drink al giorno	1 o 2	N	46	9	69	124
		%	37,1%	7,3%	55,6%	100,0%
	3 o 4	N	5	1	17	23
		%	21,7%	4,3%	73,9%	100,0%
	5 o 6	N	1	0	6	7
		%	14,3%	0,0%	85,7%	100,0%
	da 7 a 9	N	0	0	1	1
		%	0,0%	0,0%	100,0%	100,0%

Graff. 2 e 3 - Percezione della probabilità di incorrere in un incidente dopo aver consumato alcolici da parte di un'ipotetica persona terza (2) e in prima persona (3)



Per quanto riguarda, infine, le situazioni in cui i rispondenti hanno scelto di salire in auto con un autista che ha aveva consumato alcolici (85,9%), solo 65 rispondenti hanno fornito una spiegazione rispondendo a una apposita risposta aperta. Tra le motivazioni addotte, le più ricorrenti – (38 su 65) sono di carattere logistico (es. necessità di tornare a casa, impossibilità di trovare alternative).

Emergono poi alcune motivazioni (32/65) legate alla valutazione delle condizioni psicofisiche dell'autista da parte del passeggero. Rispetto a queste risposte, appare importante sottolineare come non in tutti i casi i rispondenti sembrano essersi accertati su cosa realmente l'autista avesse consumato e su quando l'avesse fatto. A tale proposito, vi è una risposta che colpisce particolarmente in quanto il rispondente afferma: "a parte che non vado a chiedere a una persona cosa abbia consumato".

La conoscenza del guidatore sembra essere un fattore determinante: sono infatti 19/65 (29%) le risposte in cui ricorrono concetti come la conoscenza, la fiducia o il senso di sicurezza. In tre casi, i rispondenti hanno accompagnato alla conoscenza della persona anche la conoscenza di come questa sia in grado di reggere l'alcol.

Infine due giovani hanno fatto riferimento alla (limitata) lunghezza del tragitto da percorrere e un rispondente a una situazione di "urgenza".

## Discussione

Lo studio ha restituito alcuni risultati attesi, altri meno prevedibili e soprattutto che mettono in evidenza alcune contraddizioni che potrebbero essere messe a tema nell'ambito interventi di prevenzione.

Un dato che sorprende o comunque fa riflettere è la percentuale elevata (quasi uno su tre) di rispondenti che non conoscono il tasso alcolemico consentito alla guida, nonostante abbiano conseguito la patente negli ultimi 10 anni e siano cresciuti in un periodo in cui l'attenzione sulla prevenzione è molto alta rispetto al passato. Questo dato ci fa comprendere come nemmeno l'obiettivo meramente informativo di conoscenza della norma – di per sé non sufficiente a rispettarla, ma in ogni caso necessario – sia stato ancora pienamente raggiunto.

I dati sulla percezione dell'efficacia dei controlli confermano ciò che emerge dalla letteratura, ossia che gli strumenti repressivi sono applicati poco e in modo non efficace e quindi non hanno una reale funzione deterrente (Meesmann *et al.*, 2015).

In linea con altri studi precedenti (Alonso *et al.*, 2015; Beccaria *et al.*, 2019), emerge una discrepanza tra le posizioni molte negative che i giovani proclamano verso la guida in stato di ebbrezza e il comportamento che mettono in atto. Questa contraddizione suggerisce che non è sufficiente lavorare sulla conoscenza delle norme e sulla consapevolezza dei rischi, ma è necessario prendere in considerazione altri aspetti che attengono maggiormente al campo delle norme sociali, delle relazioni e delle consuetudini.

Per quanto concerne le motivazioni della guida in stato di ebbrezza, se si incrociano i dati raccolti con gli elementi alla base della teoria del comportamento pianificato (Ajzen, 1991) emerge che:

- il rapporto diretto tra un'immagine negativa di un determinato comportamento e l'astensione da questo nella pratica non trova riscontro in questa indagine: il 95,8% di coloro che hanno guidato sotto l'effetto di alcol lo aveva definito un comportamento pericoloso e il 93,7% un comportamento sbagliato.
- Per quanto riguarda le norme socialmente percepite, i dati raccolti non forniscono indicazioni particolari sull'esistenza di un legame tra la percezione di riprovazione sociale e la tendenza a guidare sotto l'effetto di alcol, ma occorrerebbe uno studio più approfondito e con un campione più ampio.
- Per quanto concerne, infine, la percezione di autocontrollo, ciò che emerge incrociando i dati raccolti è che la maggior parte delle persone che hanno guidato almeno una volta in stato di ebbrezza (95,8%) definisce le proprie abilità alla guida nella media o superiori alla media.

Nel complesso, i risultati dello studio sono in linea con le ricerche sull'*optimistic bias* (González-Iglesias *et al.*, 2015): i giovani intervistati tendono a sopravvalutare sia la propria abilità di guida che la capacità di valutare la probabilità di essere coinvolti in un incidente, giudicata molto alta quando

ci si riferisce ad altre persone e molto bassa pensando a se stessi. Le giustificazioni addotte sono poco oggettive: gli intervistati fanno riferimento al proprio livello di attenzione, alla capacità di reggere l'alcol o a quella di valutare in autonomia quando sono in grado di guidare in sicurezza e quando no. Qualcuno arriva anche a definire gli incidenti un fenomeno raro e ciò indica una percezione distorta delle realtà, in quanto gli incidenti stradali in Italia sono tutt'altro che rari (165.889 nel 2022 e 79.124 nel primo semestre del 2023, dati ISTAT) e la probabilità di incorrere in un incidente raddoppia se l'autista ha un tasso alcolemico di 0,3 g/L e quadruplica con un tasso di 0,5 g/L (Allsop, 2020).

