



Progetto realizzato con il contributo della
Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per le politiche antidroga

INTRODUZIONE

I drink you drive è un progetto finanziato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri¹ attraverso l'Avviso Pubblico *Prevenzione e contrasto al disagio giovanile* emanato nel 2015, con l'obiettivo di prevenire l'incidentalità stradale legata all'abuso di alcool tra i giovani. Il progetto, presentato dalla direzione nazionale Arci in partenariato con 12 organizzazioni della rete, consta di tre attività specifiche:

- un'indagine conoscitiva, realizzata attraverso la somministrazione di un questionario, di cui presentiamo qui i risultati
- una campagna di comunicazione
- la realizzazione di azioni pilota sperimentali per incentivare la guida e il bere responsabili, attraverso la creazione di una rete di accordi locali in tutti i territori interessati dal progetto.

Prima di passare all'analisi dell'indagine conoscitiva, è necessario fare alcune premesse di inquadramento. Gli ultimi dati riguardanti il parco auto presente in Italia ci consegnano il triste primato europeo di 37 milioni di auto², 62 vetture ogni 100 abitanti (7 in più rispetto alla Germania, che si attesta al secondo posto della classifica). Si tratta di un dato interessante sotto diversi punti di vista, legato a stretto filo con l'efficacia del trasporto pubblico e con le carenti condizioni delle infrastrutture, e che certamente influisce - in maniera naturalmente differenziata in base al contesto di residenza - anche sul background dei partecipanti all'indagine conoscitiva del progetto *I drink, you drive*.

Nel 2017 gli incidenti stradali con lesioni a persone in Italia sono stati 174.933: il numero dei feriti registra un lieve calo rispetto all'anno precedente, mentre ad aumentare è, purtroppo, il numero delle morti. Nello stesso periodo, in Europa si registra una diminuzione, seppur contenuta, di entrambe le categorie. Come è facile immaginare, la prima ragione di un valore tanto alto è il numero spropositato di automobili in circolazione rispetto alla popolazione, ma non è da sottovalutare l'influenza dei casi in cui il sinistro è dovuto ad uno stato di alterazione psico-fisica del conducente: per quanto l'Istat abbia smesso di fornire dal 2009 l'informazione circa il numero degli incidenti legati allo stato psico-fisico alterato, secondo una stima fornita dall'Istituto superiore di sanità, sul territorio europeo il 25% della mortalità maschile alla guida, soprattutto nelle fasce giovanili della popolazione, dipende dall'abuso di alcool³. Nonostante sia un dato accertato che gli effetti del consumo di alcoolici sulla guida inizino ad essere percepibili anche con valori più bassi dello 0,5g/l⁴ fissato come limite dal codice della strada, la legge italiana consente la guida in seguito all'assunzione di alcoolici per i conducenti di età superiore ai 21 anni e non neopatentati che non raggiungano tale tetto⁵. Non è così ovunque: basti pensare che in alcuni paesi dell'Unione Europea non è possibile mettersi alla guida con un tasso superiore allo 0 g/l. Le motivazioni sottese alla scelta del legislatore nostrano sono varie, ma è facile immaginare quanto influisca l'importanza di un settore - quello delle bevande alcoliche - che traina il comparto economico agro-alimentare.

Porsi all'interno di un'ottica di prevenzione significa misurarsi con variabili molteplici. Oltre alle caratteristiche soggettive (età, sesso, corporatura...), sono da considerare i fattori relativi agli stili di vita individuali, le condizioni socioeconomiche, le condizioni di lavoro e le reti sociali e di comunità in cui si è inseriti (o dalle quali si è esclusi). È noto infatti che il problema dell'abuso di alcool ricada in modo più pesante su alcuni gruppi di popolazione e che non sempre aumenti in maniera inversamente proporzionale rispetto allo status socioeconomico. Ciò nonostante, i gruppi sociali più svantaggiati mostrano livelli più elevati di danno alcool-correlato rispetto a quelli più ricchi, anche a parità di consumo⁶. Ciò per una serie di motivazioni legate ad una situazione di generale vulnerabilità nei confronti

1 - Dipartimento della Gioventù e del Servizio Civile e Dipartimento per le Politiche Antidroga.

2 - Dati Centro Studi e Statistiche di Unrae (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri), aggiornati al 31 dicembre 2017.

