

LA PERCEZIONE DEL RISCHIO STRADALE NEI GIOVANI
I RISULTATI DI UN'INDAGINE EMPIRICA NELLE SCUOLE DELLA
PROVINCIA DI TERAMO
Teramo, 11 febbraio 2009



Nicola A. De Carlo, Professore Ordinario all'Università di Padova
Alessandra Falco, Professore Aggregato all'Università di Padova
Alessandra Piccirelli, Scuola di Dottorato di Ricerca dell'Università di Padova
Facoltà di Psicologia

Obiettivi dell'indagine

- Con l'obiettivo di promuovere una cultura della sicurezza e della prevenzione dell'incidentalità stradale, la Provincia di Teramo – su iniziativa dell'Assessorato alla Viabilità e ai Trasporti e in collaborazione con l'Associazione Unitaria Psicologi Italiani – ha sperimentato un modello di “ricerca/intervento” che ha avuto inizio attraverso la realizzazione di un'indagine empirica rivolta ad alcune scuole della Provincia.
- In particolare dall'indagine sono stati tratti 1.126 questionari compilati da altrettanti giovani utenti della viabilità (619 maschi e 492 femmine) di età compresa fra i 14 e i 17 anni e frequentanti le scuole medie superiori.
- Al campione coinvolto è stato somministrato – durante le ore di lezione da professionisti psicologi esperti di prevenzione e sicurezza stradale – un test (Perg2-Test) finalizzato a rilevare la percezione del rischio stradale dei giovani utenti delle due ruote.

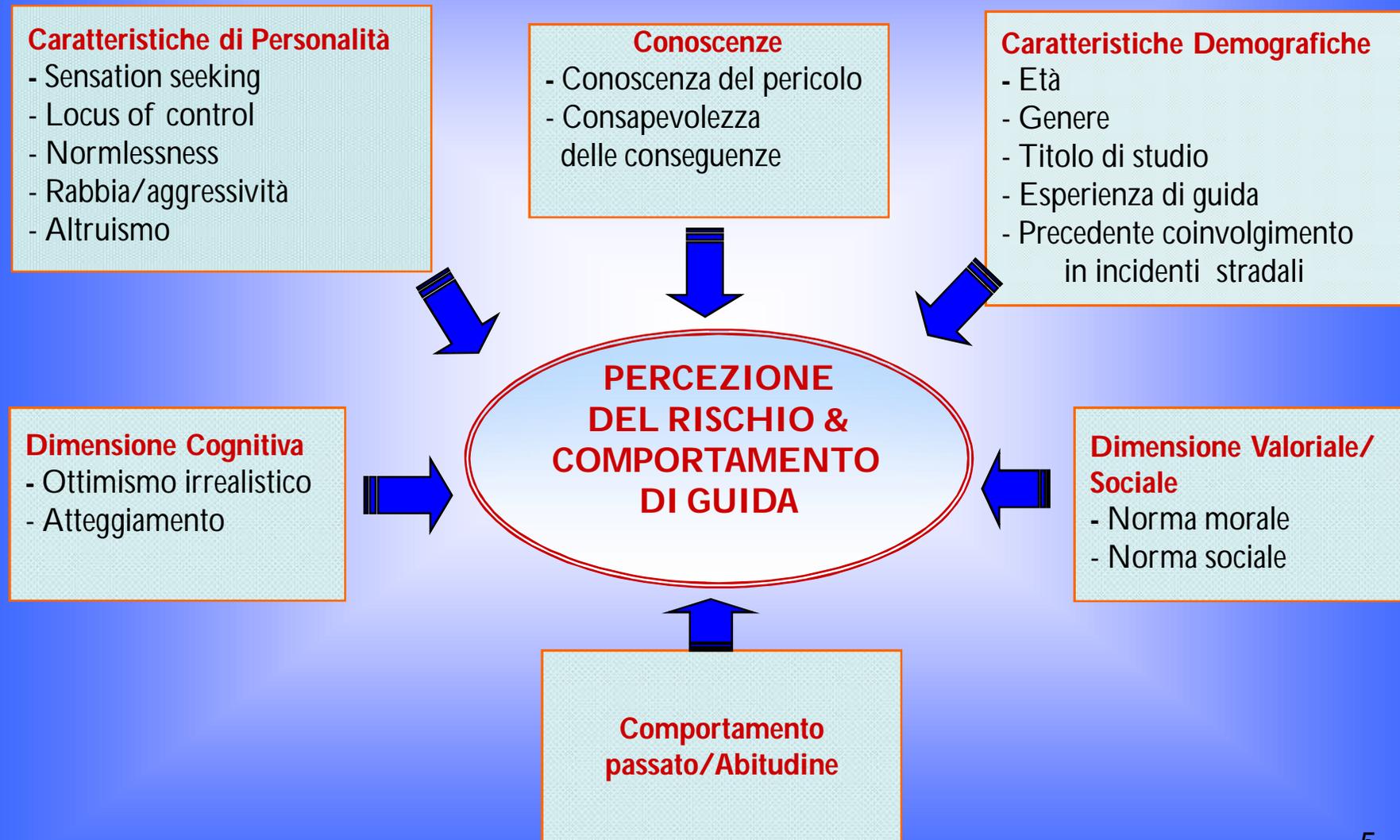
La Percezione del Rischio Stradale sulle 2 Ruote: il PeRG2-Test

- Il Test, progettato e realizzato da N. A. De Carlo & Coll. (2008), si propone di rilevare una serie di *variabili psico-sociali* in grado di influenzare la percezione del rischio e il comportamento di guida fra i giovani, una categoria particolarmente esposta sia perché guidatori per eccellenza di veicoli a 2 ruote, sia per la loro quasi naturale “predisposizione” ad adottare comportamenti di guida spesso spericolati e devianti.
- Il Perg2-Test muove dalla *diagnosi* per proporre interventi finalizzati ad incrementare la consapevolezza dei fattori di rischio e alla realizzazione di un lavoro/impegno di *cambiamento/crescita* e di *maturazione* della persona.

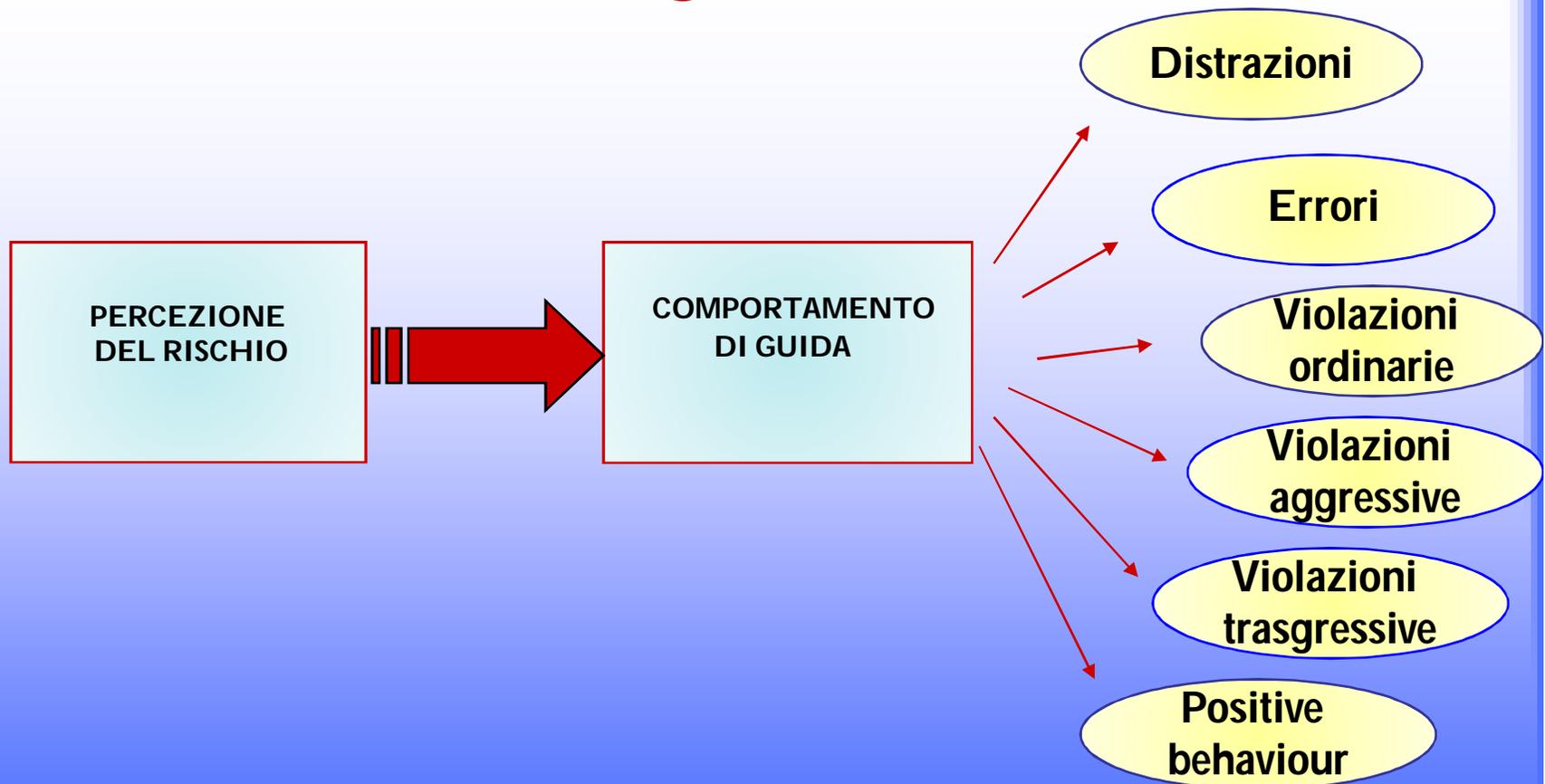
PeRG2-Test: le Aree

- Prima area – Caratteristiche socio-anagrafiche
- Seconda area – Il rischio per te
- Terza area – La guida per te
- Quarta area – Il tuo profilo *cognitivo* alla guida (percezione del rischio, ottimismo irrealistico, illusione di controllo, ...)
- Quinta area – Il tuo profilo *di personalità* alla guida (locus of control, sensation seeking, normlessness, rabbia, ...)
- Sesta area – Il tuo comportamento alla guida (violazioni ordinarie, aggressive, trasgressive, ...)
- Settima area – Il comportamento dei tuoi familiari alla guida

Variabili indagate dal Test: gli antecedenti della percezione del rischio e del comportamento di guida



Variabili indagate dal Test: le possibili conseguenze della percezione del rischio alla guida



Il comportamento alla guida: alcuni esempi

Con quale frequenza tu ...

- Passi con il semaforo rosso? (*violazioni ordinarie*)
- Suoni il clacson/campanello per manifestare la tua irritazione nei confronti di un altro guidatore? (*violazioni aggressive*)
- Ti esibisci in pericolose acrobazie per mostrare le tue abilità? (*violazioni trasgressive*)
- Fai attenzione alle pozzanghere d'acqua per non bagnare i pedoni o gli altri utenti della strada? (*positive behaviour*)

Mai	Qualche volta	Spesso	Sempre
1	2	3	4

Il comportamento dei familiari alla guida

Con quale frequenza il familiare con cui vai più spesso in macchina mette in atto i seguenti comportamenti quando è alla guida della macchina.

- Passa con il semaforo rosso? (*violazioni ordinarie*)
- Diventa impaziente in presenza di un guidatore lento e sorpassa a destra? (*violazioni aggressive*)
- Regola la velocità per facilitare il sorpasso altrui? (*positive behaviour*)

Mai	Qualche volta	Spesso	Sempre
1	2	3	4

Lo stile educativo della famiglia (1)

- Il Test si propone inoltre di mettere in luce lo stile educativo prevalentemente adottato dai genitori – autorevole, autoritario, permissivo accettante e permissivo indifferente – derivante dall'incrocio delle dimensioni *grado di controllo* e *calore* (Maccoby & Martin, 1983).

Lo stile educativo della famiglia (2)

Rispetto a comportamenti quali guidare dopo aver bevuto alcolici, non dare passaggi agli amici, andare troppo velocemente, i miei genitori ...

... mi impongono delle regole che non possono essere messe in discussione. (*Autoritario*)

... stabiliscono delle regole spiegandomi l'importanza del loro rispetto. (*Autorevole*)

... mi consigliano delle regole lasciandomi comunque libero di decidere. (*Permissivo accettante*)

... non si intromettono e lasciano che io cerchi di cavarmela da solo. (*Permissivo indifferente*)

Per niente d'accordo	Poco d'accordo	Abbastanza d'accordo	Molto d'accordo	Non so
<input type="checkbox"/> 10				

Principali Risultati della Ricerca

Il campione coinvolto

N = 1126

Età	Frequenze	Percentuali
14 anni	332	30%
15 anni	458	42%
16 anni	234	33%
17 anni	61	6%
Totale	1085	100%

Risposte mancanti:41.

Classe	Frequenze	Percentuali
Classe I	627	57%
Classe II	447	40%
Classe III	6	1%
Classe IV	20	2%
Totale	1100	100%

Risposte mancanti:26.

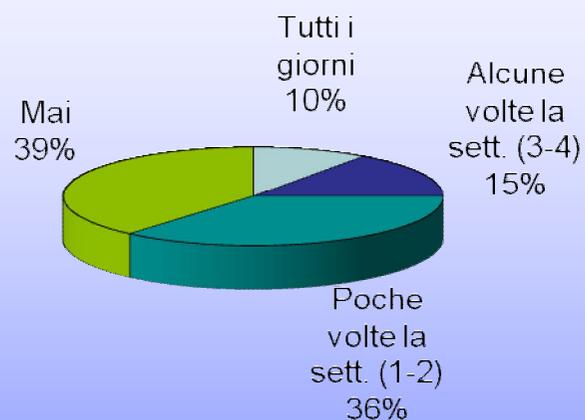
Genere	Frequenze	Percentuali
Maschile	619	56%
Femminile	492	44%
Totale	1111	100%

Risposte mancanti:15.

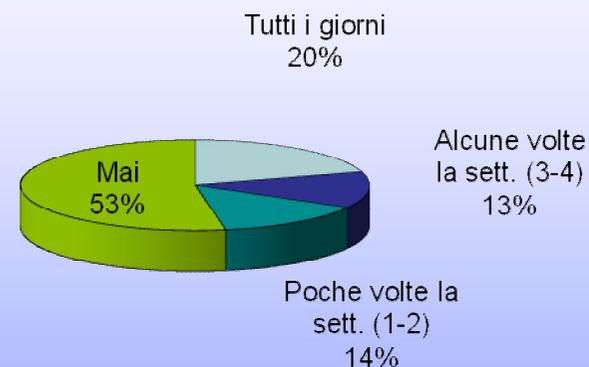
Frequenza d'uso dei mezzi di trasporto

Con quale frequenza nell'arco di una settimana utilizzi ciascuno dei seguenti mezzi di trasporto?

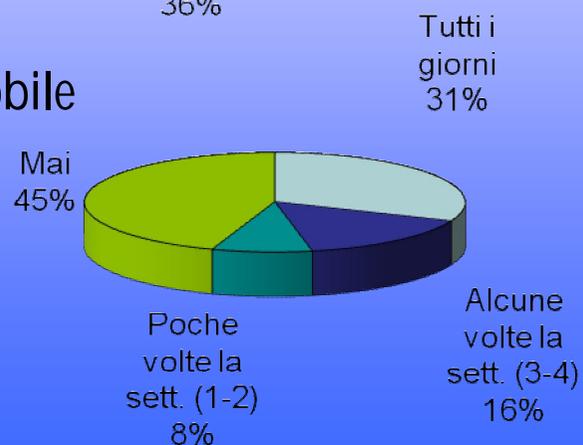
Bicicletta



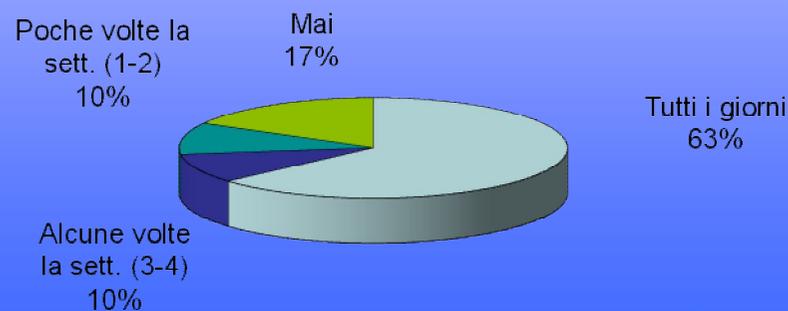
Motorino/motocicletta



Automobile



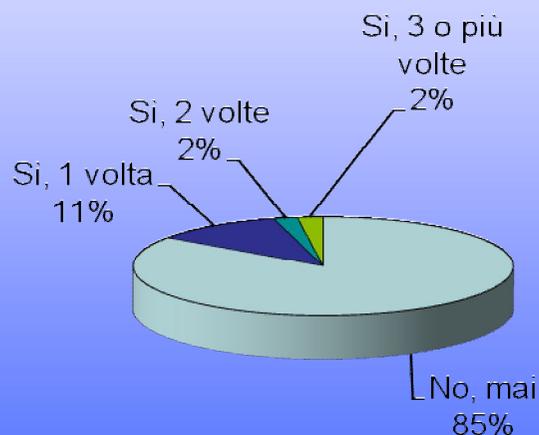
Mezzo pubblico



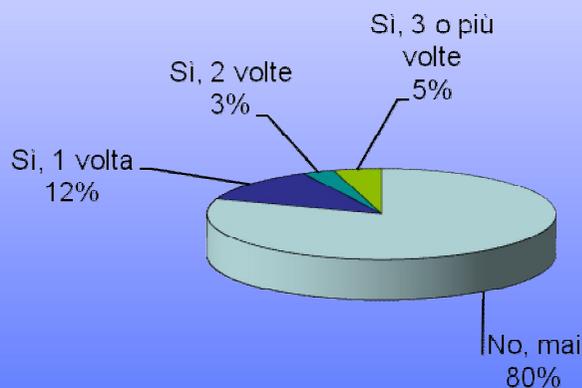
Coinvolgimento nell'ultimo anno in incidenti stradali

Nel corso dell'ultimo anno, sei mai stato coinvolto, in prima persona, in incidenti stradali?