Le risposte raccolte per giustificare il fatto di essersi messi alla guida in stato di ebbrezza, seppure poche perché riguardanti solo il 55,9% del campione, offrono comunque spunti molto utili per implementare programmi preventivi più mirati.

In particolare, le indicazioni che emergono dall'indagine sono:

- la necessità di potenziare la diffusione delle conoscenze sugli effetti dell'alcol sull'organismo e sulla normativa sulla guida in stato di ebbrezza;
- la necessità di riflettere sull'inadeguatezza dell'*enforcement* che vanifica l'effetto deterrente e quindi la necessità di affiancare agli strumenti di carattere repressivo strategie educative che lavorino sulla consapevolezza dei giovani, per aumentare la percezione del rischio, incentivare logiche autoprotettive e ridurre gli ostacoli che impediscono di mettere in atto le cosiddette "strategie alternative";
- la necessità di prendere maggiormente in considerazione gli elementi ambientali, ad esempio intervenendo sui contesti di consumo, rendendoli più sicuri, o agendo sui cosiddetti "moltiplicatori della prevenzione" come i gestori dei locali, i baristi, gli addetti alla sicurezza.

Gli stessi risultati dello studio potrebbero essere utili per impostare interventi preventivi mirati, ad esempio mostrando e facendo riflettere i giovani sulle contraddizioni emerse tra queste posizioni.

## Conclusioni

Il presente studio ha contribuito a fornire una panoramica del fenomeno della guida in stato di ebbrezza nella provincia di Bergamo ed evidenziato alcuni elementi che possono essere presi in considerazione per impostare futuri interventi di prevenzione sul tema.

Il principale limite dello studio risiede nel campione, poco numeroso e non rappresentativo della popolazione. Ampliare la base degli intervistati permetterebbe di applicare più analisi ed elaborazioni di secondo livello, soprattutto sugli aspetti cruciali per la prevenzione che riguardano la minoranza che ha dichiarato di adottare il comportamento sotto osservazione nonostante in generale lo reputi un comportamento a rischio e scorretto.

Un merito dello studio sta invece nell'aver sviluppato uno strumento di rilevazione basato su una attenta analisi della lettera-

tura, che potrebbe essere esteso ad altri contesti per avere dati più solidi e affidabili. Lo stesso strumento, ripetuto nel tempo, consentirebbe inoltre di monitorare l'efficacia degli interventi preventivi messi in atto o dell'evoluzione della normativa.

Gli autori si rendono dunque disponibili a mettere a disposizione lo strumento elaborato per ulteriori studi.

## Riferimenti bibliografici

- Ajzen I. (1991). The Theory of Planned Behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50. Doi: 10.1016/0749-5978(91)90020-T.
- Allsop R. (2020). Drink Driving as the Commonest Drug Driving-A Perspective from Europe. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 17(24). Doi: 10.3390/ijerph17249521.
- Alonso F. et al. (2015). Driving under the influence of alcohol: frequency, reasons, perceived risk and punishment. *Substance Abuse Treatment, Prevention, and Policy*, 10(11). Doi: 10.1186/s13011-015-0007-4.
- Beccaria F. et al. (2019). Giovani, alcol e divieti. Una ricerca su opinioni e atteggiamenti dei giovani italiani sulle norme in materia di alcol. *Sociologia del Diritto*, 1. Doi: 10.3280/SD2019-001005.
- Cooke R. et al. (2016). How well does the theory of planned behaviour predict alcohol consumption? A systematic review and meta-analysis. *Health Psychology Review*, 10(2). Doi: 10.1080/17437199.2014.947547.
- Ecorys (2014). *Study on the prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices*. Rotterdam: COWI Consortium.
- González-Iglesias B. et al. (2015). Potential Determinants of Drink Driving in Young Adults. *Traffic Injury Prevention*, 16(4). Doi: 10.1080/15389588.2014.946500.
- Jie-Ling J., Yuan-Chang D. (2021). Analysis of drink-driving behavior: Considering the subjective and objective factors of drivers. *Traffic Injury Prevention*, 22(3): 183-188. Doi: 10.1080/15389588.2021.1873301.
- Meesmann U., Martensen H., Dupont E. (2015). Impact of alcohol checks and social norm on driving under the influence of alcohol (DUI). *Accident Analysis and Prevention*, 80: 251-261. Doi: 10.1016/j.aap.2015.04.016.
- Ministero della Salute (2022). Libro Bianco "Informare, educare, curare: verso un modello partecipativo ed integrato dell'alcolologia italiana".
- Ministero della Salute (2022). Relazione del Ministro della Salute al Parlamento sugli interventi realizzati ai sensi della Legge 30.3.2001, n. 125 "Legge quadro in materia di alcol e problemi alcol correlati".
- Podgórecki A. et al. (1973). *Knowledge and Opinion about Law*. London: Martin Robertson.
- Vankov D., Schroeter R. (2021). Driving under the influence of drugs or alcohol: Predicting the intentions of young drivers. *Traffic Injury Prevention*, 22(2): 97-101. Doi: 10.1016/j.trip.2023.100877.
- Weinstein N.D. (1980). Unrealistic optimism about future life events. *Journal of Personality and Social Psychology*, 39(5). Doi: 10.1037/0022-3514.39.5.806.
- WHO (2022). *Drink Driving: a road safety manual for decision-makers and practitioners*. Global Road Safety Partnership, International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies

Si ringrazia il Laboratorio Farmaceutico C.T. per il supporto alla realizzazione della newsletter.