3 - https://www.epicentro.iss.it/alcol/alco_lebp

4 - Nei soggetti cui viene rilevato un valore superiore a 0,2g/l, si iniziano a riscontrare problemi nella capacità di suddividere l'attenzione tra due o più fonti di informazione e nell'interazione con la stanchezza mentre ad un tasso di 0,5g/l cominciano ad essere compromessi il campo visivo laterale, i tempi di reazione, la resistenza all'abbagliamento ed il coordinamento psicomotorio.

5 - Sul piano normativo, la guida sotto l'influenza dell'alcol rappresenta una violazione degli artt. 186 e 186 bis del Codice della Strada e comporta pene diverse a seconda della gravità dell'infrazione, dell'età del conducente o nel caso in cui abbia conseguito la patente di guida nei tre anni precedenti:

- una sanzione amministrativa per i conducenti di età inferiore ai 21 anni o neopatentati, nel caso di tasso alcolemico rilevato tra lo 0 e 0,5 g/l;

- una sanzione amministrativa per tutti gli altri conducenti nel caso di tasso alcolemico rilevato tra 0,5 e 0,8 g/l;

- l'inizio di un procedimento penale per la pena prevista dell'arresto fino a sei mesi, oltre alla sanzione amministrativa, nel caso di tasso alcolemico rilevato tra 0,8 e 1,5g/l;

- l'inizio di un procedimento penale per la pena prevista dell'arresto da sei mesi a un anno, oltre alla sanzione amministrativa e al ritiro della patente, nel caso di tasso alcolemico rilevato oltre l'1,5 g/l.

6 - <https://www.epicentro.iss.it/alcol/apd2016/libretto%20alcol%20e%20disuguaglianze.pdf>.



della società, tra cui: la qualità dell'alcool - o meglio, la presenza in quantità maggiore di sostanze nocive non adeguatamente trattate, una generale minore disponibilità di supporto nel superare i fattori di stress, il costo di accesso alle cure.

Proprio la consapevolezza della peculiarità del problema, del fatto che si sviluppa in modo differente rispetto alle varie fasce di popolazione, ci ha portato a riconoscere la necessità di un'indagine che non fosse asettica, che non coinvolgesse in modo generalizzato tutti i potenziali beneficiari, bensì che scendesse in profondità, analizzando i diversi comportamenti a partire dai contesti specifici, dai luoghi in cui si sviluppano la vita e la crescita personale degli individui.

Il progetto *I drink, you drive* infatti non mira unicamente a realizzare una campagna di sensibilizzazione sul tema dell'incidentalità stradale legata all'abuso di alcool. Accanto alla campagna di comunicazione⁷ diffusa tra i ragazzi che frequentano i circoli, il progetto prevede la sperimentazione di una serie di azioni pilota con un target specifico, ben individuato grazie all'indagine conoscitiva svolta all'interno di 16 circoli Arci connotati da una propensione alle attività serali con somministrazione di cibi e bevande alcoliche.

Riteniamo infatti che non sia sufficiente mettere in fila una serie di numeri se non ci si interroga su ciò che rappresentano, non è realistico pensare di porre rimedio al problema guardandolo dall'esterno, ponendosi in un atteggiamento unidirezionale, facendo calare dall'alto presunte soluzioni, senza cercare la collaborazione degli enti intermedi. Bisogna fare lo sforzo di approfondire l'analisi del contesto per riuscire ad intuirne le cause ed immaginare soluzioni articolate che rappresentino una risposta al bisogno espresso dal comportamento errato. A nostro parere, la prevenzione e il contrasto al disagio giovanile non dovrebbero essere ad esclusivo carico delle istituzioni pubbliche, né tantomeno delle forze di polizia; ed anzi, la prevenzione e il contrasto possono essere tanto più efficaci quanto più si riesce a coinvolgere le formazioni sociali in cui si svolge la vita delle persone. In questo senso *I drink you drive* rappresenta una buona pratica di collaborazione proficua tra istituzioni e organizzazioni del Terzo Settore. L'idea di fondo è quella di incoraggiare i giovani ad adottare il principio del *You drink, I drive*⁸, mettendo a disposizione specifici servizi e forme di premialità, ad esempio nei confronti di chi si sottopone ad alcool test e, risultando sobrio, accompagna a casa una comitiva.