Alla guida del motorino/motocicletta

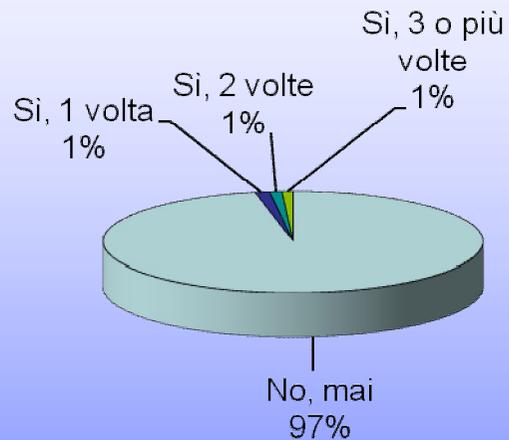


Alla guida della bicicletta

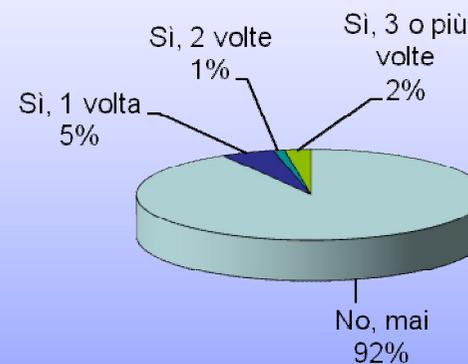


Coinvolgimento nell'ultimo anno in incidenti stradali

Alla guida della microcar

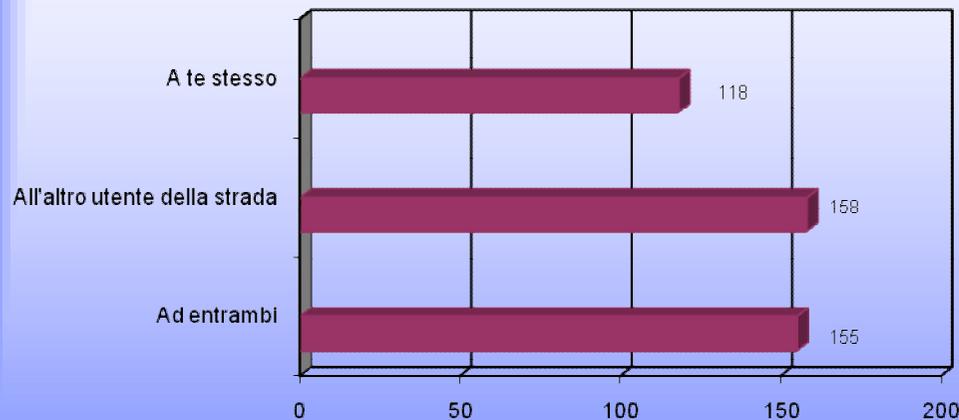


Come pedone

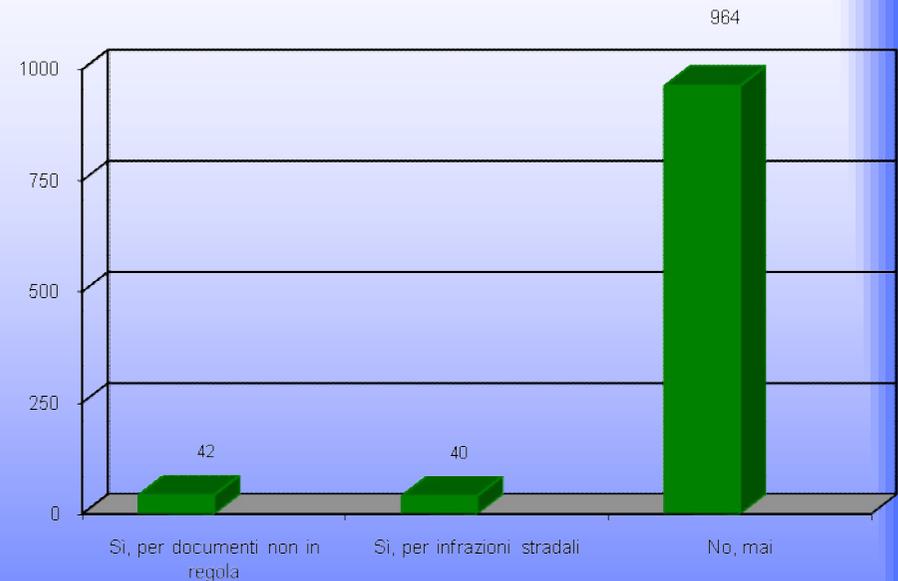


Coinvolgimento in incidenti stradali

La responsabilità dell'incidente/i a chi è stata attribuita?

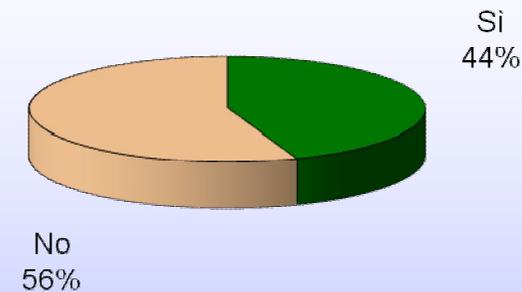


Nell'ultimo anno sei mai stato multato?

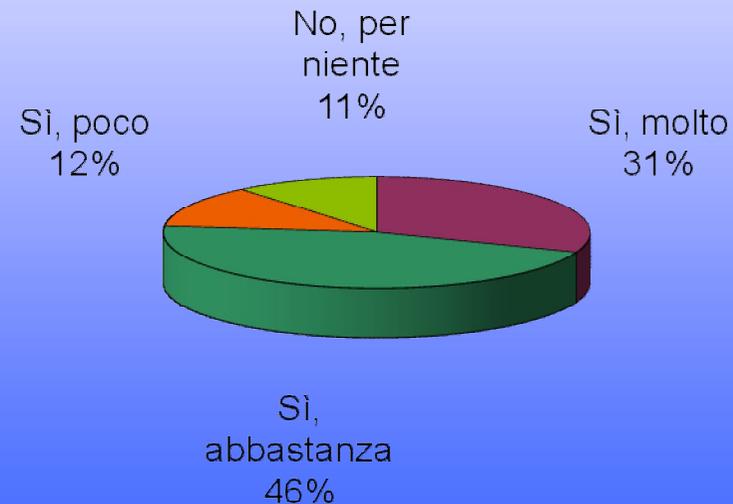


Il patentino

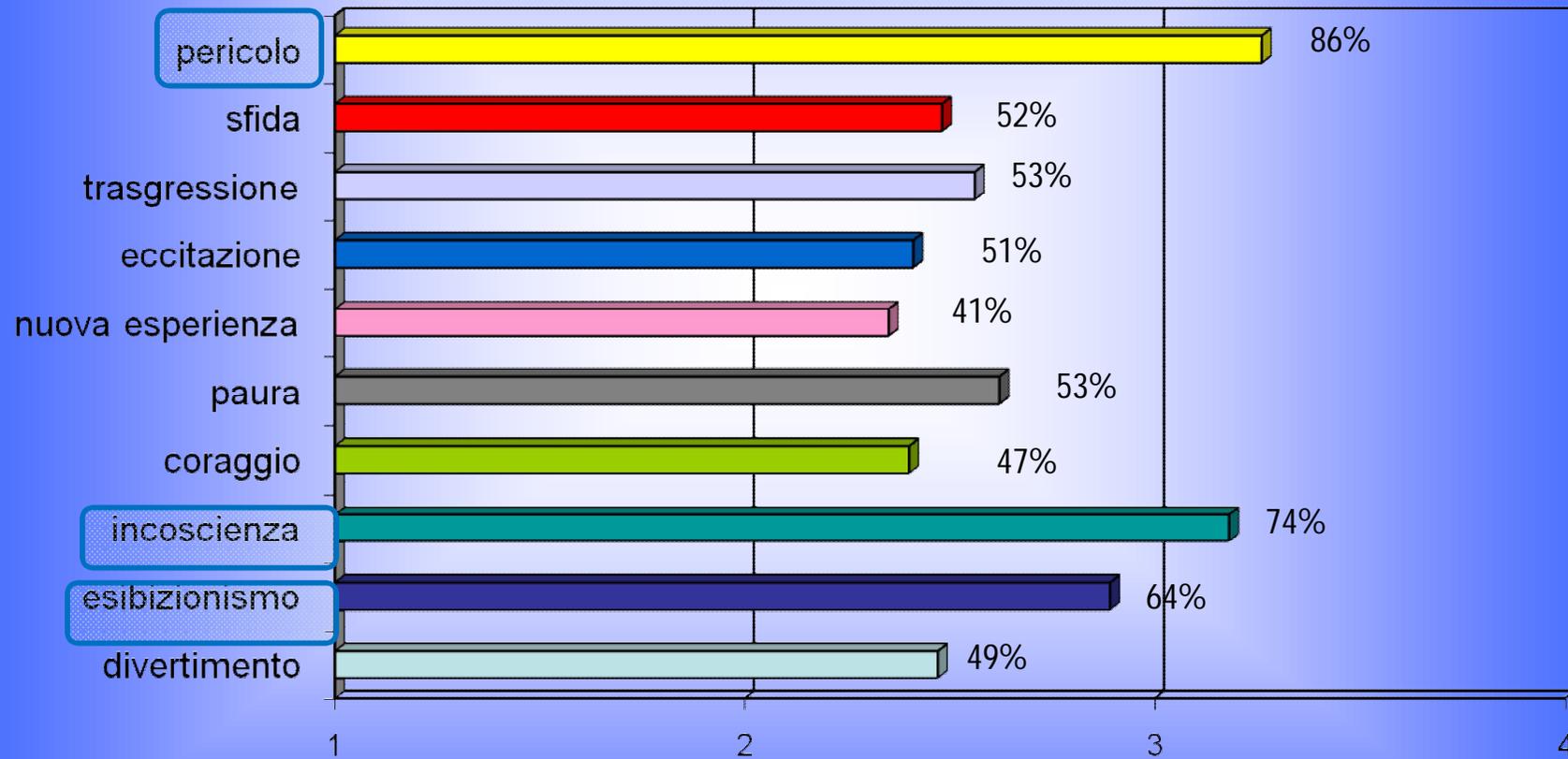
Hai conseguito il patentino?



Se sì, ritieni che il corso per il patentino abbia contribuito a renderti un buon utente della strada?



Secondo te il rischio è* ...



Per niente

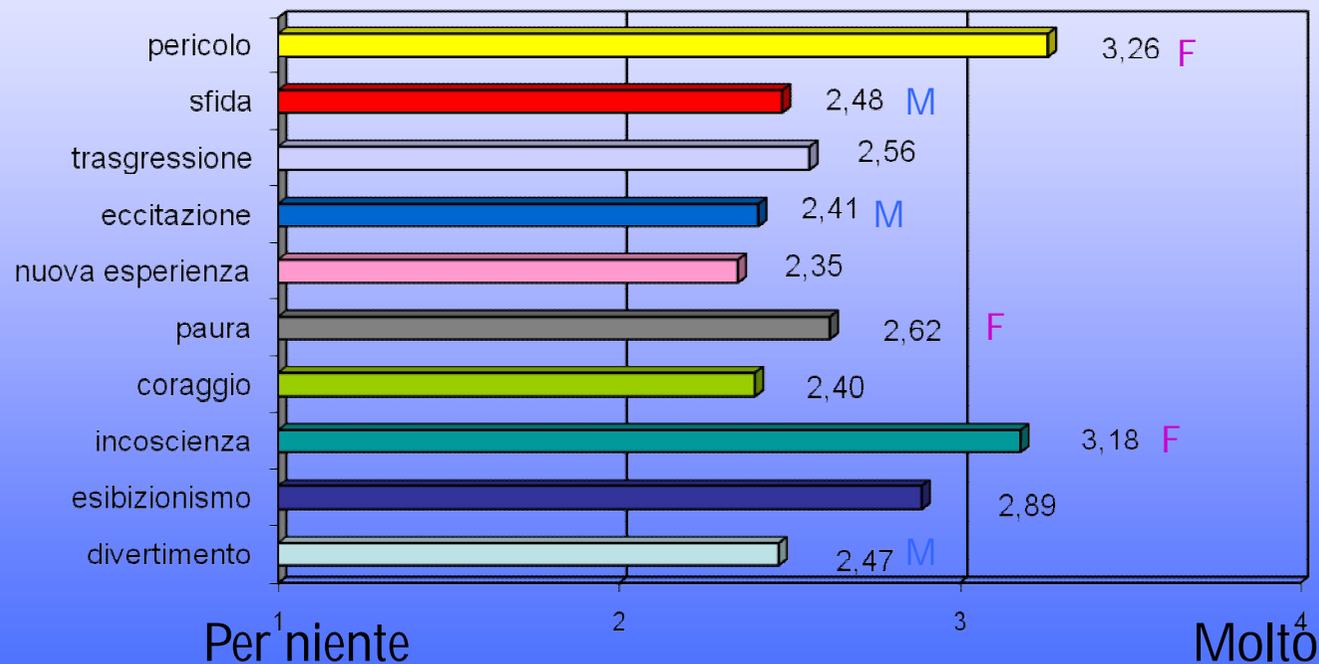
Molto

* I valori % sono stati ottenuti dalla somma delle risposte Abbastanza/Molto.

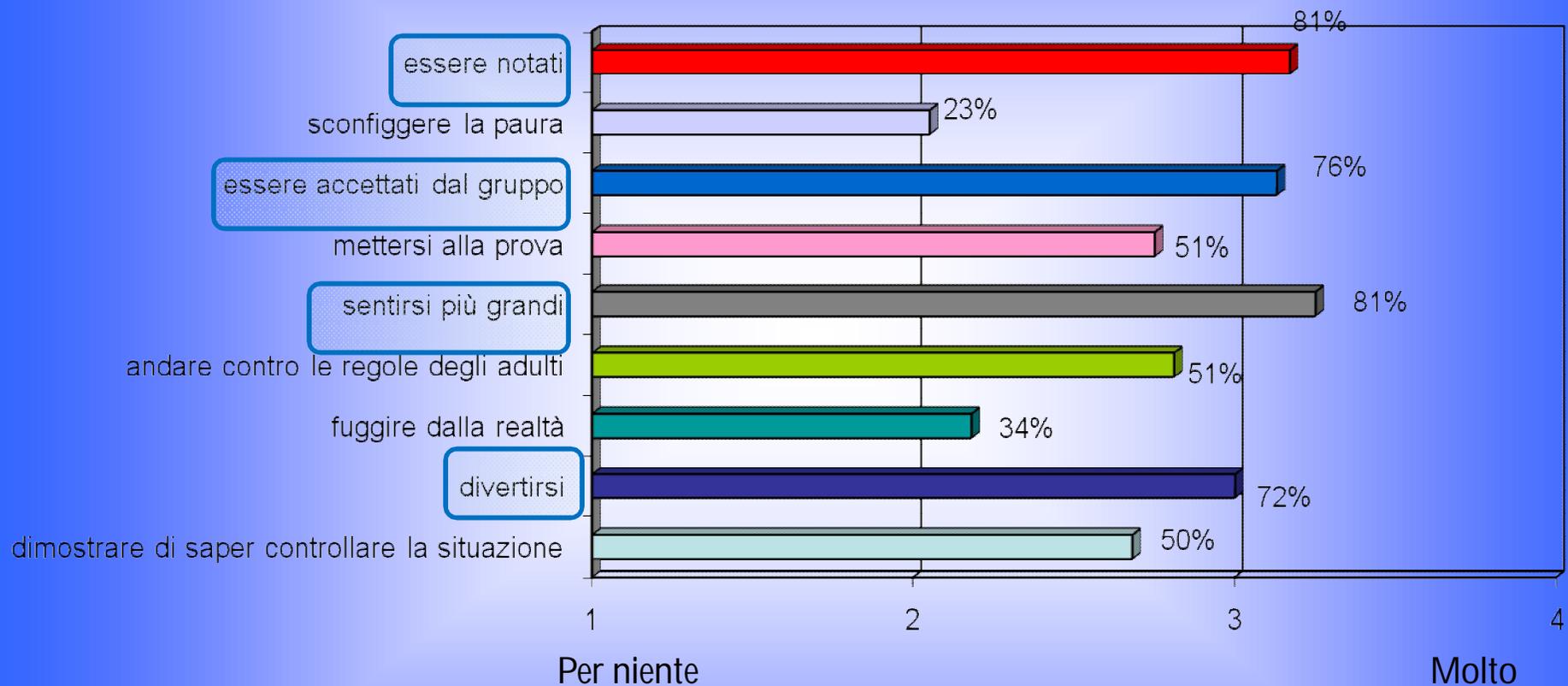
Secondo te il rischio è ... **M** vs **F**: differenze significative

Per le **ragazze**: il rischio è *pericolo, incoscienza e paura*

Per i **ragazzi**: il rischio è *sfida, divertimento e eccitazione*



Secondo te i giovani corrono dei rischi per* ...



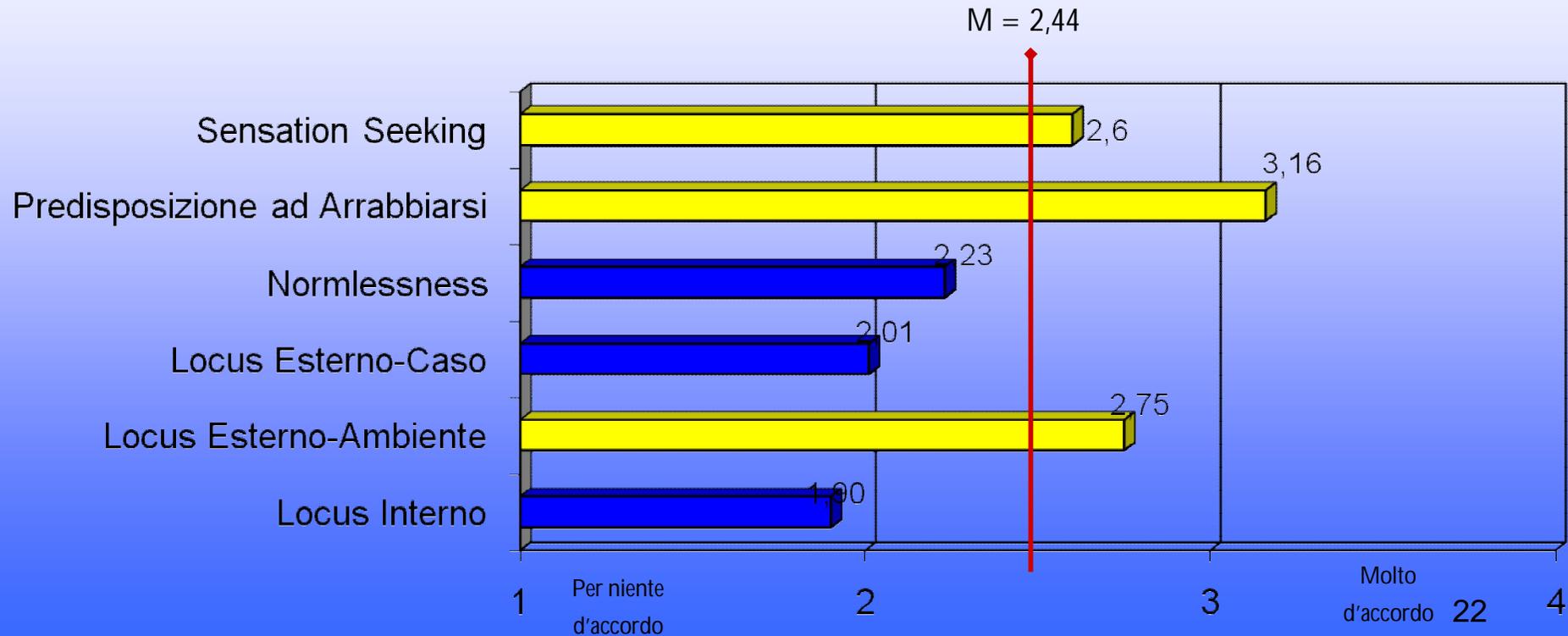
* I valori % sono stati ottenuti dalla somma delle risposte Abbastanza/Molto.



Il profilo *di personalità e cognitivo* dei giovani alla guida

Il Profilo di "personalità" dei giovani alla guida

- Elementi di debolezza (nelle variabili rappresentate in giallo al crescere dei valori aumenta la negatività)
- Elementi di forza (nelle variabili rappresentate in blu al decrescere dei valori aumenta la positività)

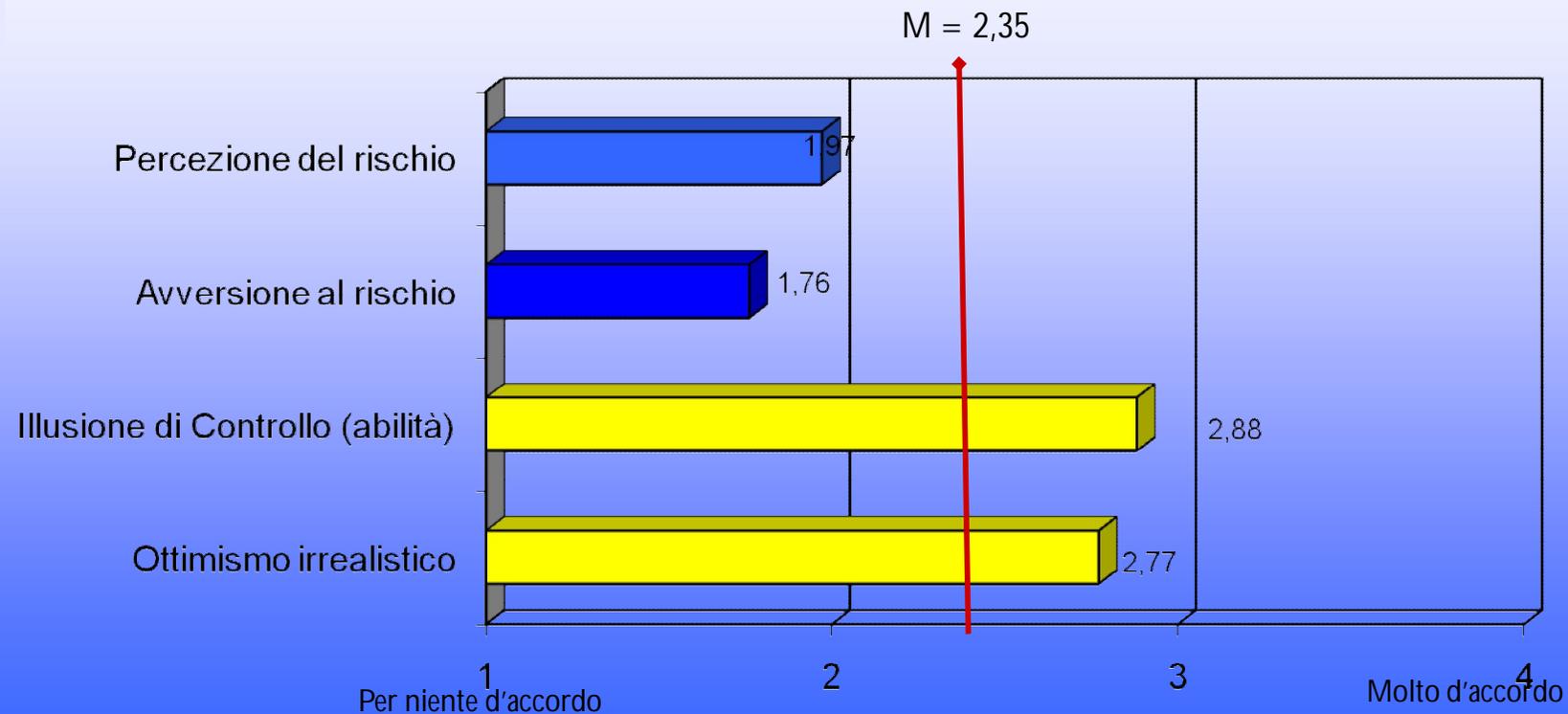


Il Profilo di personalità dei giovani alla guida

- **Sensation Seeking.** Si rileva una certa tendenza da parte dei giovani a ricercare e a desiderare esperienze fuori dalla norma, pericolose ed eccitanti. Si riscontra anche una certa tendenza ad interpretare la guida come "*sfida*" ed "*emozione*".
- **Locus of control.** I giovani tendono ad attribuire la responsabilità degli incidenti stradali a fattori interni legati al comportamento e a caratteristiche personali ma nello stesso tempo anche a fattori esterni di tipo ambientale (quali la pioggia, la strada, gli altri utenti, ...). Si dichiarano poco d'accordo nel ritenere gli incidenti stradali frutto del caso e del destino.
- **Rabbia/Predisposizione ad arrabbiarsi.** Si riscontra una spiccata predisposizione ad arrabbiarsi alla guida.
- **Normlessness.** I giovani si dichiarano infine poco d'accordo nel mettere in atto comportamenti senza considerare le loro implicazioni in termini sia di legalità sia di moralità.

Il Profilo cognitivo dei giovani alla guida

- Elementi di debolezza (nelle variabili rappresentate in giallo al crescere dei valori aumenta la negatività)
- Elementi di forza (nelle variabili rappresentate in blu al decrescere dei valori aumenta la positività)

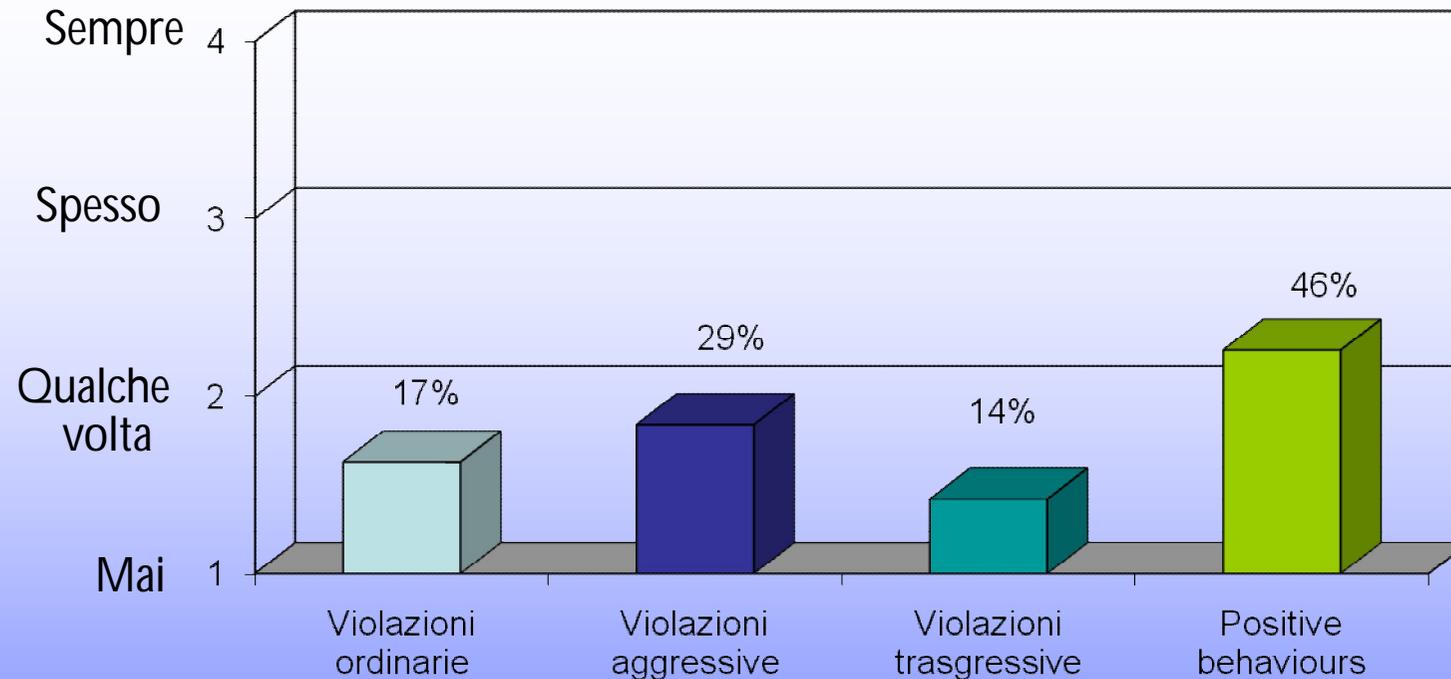


Il Profilo *cognitivo* dei giovani alla guida

- **Illusione di controllo e ottimismo irrealistico.** Si evidenzia un eccessivo ottimismo alla guida che porta i giovani a ritenere che gli eventi negativi capitino in misura maggiore agli altri piuttosto che a se stessi; nello specifico essi si sentono abbastanza sicuri di sé quando sono alla guida, ritengono di aver buone abilità di guida e in rare occasioni si sentono sotto pressione mentre guidano.
- **Percezione del rischio e avversione al rischio.** Complessivamente si riscontra una buona percezione del rischio; però si evidenziano punteggi più alti nella componente affettiva della percezione del rischio in termini di preoccupazione all'idea di rimanere coinvolto in un incidente stradale; il campione nutre anche una sorta di avversione al rischio in termini di pericolosità percepita.

Il tuo comportamento alla guida*

Con quale frequenza metti in atto i seguenti comportamenti?

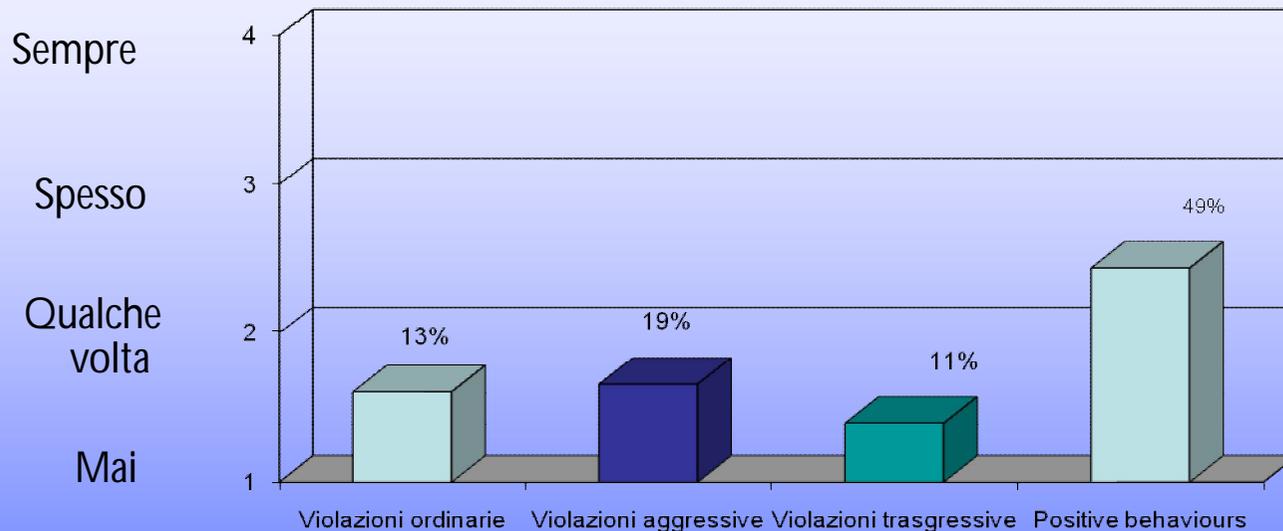


- Sia i ragazzi che le ragazze qualche volta mettono in atto comportamenti "positivi" o di tipo altruistico che non sono richiesti né previsti dal Codice della Strada, ma che permettono di facilitare lo scorrimento del traffico e di porre attenzione verso gli altri.
- Sempre qualche volta, i giovani dichiarano di compiere violazioni aggressive e a seguire ordinarie; meno frequenti le violazioni di tipo trasgressivo.
- Si ipotizza una sottovalutazione dei comportamenti dichiarati, alla luce della desiderabilità sociale rilevata associata a tali domande.

* I valori % sono stati ottenuti dalla somma delle risposte Sempre/Spesso di alcuni specifici item.

Il comportamento dei tuoi familiari alla guida

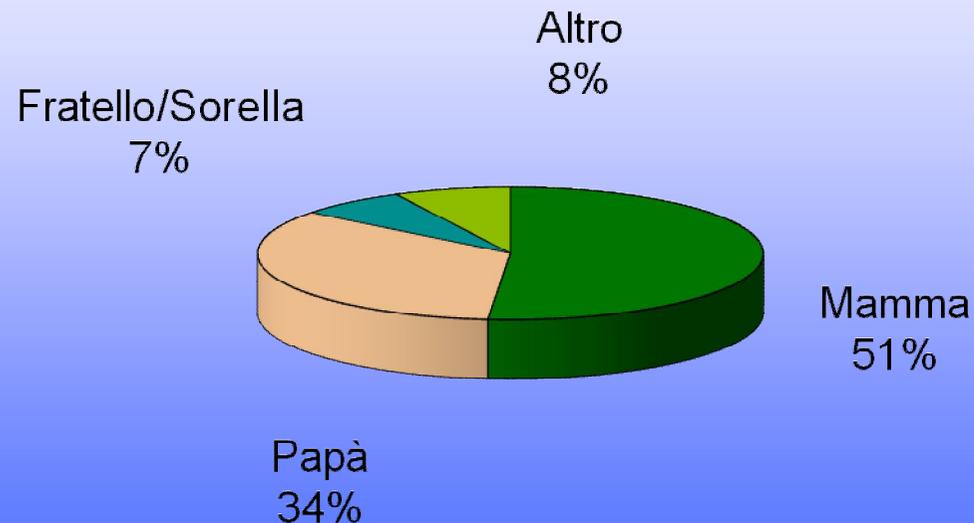
Con quale frequenza il familiare (prima indicato) mette in atto i seguenti comportamenti quando è alla guida della macchina?



• Per quanto riguarda il comportamento dei familiari alla guida (per la maggior parte genitori) i giovani dichiarano che qualche volta essi si comportano in maniera altruista ed attenta agli altri utenti della strada, ma che nel contempo non sono esenti, seppur in rare occasioni, dal compiere violazioni di tipo aggressivo e ordinario.

Il comportamento dei tuoi familiari alla guida

Con quale dei seguenti familiari vai più spesso in macchina?

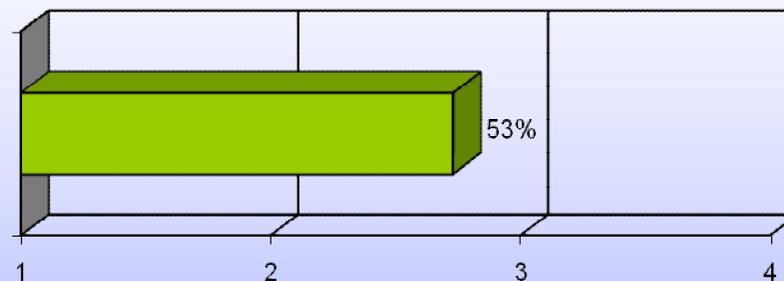


Il comportamento dei tuoi familiari*

Rispetto a comportamenti quali guidare dopo aver bevuto alcolici, non dare passaggi agli amici, andare troppo velocemente, i miei genitori ...