7 - Che resta comunque prioritaria, anche considerando i risultati dell'indagine.

8 - *Tu bevi, io guido*, nel senso - simbolico e allo stesso tempo materiale - di promuovere un atteggiamento consapevole dei rischi alla guida.

I CIRCOLI

La rilevazione alla base dell'indagine qui presentata è stata effettuata all'interno di 16 circoli Arci connotati da una propensione alle attività serali e notturne con somministrazione, anche abituale, di bevande alcoliche. Si tratta di associazioni che sviluppano attività di promozione sociale in luoghi molto diversificati: dieci circoli operano in

città di medie dimensioni (Rimini, Pisa, Bergamo, Busto Arsizio, Latina, Viareggio, Cesena, Lecco), tre all'interno di piccole cittadine (Forlimpopoli, San Marco in Lamis e Crispiano) e tre in contesti rurali (Guardia Sanframondi, Muro Leccese e Barberino Valdelsa). La loro disposizione sul territorio nazionale risulta dunque diversificata - 9 circoli nel Nord, 3 nel Centro e 4 nel Mezzogiorno - così come la distanza di ogni circolo dal centro abitato più vicino o la natura delle attività proposte.

Alcuni circoli hanno un'attività particolarmente vivace, con un'offerta di corsi e eventi quasi giornaliera; altri restituiscono un programma culturale meno strutturato, concentrato intorno ad eventi che si sviluppano in periodi in cui c'è maggiore possibilità di coinvolgimento del pubblico. Alcuni circoli rappresentano gli ultimi presidi di un deserto culturale, altri l'avanguardia artistica in pieno svolgimento. Si tratta, in ogni caso, di organizzazioni che raccontano bene come l'associazionismo di base si collochi a cavallo tra tradizione e innovazione.

Grazie al quotidiano contatto con le giovani generazioni locali, i circoli hanno modo di toccare con mano e di conoscere le diverse forme di disagio giovanile. Raccogliendo l'eredità delle società di mutuo soccorso, delle Case del popolo e dei circoli cooperativi, spesso la loro azione nella prevenzione del disagio giovanile avviene in maniera indiretta, offrendo occasioni di 'buona socialità', mentre in altri casi è proprio tra gli elementi fondativi della politica associativa, come risposta ad una domanda non altrimenti soddisfatta di promozione di cultura e socialità. Tra i circoli selezionati, infatti, una quota significativa è situata in contesti di provincia, territori caratterizzati da un elevato tasso di disoccupazione giovanile e in cui risulta frequente l'abuso di bevande alcoliche - considerato alla stregua di una forma di aggregazione sociale - con conseguenti ripercussioni sulla sicurezza stradale e sulla salute. Il trasporto pubblico serale e notturno in questi casi è inesistente: le fasce più giovani della popolazione, per raggiungere i luoghi di aggregazione non hanno alternative rispetto all'utilizzo di autovetture private.

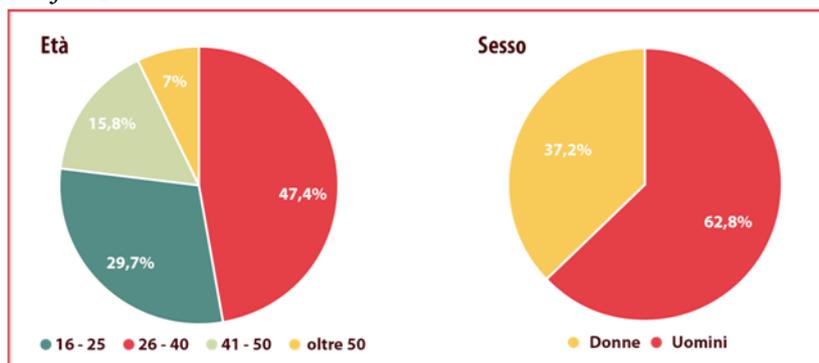
L'INDAGINE CONOSCITIVA

I dati qui riportati sono stati rilevati attraverso la somministrazione di un questionario elaborato da un gruppo di lavoro della direzione nazionale Arci e approvato dalla cabina di regia nazionale del progetto, tenendo presenti le caratteristiche dei circoli che avrebbero partecipato alla rilevazione, con l'obiettivo di approfondire la percezione degli effetti dell'alcool alla guida, il tasso di incidentalità alcool-correlato, la propensione all'uso o allo sviluppo di forme di *car sharing* o di altre forme di

disincentivo alla guida in stato di alterazione psico-fisica, la diffusione delle attività di controllo e l'applicazione delle sanzioni previste.