Stile autoritario

... mi impongono delle regole che non possono essere messe in discussione

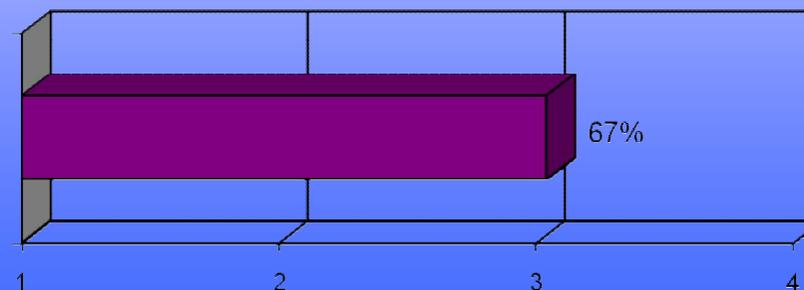


Per niente
d'accordo

Molto
d'accordo

Stile autorevole

... stabiliscono delle regole spiegandomi l'importanza del loro rispetto

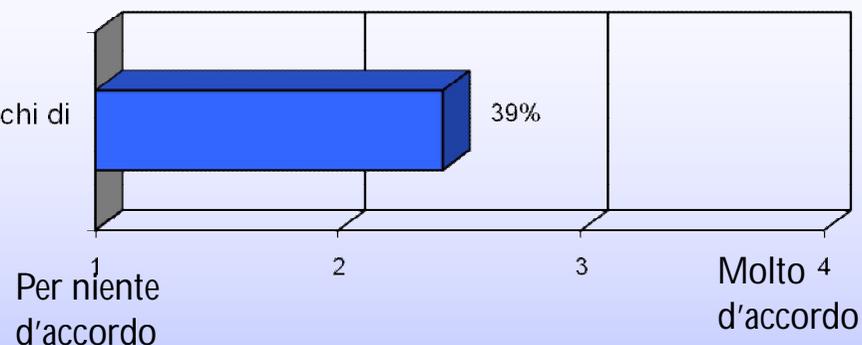


* I valori % sono stati ottenuti dalla somma delle risposte Abbastanza/Molto .

Rispetto a comportamenti quali guidare dopo aver bevuto alcolici, non dare passaggi agli amici, andare troppo velocemente, i miei genitori ...

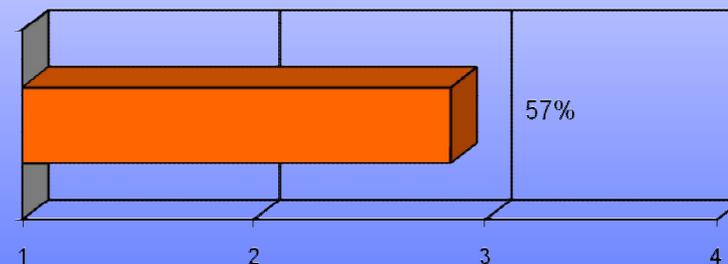
Stile permissivo indifferente

... non si intromettono e lasciano che io cerchi di cavarmela da solo



Stile permissivo accettante

... mi consigliano delle regole lasciandomi comunque libero di decidere

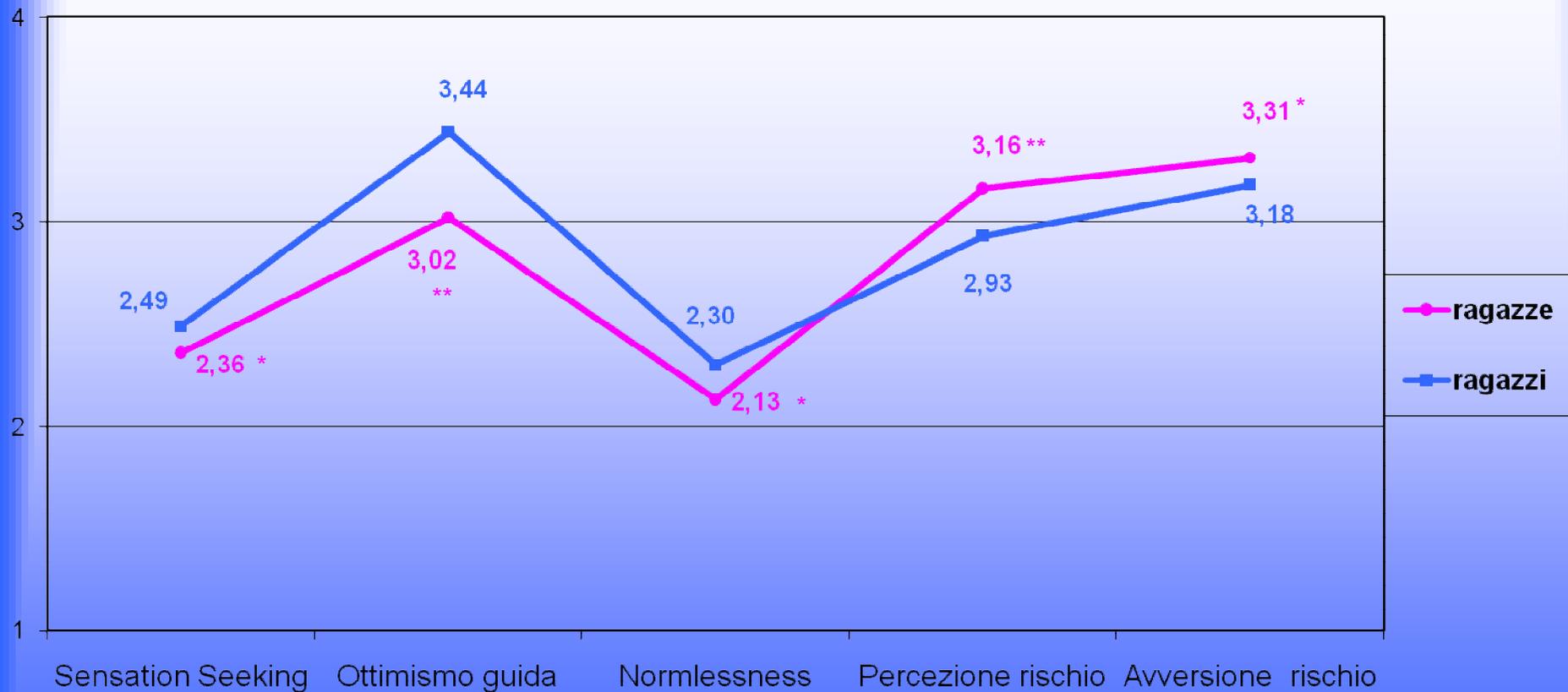


Dal punto di vista dei giovani, i genitori adottano prevalentemente uno stile educativo autorevole, permissivo accettante e, a seguire, autoritario.



**Alcune differenze significative
in base alla variabile "genere" ed "età"**

Differenze significative di genere: ragazzi vs ragazze

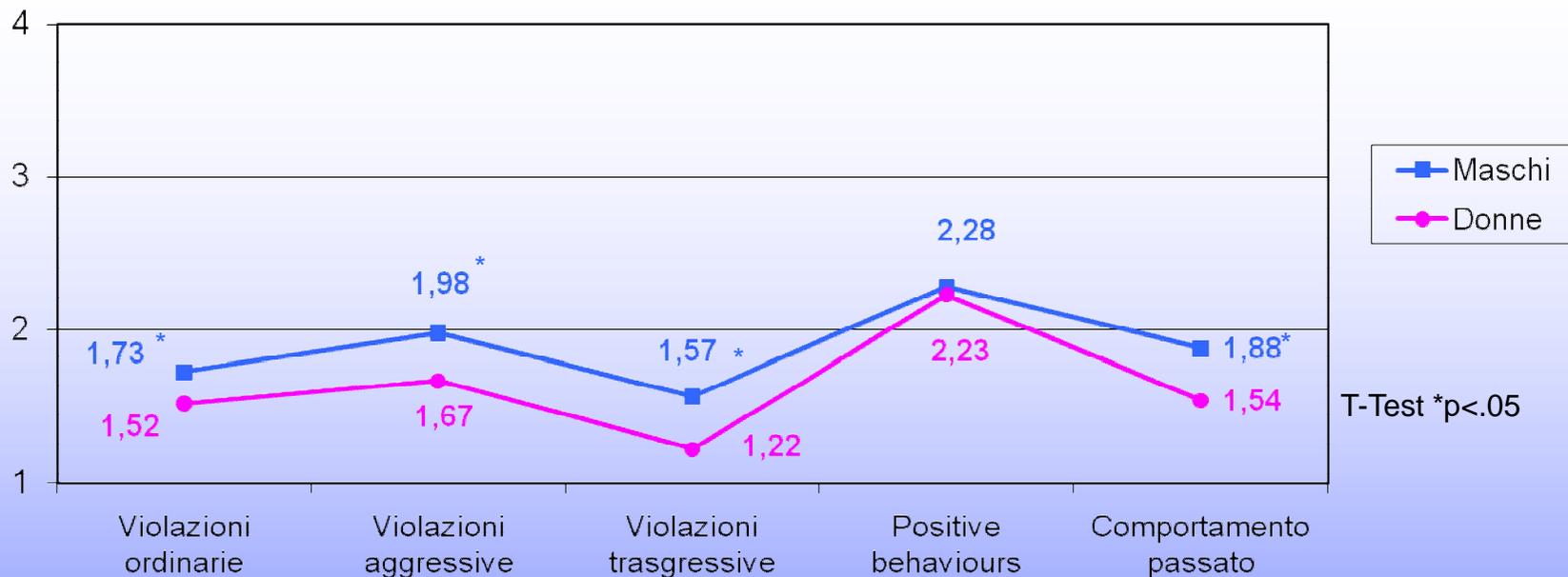


T-test **p<.01; *p<.05

Differenze statisticamente significative: **ragazzi vs ragazze**

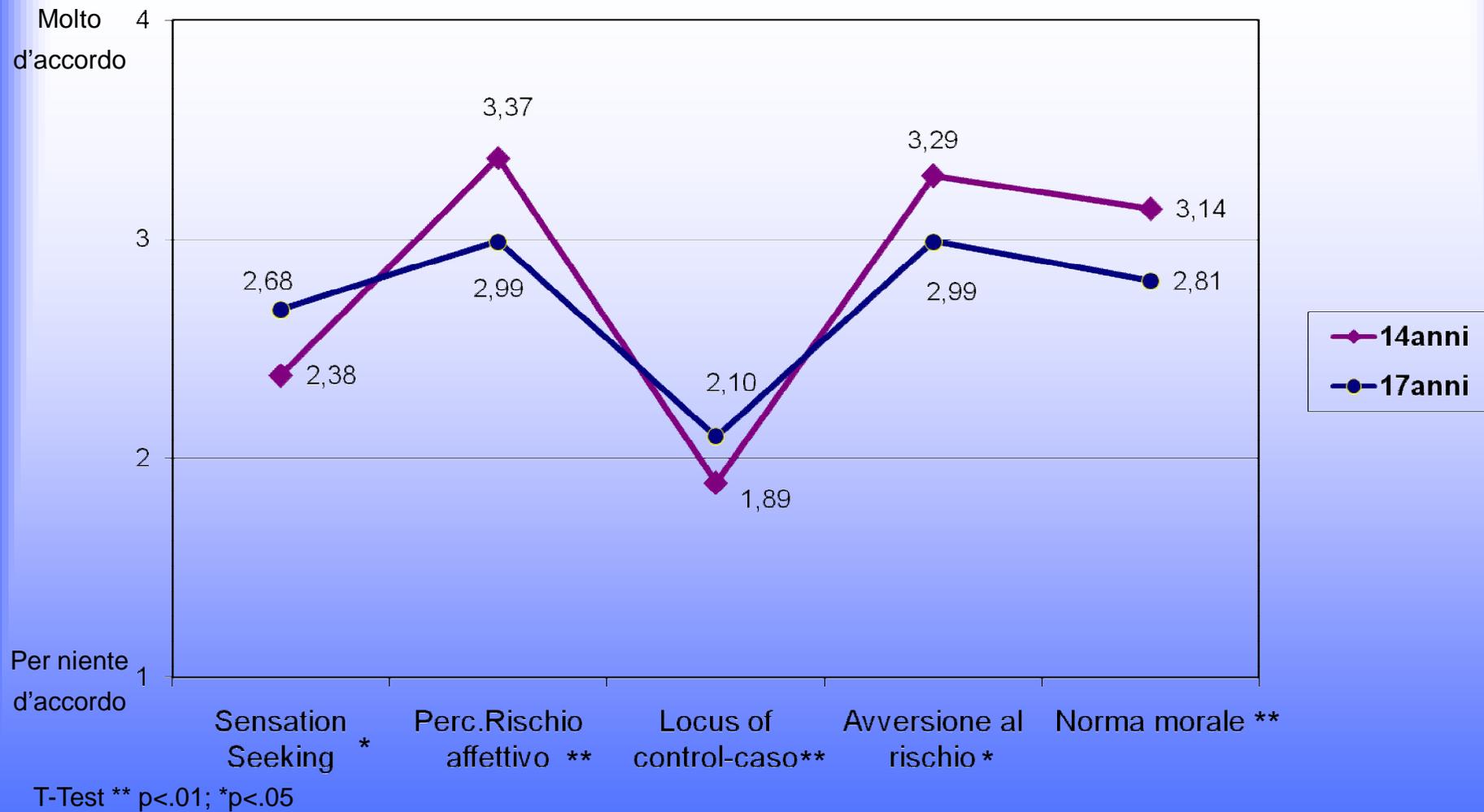
- Le ragazze, a differenza dei ragazzi presentano dei punteggi medi significativamente più alti nella percezione del rischio e nell'avversione al rischio.
- Al contrario, i ragazzi si dichiarano maggiormente ottimisti e sicuri delle proprie abilità quando sono alla guida e maggiormente alla ricerca di emozioni e sensazioni forti (sensation seeking) anche a scapito di oltrepassare i limiti della legalità e della moralità (normlessness).

Comportamento alla guida: confronti di genere ragazzi vs ragazze



Si evidenzia come i ragazzi siano più propensi, rispetto alle ragazze, a compiere violazioni sia ordinarie, sia aggressive, sia trasgressive.

Differenze statisticamente significative: confronti per età - 14 anni vs 17 anni



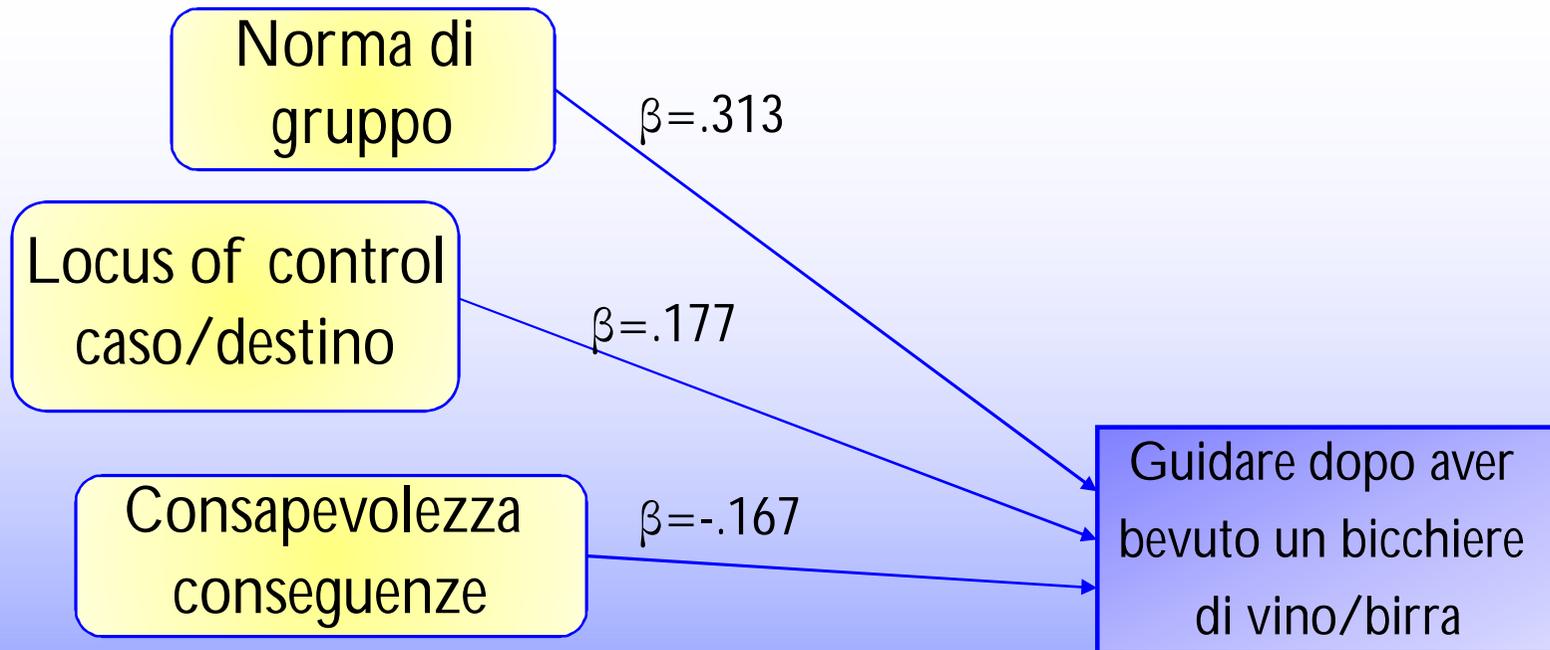
Differenze statisticamente significative: **confronti per età**

- Si noti come all'aumentare dell'età (dai 14 ai 17 anni) diminuiscano i punteggi di norma morale e avversione al rischio e aumentino quelli relativi al sensation seeking e al locus of control esterno – caso/destino.
- Ciò evidenzia l'importanza di un intervento formativo quanto più possibile precoce, dato che dai 14 anni ai 17 si riscontra un significativo peggioramento.