I quesiti somministrati erano domande a scelta multipla, di cui alcune utili a identificare il background dell'intervistato, e scale di valutazione. Il contenuto delle domande indagava alcuni temi centrali per l'individuazione delle azioni pilota. La rilevazione è durata sei mesi, da luglio a dicembre 2018, e la somministrazione dei questionari è avvenuta all'interno dei circoli Arci sopra citati, direttamente tramite i referenti del progetto o attraverso la compilazione di un modulo messo a disposizione su una piattaforma online. Il questionario ha dunque raggiunto un totale di 1138 soggetti, di cui il 62,8% uomini e il 37,2% donne, così suddivisi sulla base delle fasce d'età: il 47,4% dei partecipanti nella fascia 26-40 anni, il 29,7% nella fascia 16-25 anni, il 15,8% nella fascia 41-50 e infine il 7% nella fascia over 50. Vedremo, passo dopo passo, come questa analisi sia sovrapponibile solo parzialmente con i dati sull'incidentalità stradale e sui meccanismi di controllo e sanzione messi a disposizione rispettivamente dall'Istat e dall'Osservatorio permanente *Stragi del sabato sera* della Polizia Stradale e dell'Arma dei Carabinieri⁹, a sottolineare ancora la necessità di individuare azioni specifiche su fasce di popolazione realmente interessate dal fenomeno.

Grafico 1

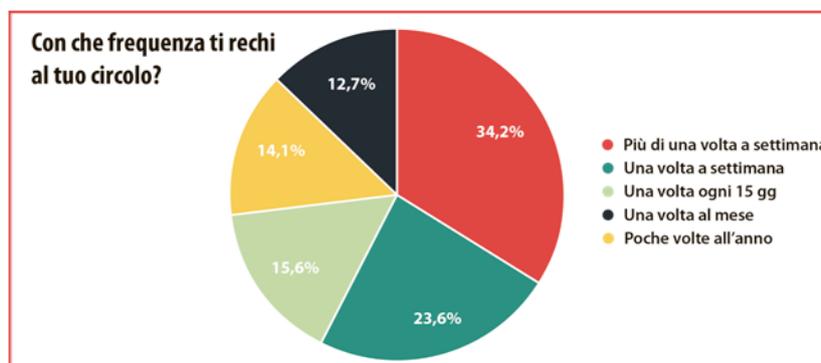


9 - Consultabili qui: <http://www.mit.gov.it/node/9443>

La platea degli intervistati è composta in maggioranza da uomini ed è tendenzialmente giovane: quasi un intervistato su due (il 47,4%) rientra nella fascia d'età tra i 26 e i 40 anni, mentre il 29,7% appartiene alla fascia 16-25. Gli over 50 sono solo il 7%.

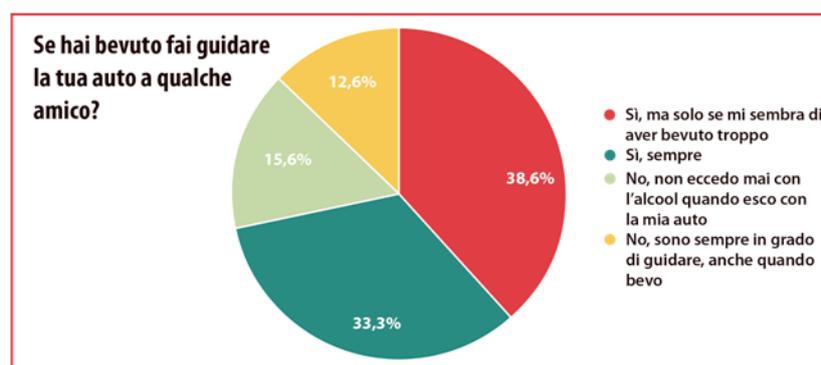
Il questionario ha rilevato una partecipazione in larga parte concentrata su soggetti che seguono spesso le attività dei circoli coinvolti: il 57,8% degli intervistati frequenta il circolo una volta (o più) a settimana, il 15,6% partecipa alle attività una volta ogni 15 giorni, mentre solo il 14% poche volte all'anno.

Grafico 2



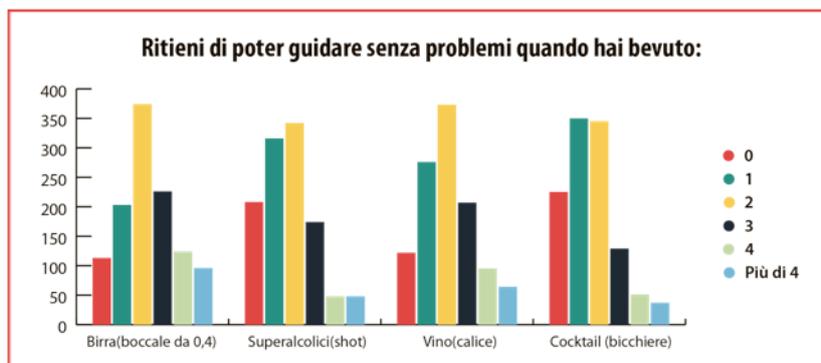
Il primo tema affrontato è rappresentato dalla percezione che gli utenti hanno degli effetti dell'alcool sull'organismo e di quanto questo influisca in modo negativo sulla guida¹⁰. Uno degli effetti dell'abuso di alcool, infatti, è proprio l'attitudine a sovrastimare le proprie capacità di reazione: fa riflettere che, anche a seguito di ripetute campagne di sensibilizzazione, il tema non sia ancora entrato nel comune sentire.

Grafico 3



Nella pratica, calcolare con precisione la quantità esatta di alcool che è possibile assumere senza superare il limite legale¹¹ è certamente difficile, perché entrano in gioco diversi fattori, dalla qualità di ciò che si beve al diverso grado di tolleranza personale, dal fatto di bere a stomaco vuoto o pieno al fatto di mischiare diversi tipi di bevande alcoliche. Resta comunque preoccupante osservare come più di un intervistato su tre (il 39%) ritenga di poter guidare senza problemi anche dopo aver bevuto tre birre (o più). Si tratta di una quantità di alcool tale da superare ampiamente il limite previsto dalla legge.

Grafico 4



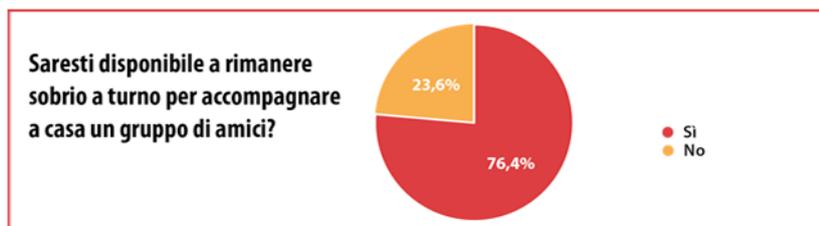
10 - Ad esempio, l'alcool influisce sulla riduzione del campo visivo, sul rallentamento dei tempi di reazione, sulla diminuzione della concentrazione e sulla riduzione della capacità di giudizio.

11 - Come riportato nelle tabelle alcolemiche diffuse dal Ministero della Salute

Così come è allarmante che il 38,6% degli intervistati lasci guidare la propria auto ad un amico, ma solo nel caso in cui ha la percezione di aver bevuto troppo: se la percezione corrisponde a quella che abbiamo registrato¹², pare sia largamente diffuso mettersi alla guida senza essere certi del tasso alcolemico del proprio sangue. E anzi, per alcuni sembra sia addirittura dato per certo - dal 12,6%, più di un intervistato su dieci - che l'abuso di alcool possa non avere effetti collaterali sulla capacità di guidare¹³. Questo atteggiamento sbagliato e pericoloso da parte del *target group* del progetto è esattamente quello a cui dovrà cercare di porre rimedio l'intera campagna informativa.

Lungi dal voler proporre soluzioni a quello che pare essere un problema che accompagna la storia dell'uomo, ci pare importante sottolineare la necessità di far comprendere quanto, a prescindere dalle motivazioni individuali, il comportamento del singolo che decida di mettersi alla guida possa influire sugli altri. In questo senso, l'indagine ha rappresentato anche un modo per indurre i frequentatori dei circoli a riflettere sulle conseguenze dei comportamenti legati alla relazione tra il consumo di alcool e la guida, e sulla necessità di trovare valide alternative.