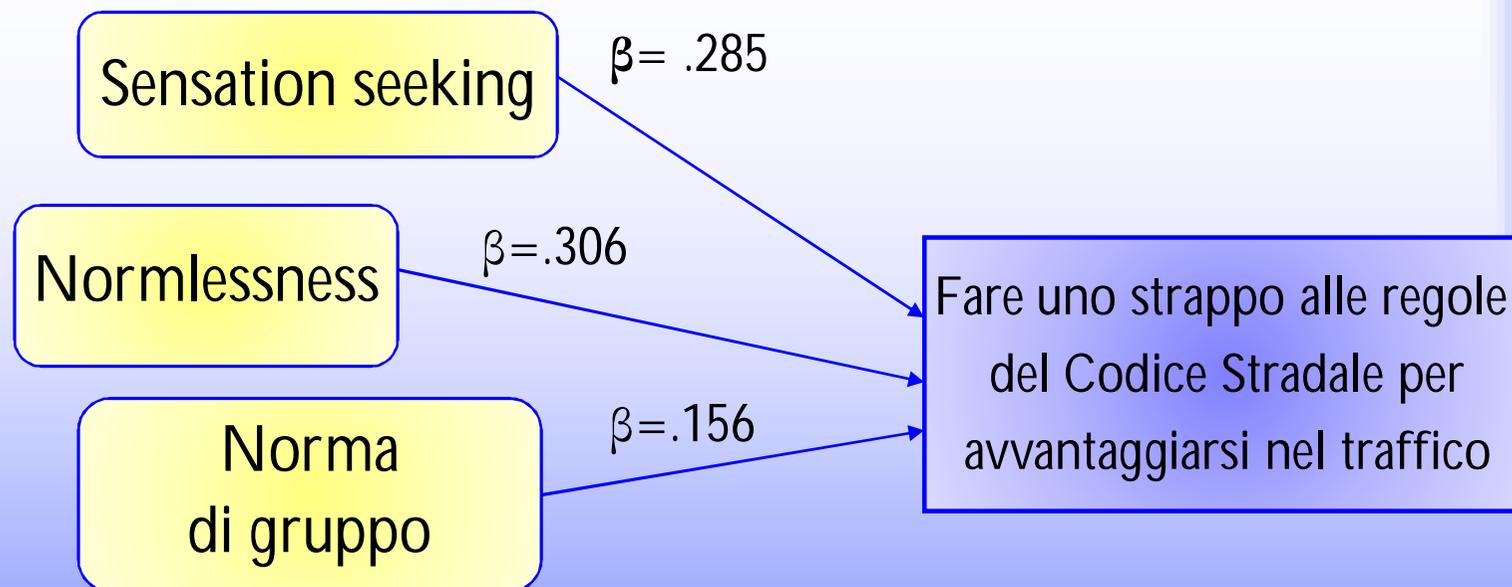
L'influenza della variabili psicosociali, cognitive e
della personalità sul comportamento.
Come ridurre i comportamenti di guida rischiosi?

Le determinanti della violazione "Guidare dopo aver bevuto un bicchiere di birra/vino"*



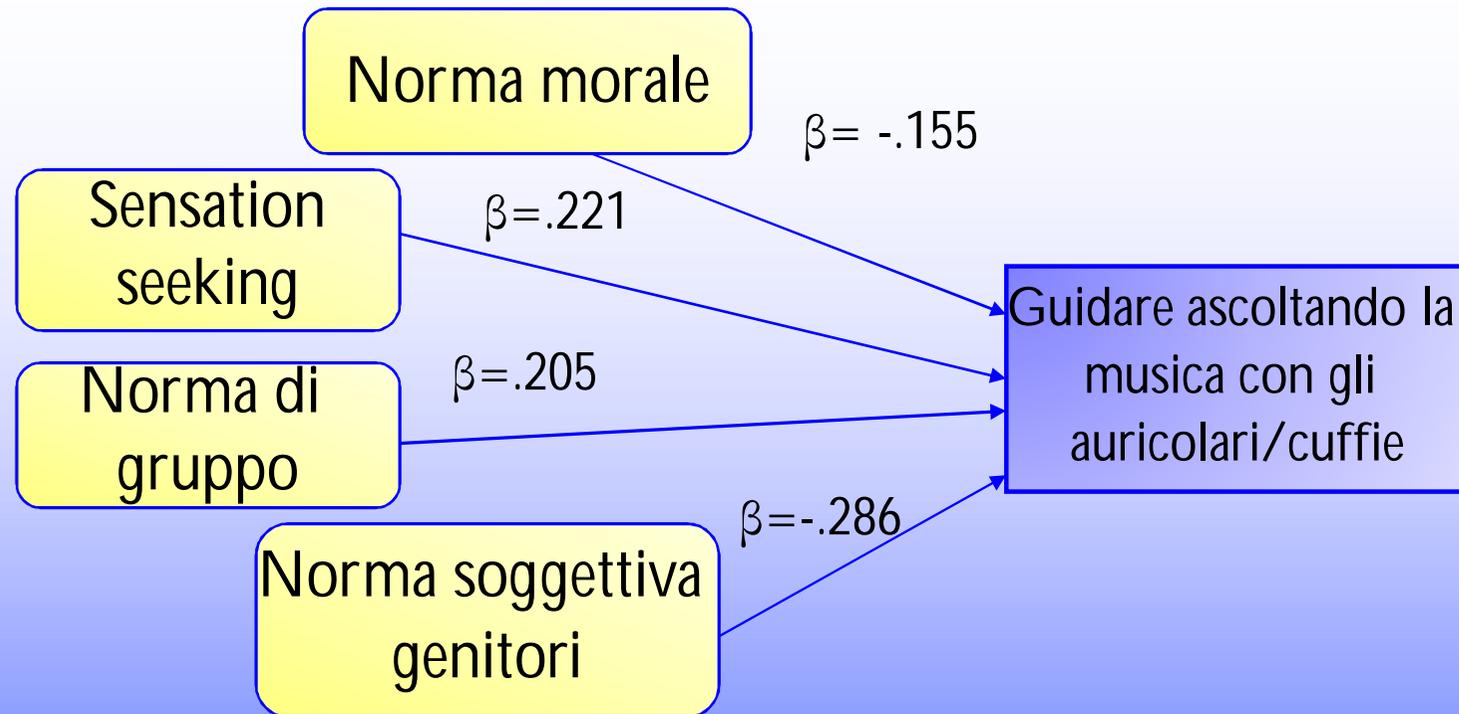
Quanto più gli amici del gruppo con cui il giovane esce pongono in essere normalmente il comportamento in questione, più si ritiene il destino/sfortuna la principale causa degli incidenti, meno si è a conoscenza delle conseguenze negative di tale comportamento, tanto più il giovane tenderà a guidare dopo aver bevuto un bicchiere di birra/vino.

Le determinanti della violazione "Fare uno strappo alle regole del Codice stradale per avvantaggiarsi nel traffico"



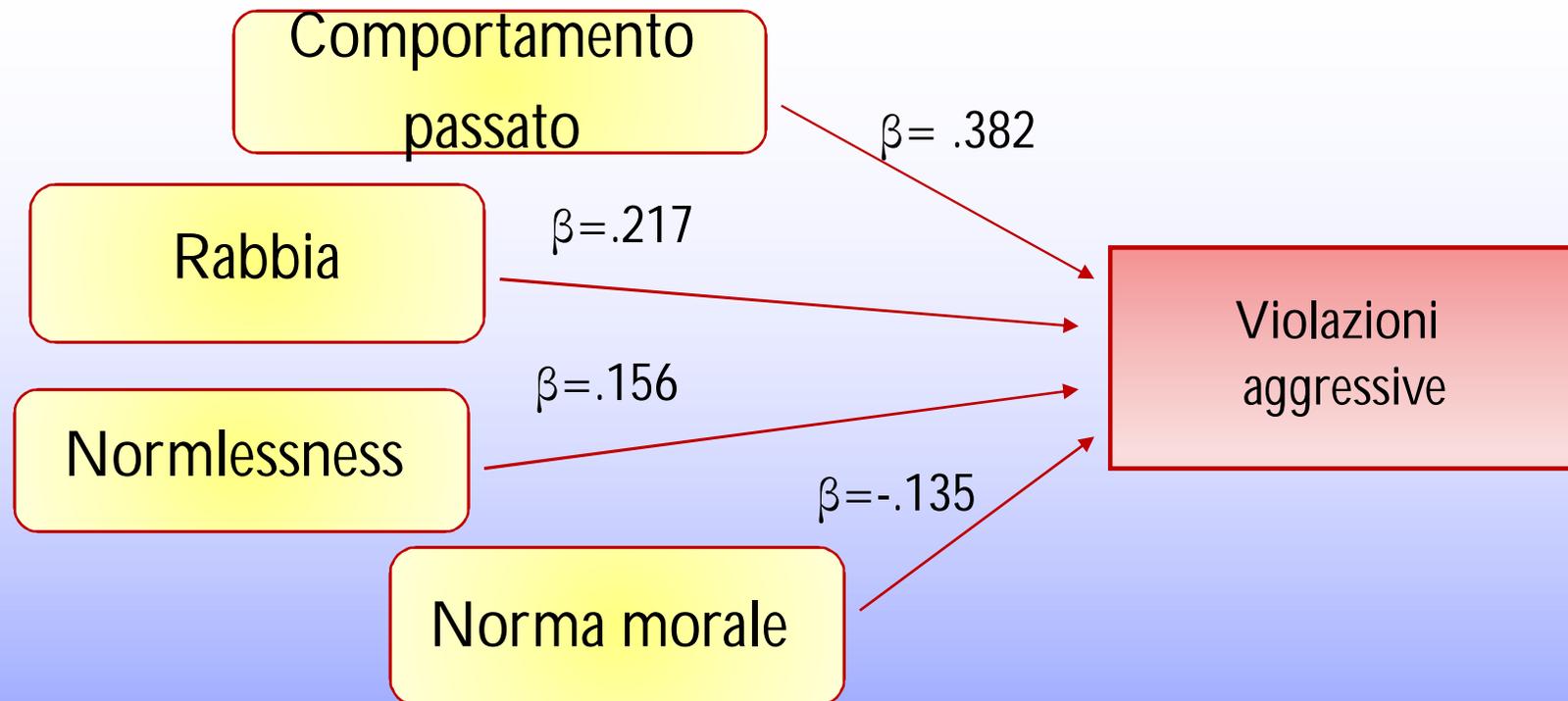
Il comportamento in questione risulta predetto dalla tendenza a non valutare le implicazioni morali e legali delle proprie azioni, dalla ricerca di emozioni forti e avventure e dal fatto che gli stessi amici ogni tanto fanno uno strappo alle regole del Codice stradale.

Le determinanti della violazione “Guidare ascoltando la musica con gli auricolari/cuffie”



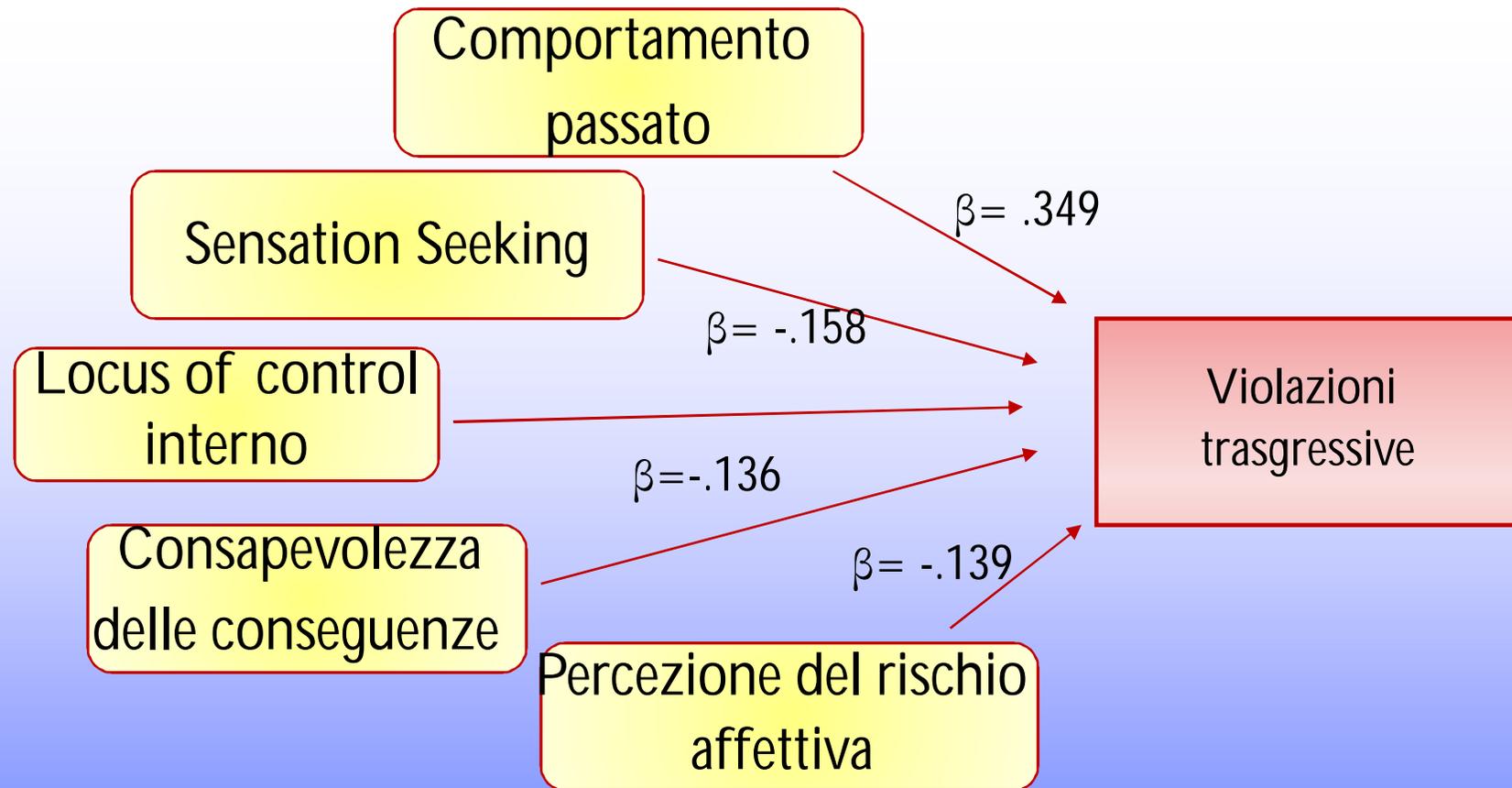
Questo comportamento risulta positivamente predetto dal sensation seeking e dalla norma di gruppo e negativamente dalla norma soggettiva dei genitori e dalla norma morale.

Le determinanti delle violazioni aggressive



La messa in atto di violazioni aggressive risulta predetta dal comportamento passato, dalla predisposizione ad arrabbiarsi mentre si è alla guida e dalla tendenza a non valutare le implicazioni morali e legali delle proprie azioni nonché da carenze valoriali.

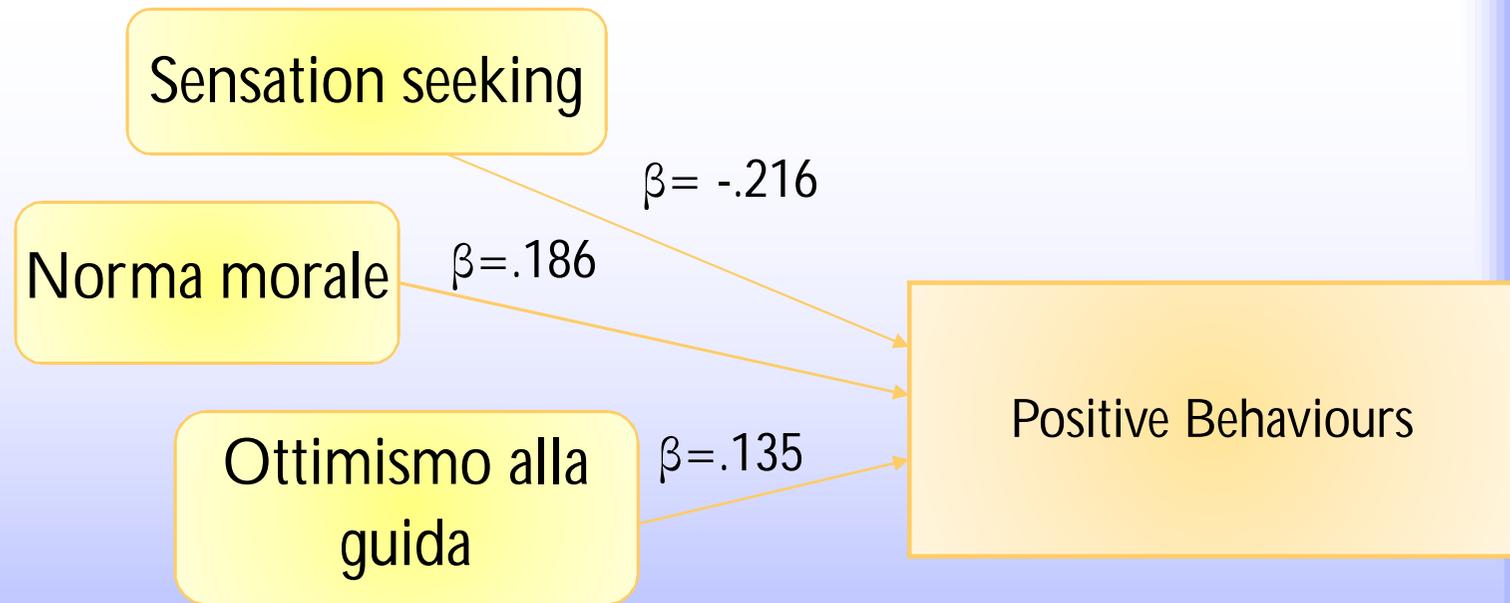
Le determinanti delle violazioni trasgressive



Le violazioni trasgressive risultano predette dal comportamento passato e da un elevato sensation seeking.

Inoltre, più il giovane ritiene gli incidenti stradali legati al comportamento della persona, più è consapevole delle possibili conseguenze negative, più percepisce il rischio nella sua componente affettiva, più probabilmente non potrà in essere violazioni trasgressive₄₂

Positive Behaviour



- Sentirsi sicuri e abili alla guida, percepire l'obbligo morale a comportarsi in maniera sicura e non ricercare emozioni forti risultano in grado di predire la messa in atto di comportamenti positivi e di altruismo quando si è alla guida.

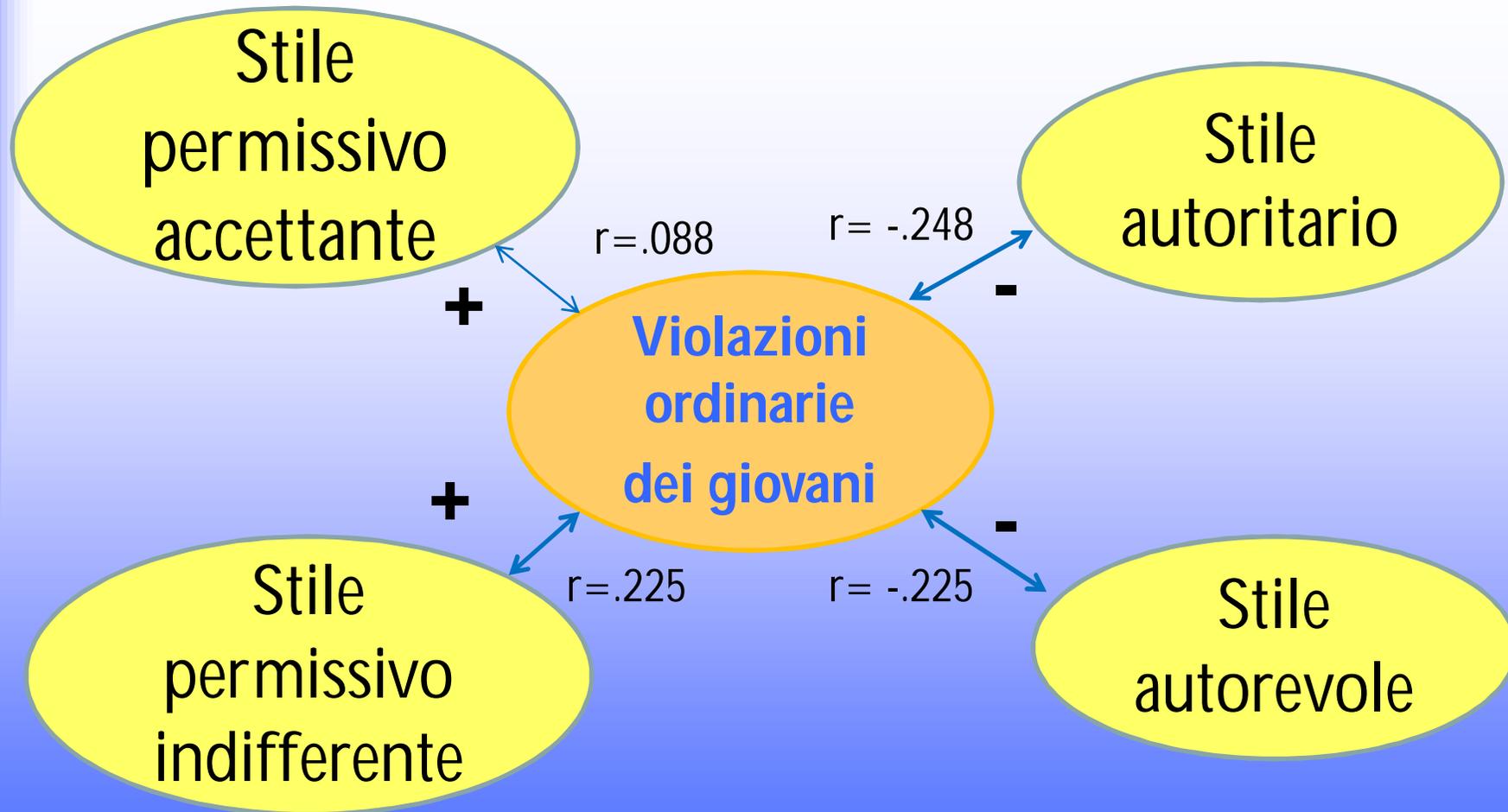


Il ruolo della famiglia nell'influenzare i comportamenti di guida dei giovani

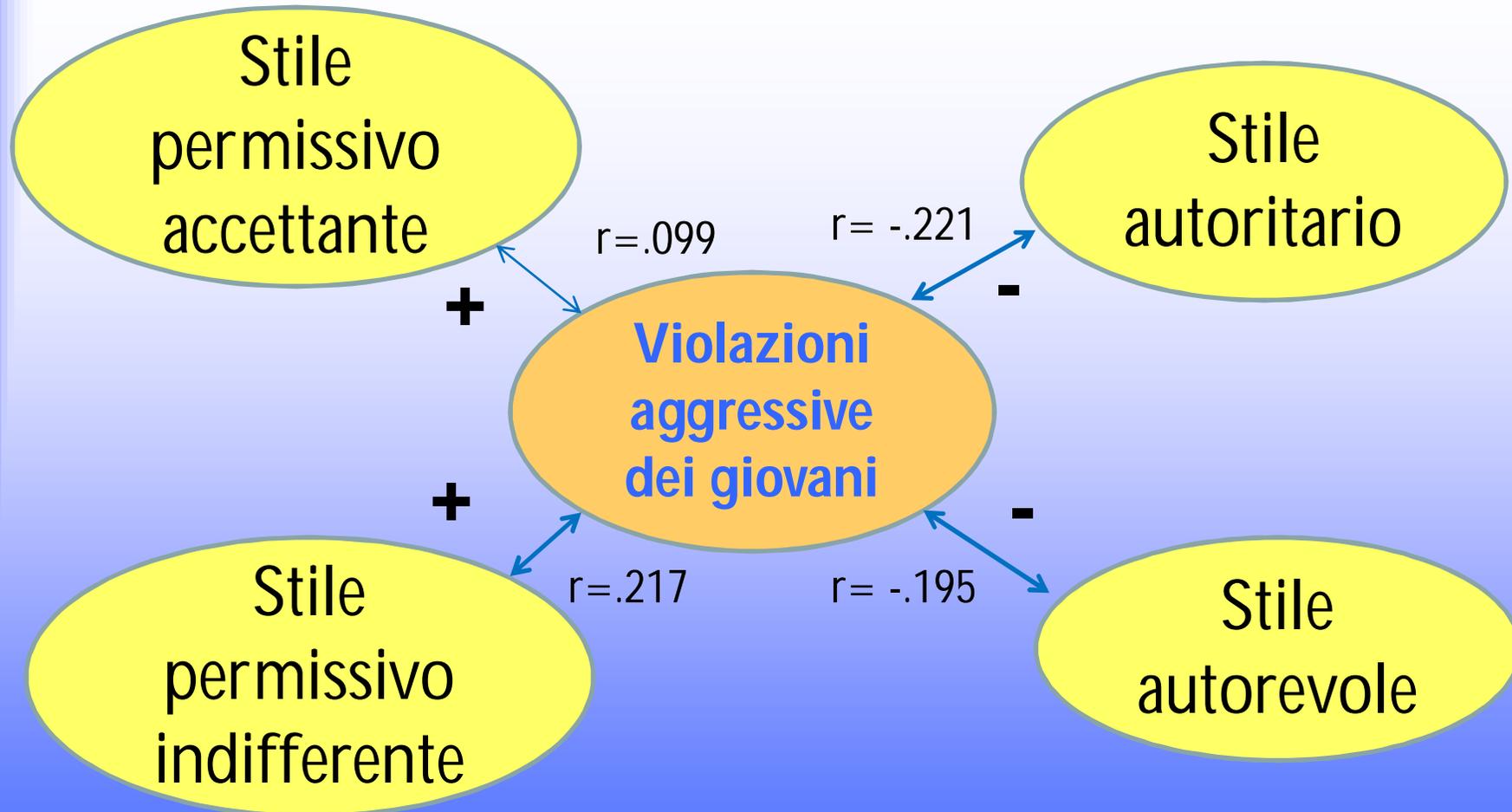
L'influenza della famiglia

- Nelle slide successive verrà emesso in luce come, lo stile educativo autoritario e quello autorevole in relazione alla guida promuovono nei giovani comportamenti alla guida positivi e prevengono la messa in atto di violazioni ordinarie, aggressive e trasgressive.
- Viceversa, lo stile permissivo accettante e, in particolare, quello permissivo indifferente di educazione alla guida non influenzano i comportamenti positivi ma risultano associati ad un maggior coinvolgimento dei giovani in violazioni ordinarie, aggressive e trasgressive.