Grafico 5



D'altro canto, tra i partecipanti al questionario è sostanzialmente diffusa una certa 'propensione al sostegno': abbiamo registrato che tre partecipanti su quattro - il 76,4% - acconsentirebbero a rimanere sobri a turno per accompagnare a casa un gruppo di amici. Pur trattandosi di una generica disponibilità, è in ogni caso indice di una solidarietà tra i soci che potrebbe non avere lo stesso corrispettivo all'interno di altri contesti: le persone che animano i circoli si conoscono tra loro e, al di là dell'aspetto ricreativo, condividono una certa sensibilità, o comunque frequentano la sede sociale non solo per 'consumare'.

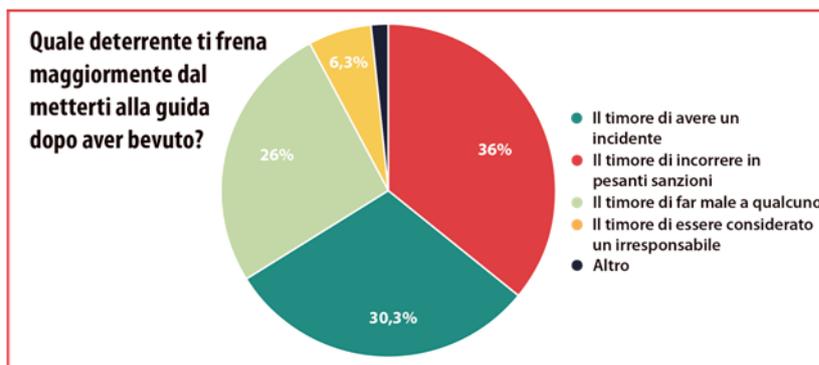


La prossimità rispetto ai destinatari che caratterizza i circoli Arci ci consente, all'interno di questi contesti, di analizzare in modo diverso le motivazioni che soggiacciono all'abuso di alcool e di provare a costruire una strategia tarata sui destinatari, differenziata rispetto alle classiche forme di prevenzione del disagio. Che sia per la ricerca di una sensazione di piacere, per la necessità di una temporanea 'sospensione del dolore', per l'assenza di luoghi di aggregazione diversi dai bar, l'abuso di alcolici condiziona le relazioni sociali direttamente, attraverso le conseguenze di un consumo abituale sui singoli, e indirettamente, attraverso le conseguenze che derivano dall'interazione con il resto della società (pensiamo ai sinistri stradali).

Abbiamo indagato quali sono le forme di disincentivo

alla guida in condizioni di alterazione psico-fisica cui sono più sensibili coloro che hanno risposto al questionario, in modo da orientare la definizione delle azioni pilota da sperimentare e l'impostazione della campagna di comunicazione. Il deterrente maggiore che frena gli intervistati dal mettersi alla guida dopo aver bevuto è rappresentato dal timore di incorrere in pesanti sanzioni (36%), seguito subito dal timore di avere un incidente (30,3%) e dal timore di far male a qualcuno (26%). Una piccola percentuale di intervistati (il 6,4%) ha anche dichiarato che rinuncia a guidare dopo aver bevuto esclusivamente per il timore di essere considerato un irresponsabile.

Grafico 6

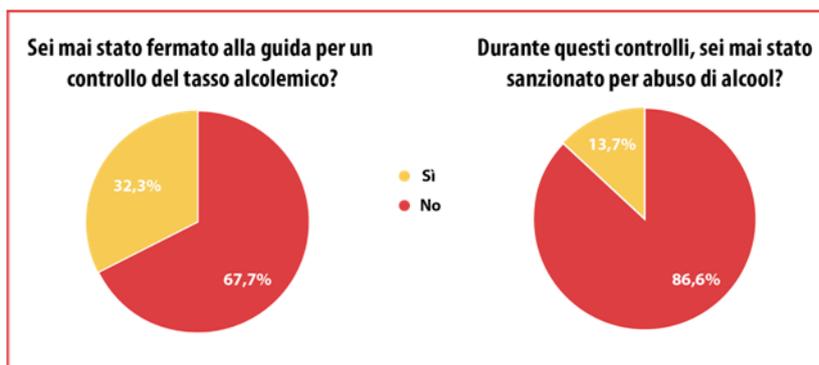


12 - Cfr grafico n.5

13 - È ciò che si deduce dalla risposta «No, sono sempre in grado di guidare, anche quando bevo».