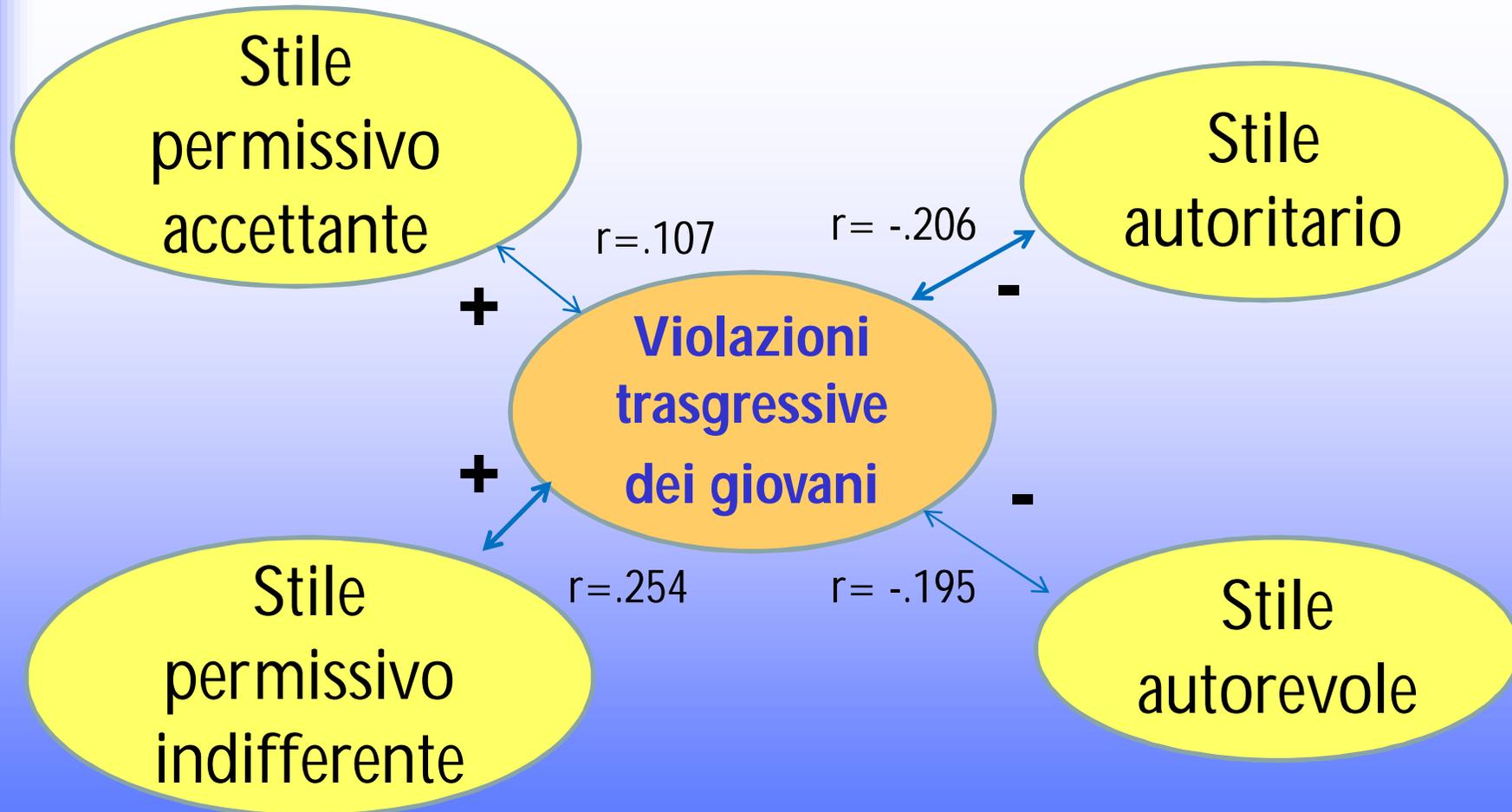
L'influenza della famiglia



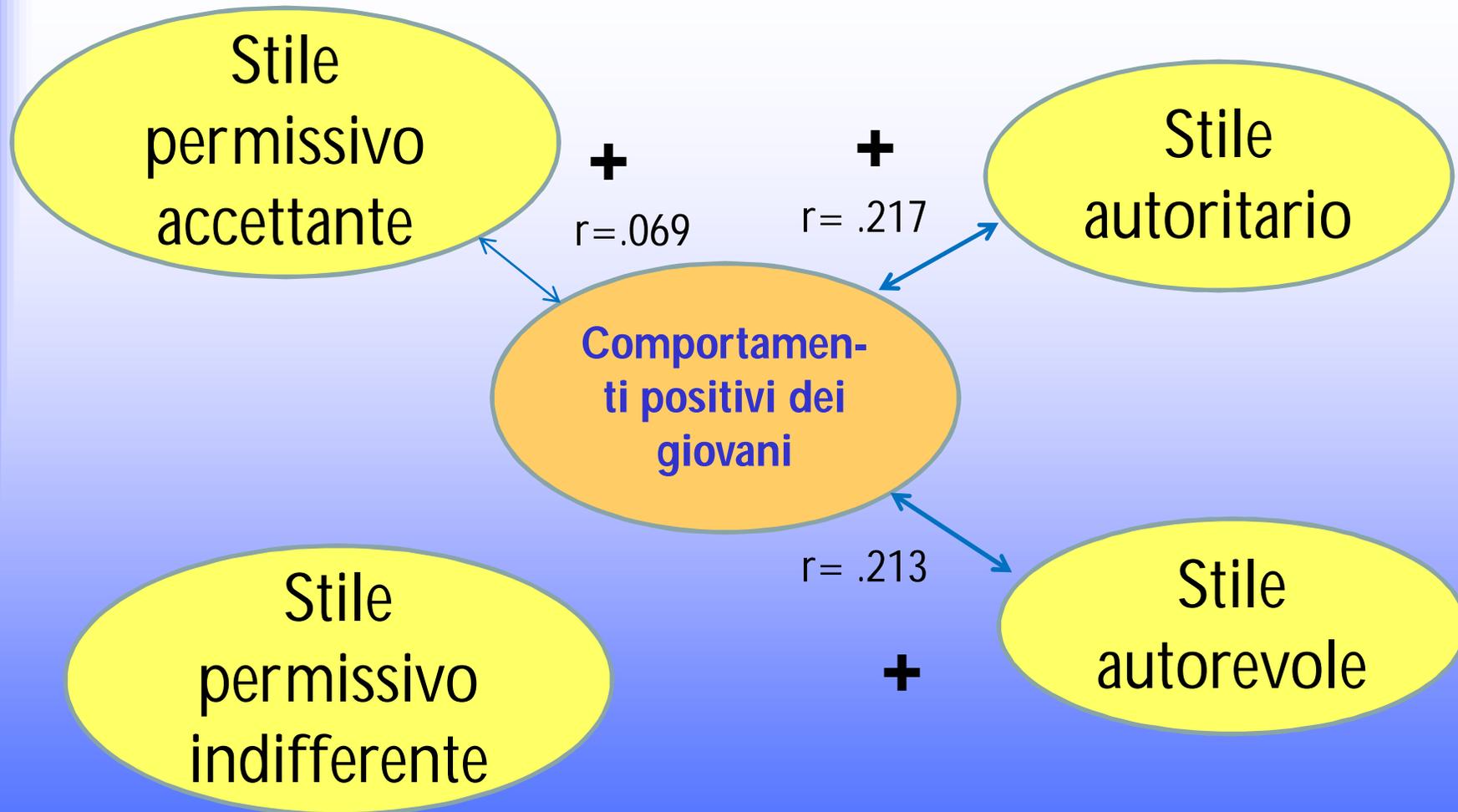
L'influenza della famiglia



L'influenza della famiglia



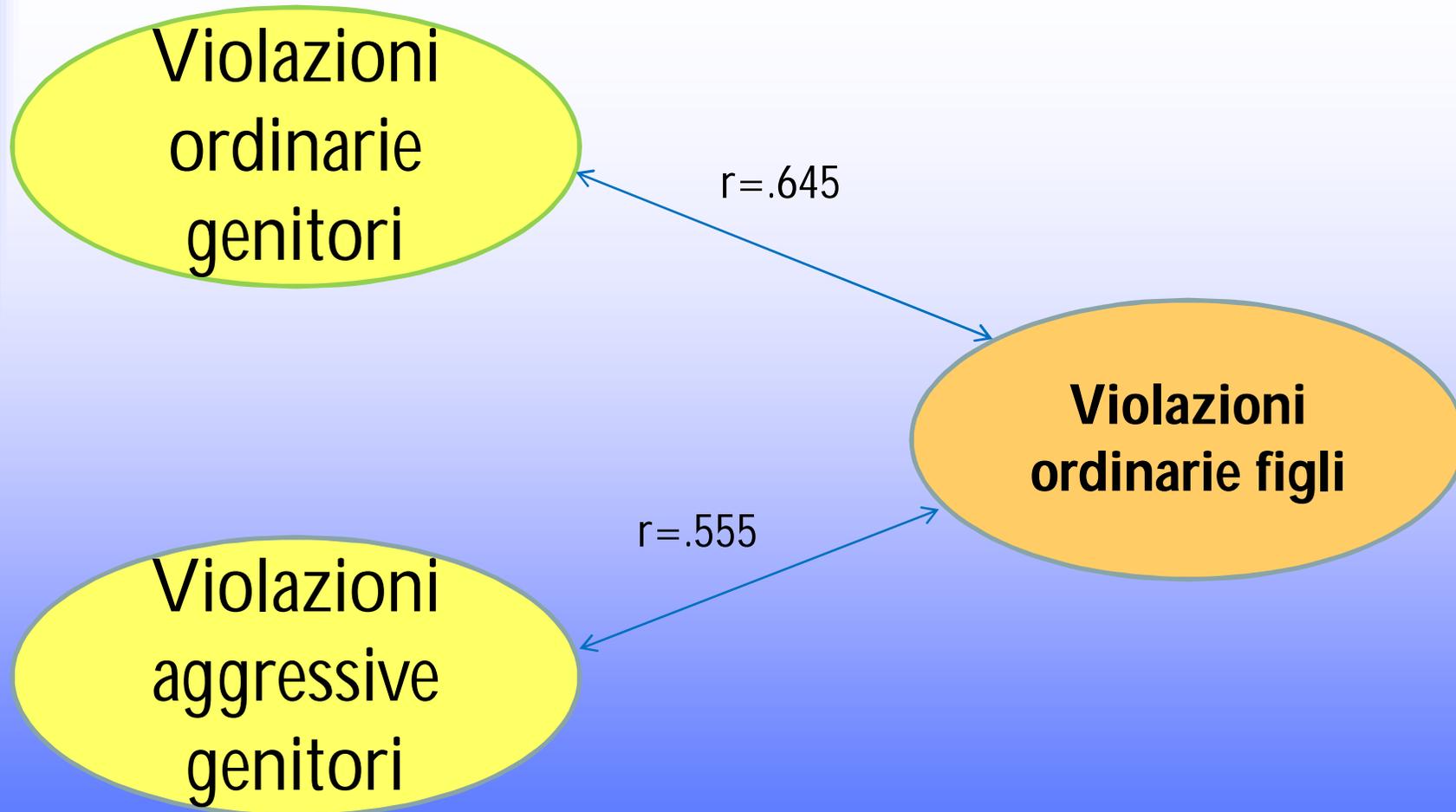
L'influenza della famiglia



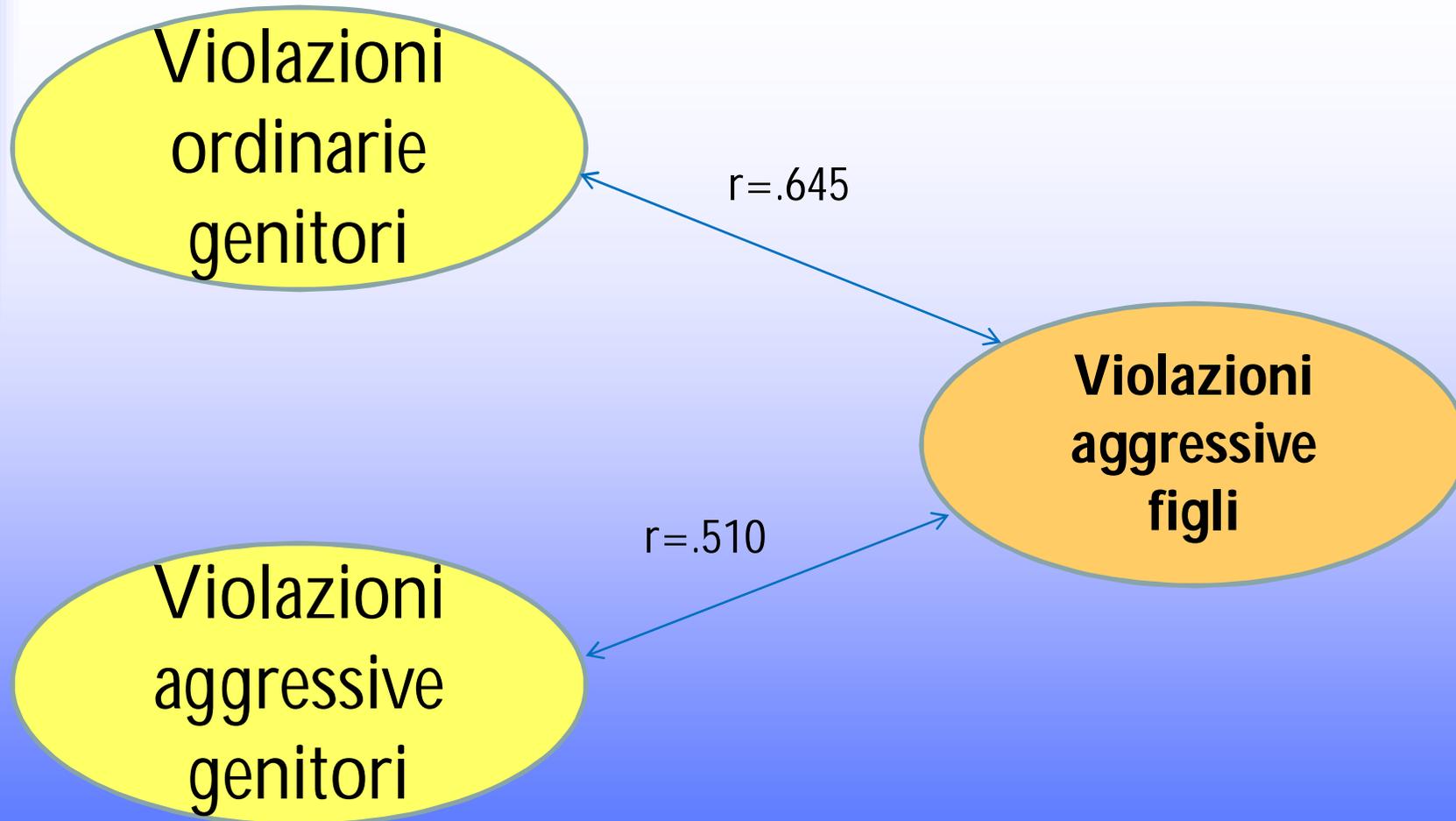
L'influenza della famiglia: relazioni tra il comportamento dei genitori e il comportamento dei figli

- Le correlazioni, messe in luce nelle slide seguenti, ipotizzano un'influenza del comportamento dei genitori su quello dei figli.
- Quanto più spesso i genitori si comportano violando il Codice della strada o irritandosi con gli altri utenti della strada, tanto più il giovane si sentirà legittimato a comportarsi nello stesso modo, ponendo in essere non solo violazioni ordinarie e aggressive ma anche trasgressive.

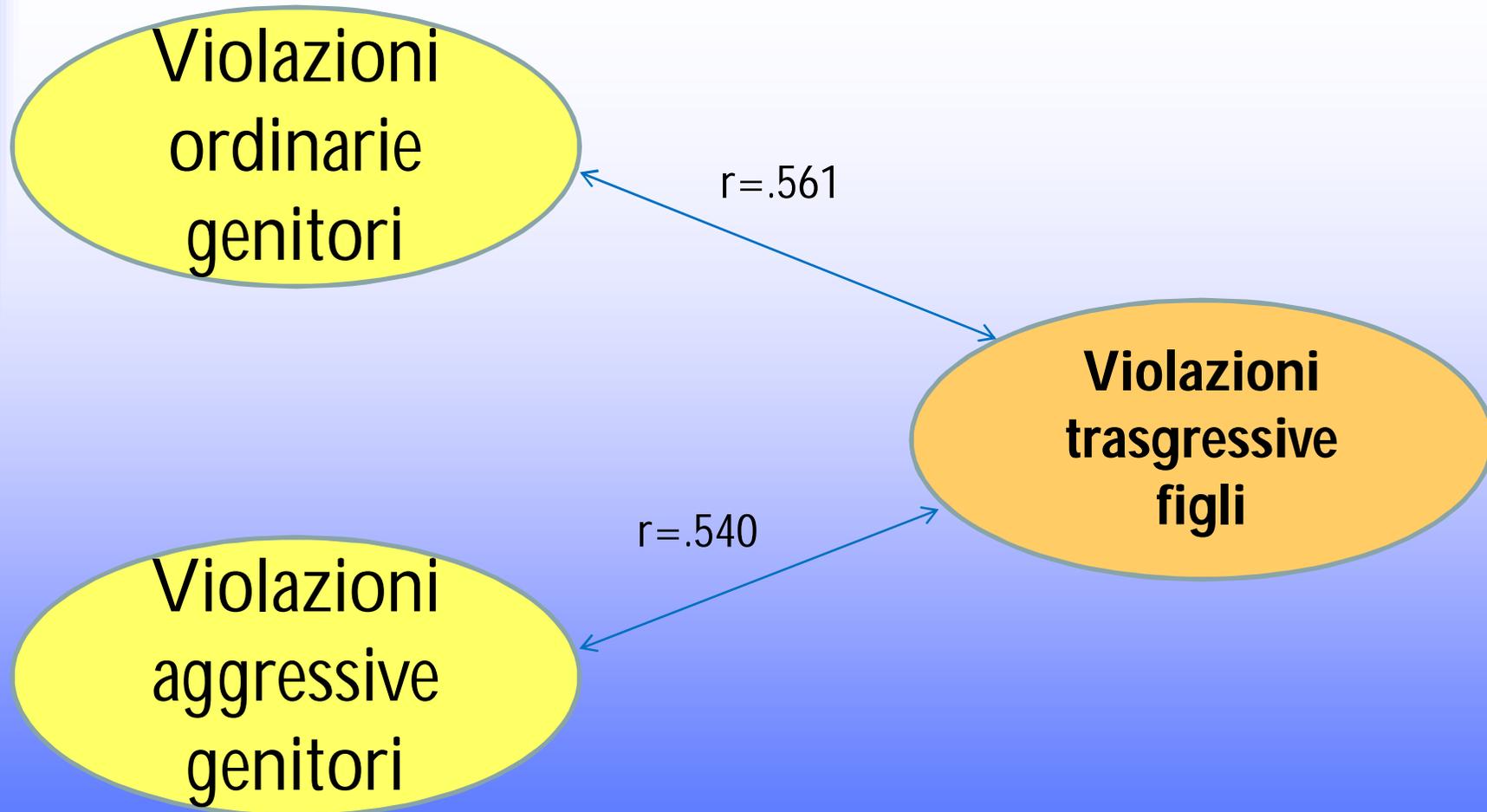
L'influenza della famiglia



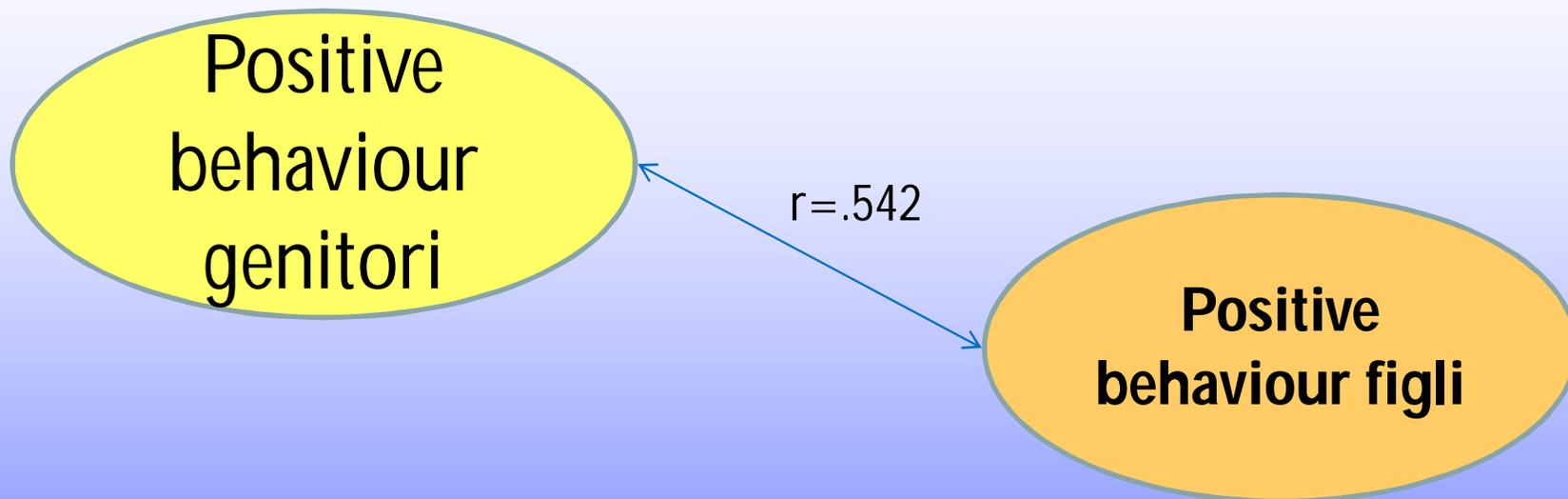
L'influenza della famiglia



L'influenza della famiglia



L'influenza della famiglia





Gruppi di giovani a confronto: alto rischio vs basso rischio

Cluster Analysis: individuazione di gruppi

- Tale metodo statistico, aggregando i casi che presentano dei patterns di risposta simili, consente di definire dei gruppi detti cluster.
- I cluster definiti permettono di minimizzare la variabilità entro i gruppi e di massimizzare quella tra gruppi.
- L'analisi effettuata con il metodo K-means sui punteggi standardizzati delle scale ha consentito l'individuazione di 2 cluster: "**basso rischio**" e "**alto rischio**" che differiscono significativamente su 13 variabili.
- Ulteriori analisi (T-test, Tavole di contingenza, Test non parametrico di Mann-Whitney) sono state utilizzate per verificare come i diversi cluster variano a seconda delle caratteristiche socio-demografiche, della frequenza d'uso dei diversi mezzi di trasporto, del coinvolgimento passato in incidenti stradali e delle violazioni agite alla guida.

Cluster 1 – Basso rischio

I giovani raggruppati in questo cluster presentano le caratteristiche di seguito indicate.

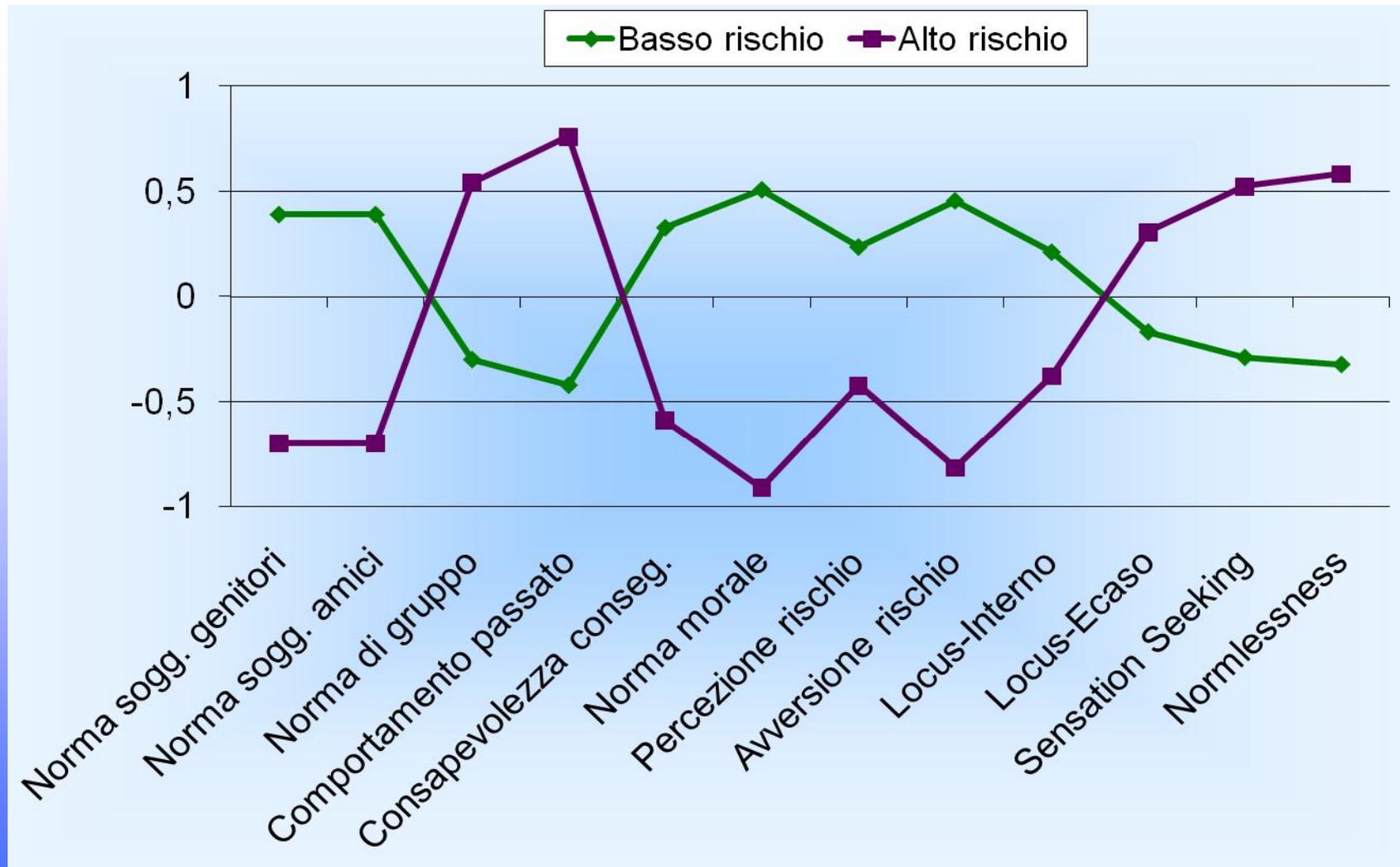
- Prestano maggiore attenzione alle aspettative dei genitori e degli amici in termini di guida sicura.
- Gli amici con cui escono tendono a comportarsi in maniera sicura quando sono alla guida.
- Nel passato raramente hanno agito comportamenti di guida rischiosi.
- Presentano un'elevata norma morale e consapevolezza delle possibili conseguenze negative dovute ad una guida rischiosa.
- Mostrano una elevata percezione del rischio e avversione al rischio.
- Tendono ad attribuire la responsabilità degli incidenti stradali al comportamento della persona (locus interno); ritengono poco influente il ruolo del destino/sfortuna (locus esterno-caso).
- Mostrano una bassa tendenza a ricercare avventure ed emozioni forti (sensation seeking).
- Presentano una ridotta inclinazione a comportarsi senza considerare le possibili implicazioni morali e legali delle loro azioni (bassa normlessness).

Cluster 2 – Alto rischio

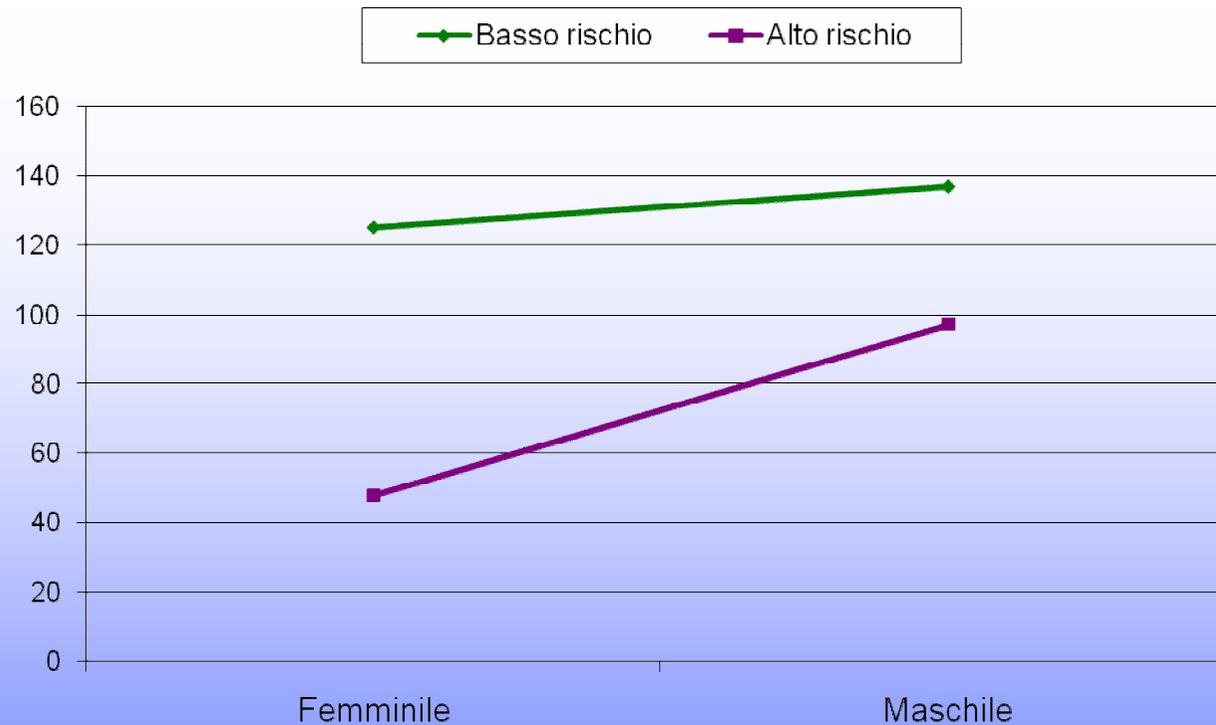
I giovani raggruppati in questo cluster presentano le caratteristiche di seguito indicate.

- Prestano poca attenzione alle aspettative dei genitori e degli amici in termini di guida sicura.
- Gli amici con cui escono tendono a mettere in atto comportamenti di guida poco sicuri e a rischio.
- Nel passato hanno agito con più frequenza comportamenti di guida rischiosi.
- Presentano una più bassa norma morale e consapevolezza delle possibili conseguenze negative dovute ad una guida rischiosa.
- Presentano una bassa percezione del rischio e avversione al rischio.
- Ritengono gli incidenti stradali frutto soprattutto del fato e della sfortuna (locus of control esterno-caso).
- Mostrano una maggiore tendenza a ricercare avventure ed emozioni forti (alto sensation seeking).
- Tendono a comportarsi senza considerare le possibili implicazioni morali e legali delle proprie azioni (alta normlessness).

Cluster basso rischio vs Cluster alto rischio

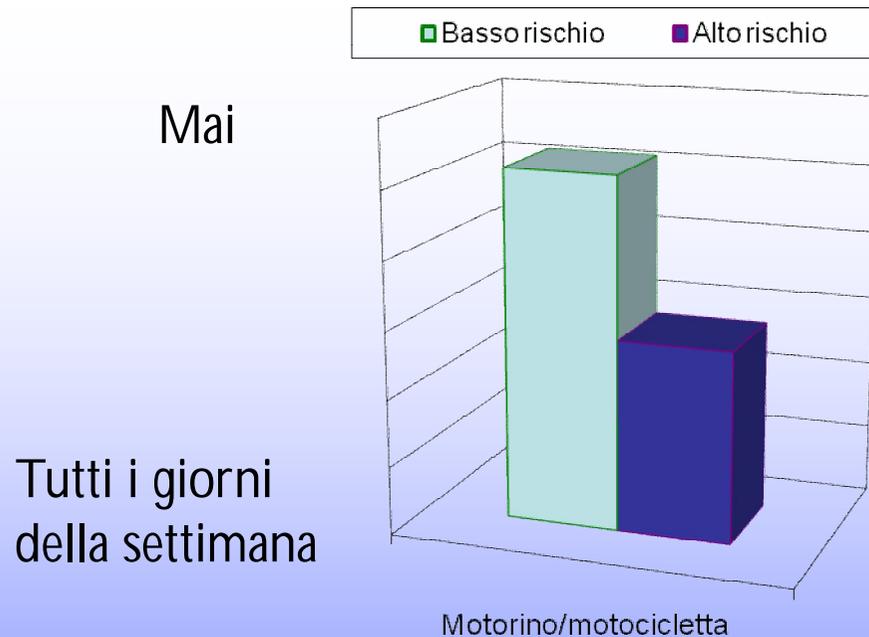


Relazioni tra cluster e genere



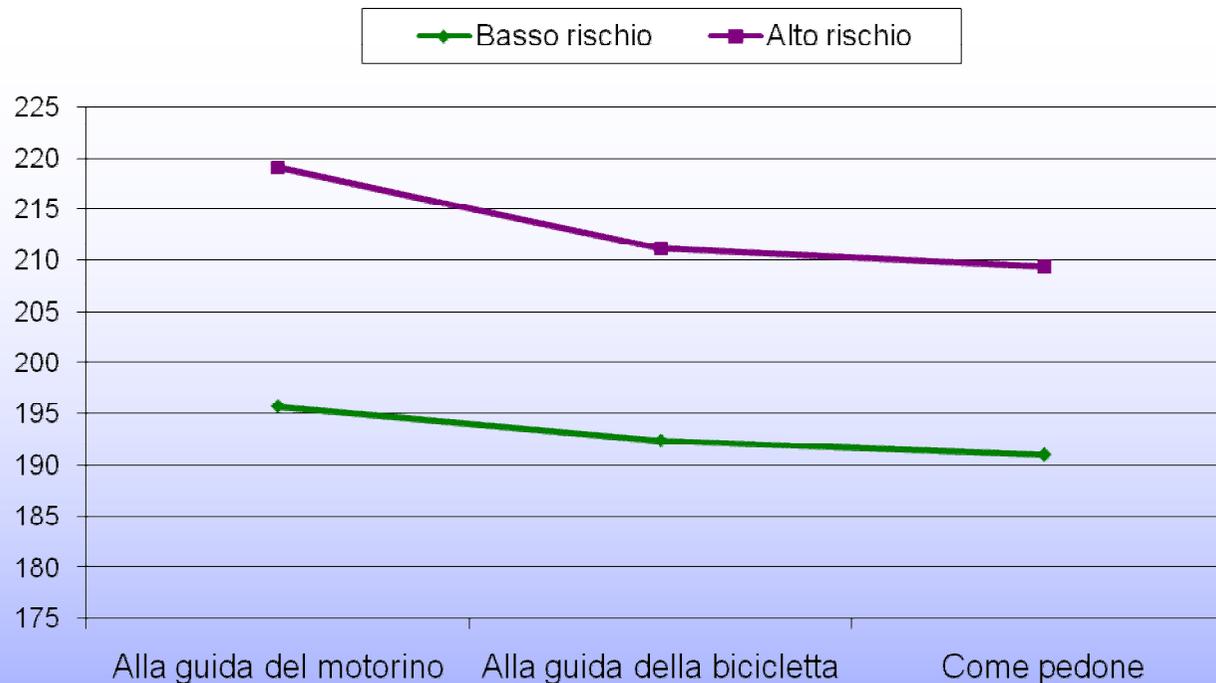
Nel cluster ad alto rischio sono presenti in misura statisticamente significativa più soggetti di genere maschile rispetto al genere femminile.

Relazioni tra cluster e frequenza di utilizzo del motorino/motocicletta



- Nel cluster ad **alto rischio** sono presenti in misura statisticamente significativa quei giovani che usano con una maggiore frequenza il mezzo motorino/motocicletta.
- Si sottolinea come siano i ragazzi ad usare con maggior frequenza, rispetto alle ragazze, il motorino/motocicletta.

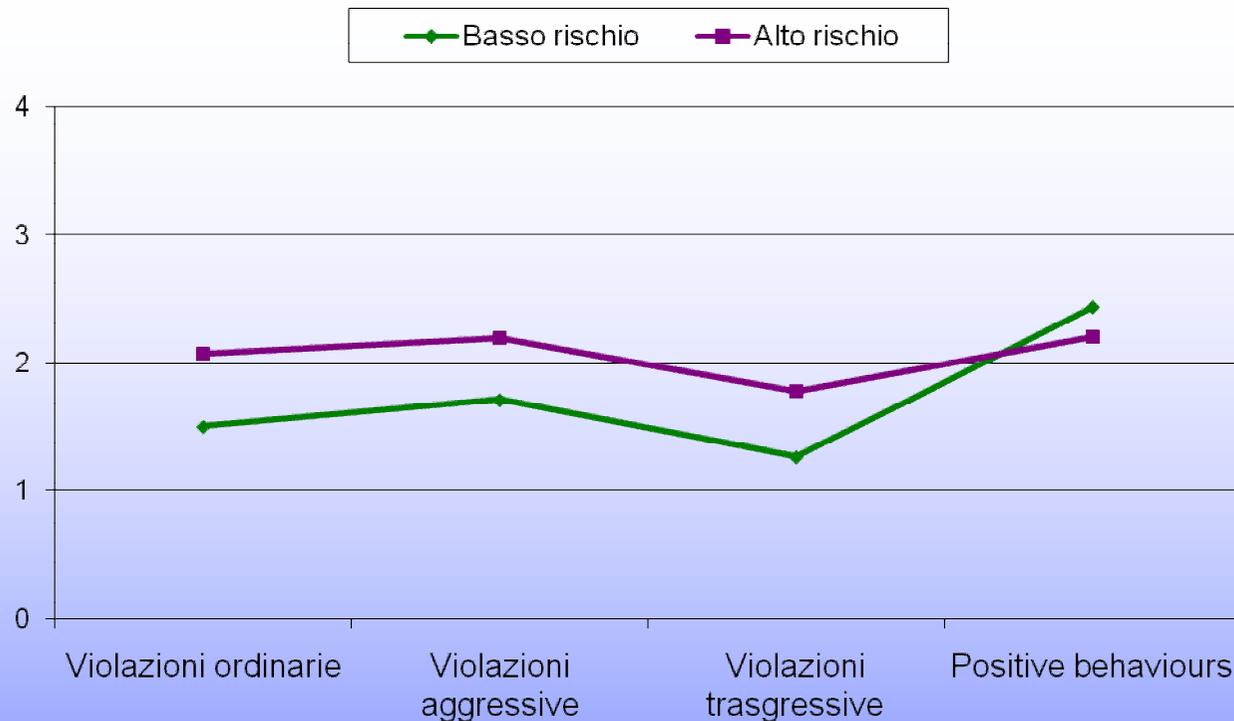
Relazioni tra cluster e coinvolgimento in prima persona in incidenti stradali



Chi rientra nel cluster ad **alto rischio** è stato coinvolto in prima persona, in maniera significativamente maggiore, in incidenti stradali sia alla guida del motorino e della bicicletta, sia come pedone.

Si sottolinea come per le ragazze il coinvolgimento in incidenti, con se stesse alla guida del motorino, sia più basso anche in virtù del minore utilizzo del mezzo.

Relazioni tra cluster e comportamenti di guida



Coerentemente alla denominazione adottata, chi appartiene al cluster alto rischio dichiara di compiere significativamente un maggior numero di violazioni ordinarie, aggressive e trasgressive ed un minor numero di comportamenti positivi di altruismo e di rispetto verso gli altri utenti della strada.

In sintesi ...

Si evidenzia, quindi, la necessità di intervenire in modo particolare sul cluster *alto rischio* in quanto più incline ad agire comportamenti pericolosi alla guida, mantenendo comunque una costante attenzione nei riguardi del cluster a *basso rischio*, rinforzandone i comportamenti positivi.

... in sintesi

- Una valida attività formativa non può che fondarsi su un'attenta analisi delle caratteristiche individuali/ambientali e dei bisogni. Quanto messo in luce dal Perg₂-Test, anche con specifico riferimento agli aspetti cognitivi e di personalità rilevati, costituisce una fonte molto utile per incidere sulle variabili di maggiore importanza per la prevenzione dell'incidentalità sulle due ruote. Tale via va percorsa dagli educatori, dalle famiglie, dalle autoscuole e dalle forze dell'ordine, con il supporto di psicologi specialisti del settore.

... in sintesi

- Esemplicando, se il Perg₂-Test rileva che Giovanni, di quattordici anni, tende ad attribuire le responsabilità degli eventi all'esterno (strada, pioggia, sfortuna, ...) piuttosto che alla sua guida, e tende a ricercare emozioni forti per farsi notare dagli amici, l'intervento formativo andrà incentrato proprio su tali variabili, mettendo in guardia Giovanni stesso dai rischi che corre in forza del suo specifico modo d'essere e dei suoi stili di comportamento. Su tali aspetti è possibile incidere significativamente, quanto più precocemente si agisce.

... in sintesi.

- Analogamente, se il Perg₂-Test mette in luce un atteggiamento a rischio nella guida da parte dei genitori di Giovanni, si potranno programmare interventi per la famiglia nel suo insieme. Inoltre, al di là delle azioni individualizzate, sarà importante realizzare attività formative per cluster e target specifici: ragazzi; ragazze; “ricercatori di sensazioni forti”; giovani meno responsabilizzati nella guida e/o aventi bassa percezione del rischio; famiglie permissive/accettanti, ...

Nota bibliografica

- Ajzen, I. (2006). *Constructing a TpB questionnaire: Conceptual and methodological considerations*. Disponibile: http://www.people.umass.edu/aizen/pdf/tpb_measurement.pdf
- Bamberg, S., Hunecke, M., & Blobaum, A. (2007). Social context, personal norm and the use of public transportation: two fields studies. *Journal Of Environmental Psychology*, 27, 190-203.
- De Carlo, N.A., & Coll. (2008). Test di percezione del rischio alla guida sulle due ruote. *Quaderni di TPM*, 1, 1-32.
- Deffenbacher, J.L., Oetting, E.R., & Lynch, R.S. (1994). Development of a driving anger scale. *Psychological Reports*, 74, 83-91.
- Falco, A. (2007). Road Prevention and Safety: An Instrument for Measuring Locus of Control in the Social Marketing Perspective. *TPM*, 14(1), 41-61.
- Kohn, M.L., & Schooler, C. (1983). *Work and Personality: An Inquiry into the Impact of Social Stratification*. Norwood, NJ: Ablex.
- Maccoby, E., & Martin, J. (1983). Socialization in the context of the family: Parent-child interaction. In E.M. Hetherington e P.H. Mussen (a cura di), *Handbook of child psychology: Vol. 4. Socialization, personality, and social development*. New York: Wiley.
- Moen, B.E. (2007). Determinants of safety priorities in transport – The effect of personality, worry, optimism, attitudes and willingness to pay. *Safety Science*, 45, 848-863.
- Schwartz, S.H. (1977). Normative influences on altruism. In L. Berkowitz (Ed.), *Advances in experimental social psychology*, 10, 221– 279. New York: Academic Press.
- Sjöberg, L., Moen, B.E., & Rundmo, T. (2004). *Explaining risk perception. An evaluation of the psychometric paradigm in risk perception research*. Norway: Rotunde .
- Zuckerman, M. (1994). *Behavioral Expressions and Biosocial Bases of Sensation Seeking*. England: Cambridge University Press