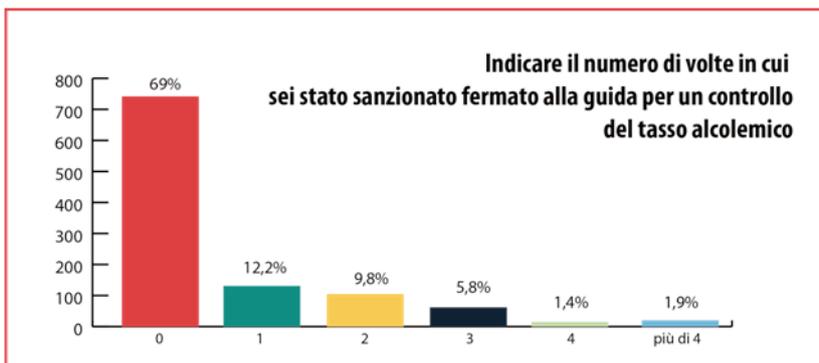
Riguardo invece ai controlli e alle sanzioni, il 67,7% del campione intervistato dichiara di non essere mai stato fermato alla guida per un controllo del tasso alcolemico e, tra coloro che invece rispondono affermativamente, il 13,7% dichiara di essere stato contestualmente sanzionato.

Grafico 7



Ciò dimostra, ancora una volta, che il progetto insiste su una fascia di popolazione particolarmente sensibile alla tematica. Non è velleitario immaginare che le azioni pilota sperimentali saranno più efficaci se rivolte a questo *target group*, considerato che questo stesso dato è circa tre volte quello generico, che si attesta - secondo il già citato rapporto dell'Osservatorio permanente *Stragi del sabato sera* - al 5,1% dei conducenti.

Grafico 8



Allo scopo di raccogliere elementi quanto più possibile concreti per identificare le azioni pilota più appropriate ai contesti e all'utenza, abbiamo chiesto agli intervistati quale situazione, in caso avessero bevuto sostanze alcoliche durante la serata, avrebbe potuto indurli a rinunciare ad utilizzare l'auto.

Essendo una domanda cruciale rispetto agli obiettivi del questionario, abbiamo lasciato aperta la possibilità di inserire ulteriori risposte rispetto a quelle fornite, qualora queste ultime non avessero incluso tutte le ipotesi da tenere in considerazione.

Grafico 9

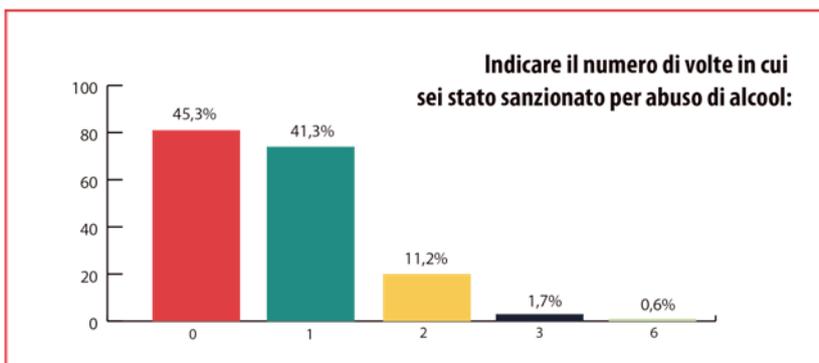
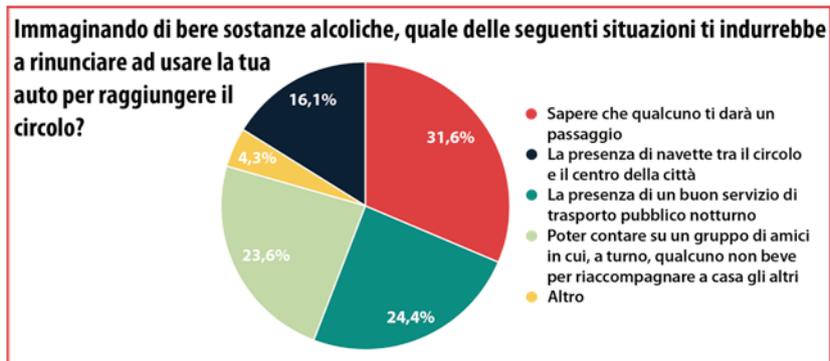


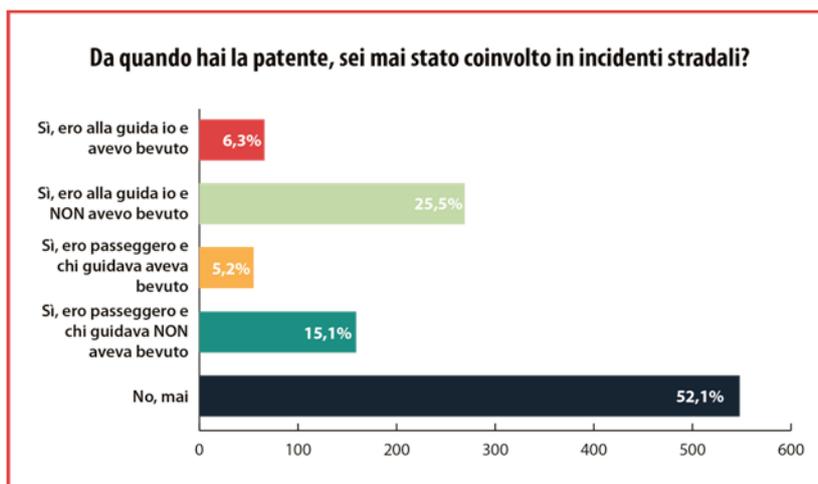


Grafico 10



Il grafico 10 mostra come a livello complessivo le risposte siano quasi equamente divise tra l'opportunità di ricevere un passaggio (31,6%), la presenza di un buon servizio pubblico serale/notturno (24,4%) e la possibilità di fare una sorta di turnazione tra gli amici per riportare a casa il resto del gruppo (23,6%). Leggermente meno (16,1%) le risposte di chi riteneva fosse utile la presenza di navette tra il circolo ed il centro della città e molto bassa (4,3%) la percentuale di utenti che hanno indicato una risposta diversa da quelle fornite.

Grafico 11



È evidente tuttavia che le risposte sono fortemente influenzate dagli specifici contesti. Per questo motivo le risposte hanno richiesto una lettura aggregata in base alla localizzazione del circolo.

Non avrebbe avuto senso una lettura trasversale; ad esempio, nessuno degli intervistati del circolo Gagarin - che si trova al centro di Busto Arsizio - avrebbe avuto motivo di scegliere, come alternativa all'auto, l'utilizzo di navette tra il circolo e il centro della città.

Operare una media tra bisogni di gruppi diversi sarebbe stato fuorviante: soltanto all'interno di tre circoli¹⁴ si raggiungono percentuali maggiori del 10% di persone che avrebbero rinunciato alla propria auto sostituendola con una navetta, e pertanto sarebbe sbagliato predisporre navette in tutti i territori coinvolti, nonostante il 16,1% avesse comunque segnalato tale soluzione come utilmente perseguibile. Allo stesso tempo, il fatto che in un circolo quasi la metà degli intervistati abbia indicato la navetta come un'alternativa valida, ci porta ad immaginare che un'azione specifica in tal senso possa essere efficace per quel territorio e per quella tipologia di beneficiari.

In conclusione, le prospettive di sviluppo delle diverse azioni pilota del progetto cambiano radicalmente a seconda del contesto: l'indagine conoscitiva ci ha offerto gli strumenti necessari a capire come ogni singola azione vada cucita, passo dopo passo, intorno ai comportamenti specifici di gruppi distinti. Grazie ai risultati di questa indagine, il gruppo di lavoro impegnato nel progetto *I drink, you drive* sarà in grado di identificare azioni sperimentali appropriate al contesto e ai bisogni di chi lo vive: senza conoscere il contesto in cui sono calate le azioni non sarebbe possibile immaginarne a priori l'efficacia.



14 - Pablo Neruda, Maite e Circolino. In quest'ultimo si raggiunge il picco del 49% degli intervistati