

## Interventi di gestione della mobilità automobilistica (mobility management), per prevenire, ridurre o ritardare negli adolescenti l'età di inizio alla guida

---

Data di inserimento	29/01/2021
Anno	2020
Domanda di ricerca	Gli interventi "leggeri" di mobility management prevengono, riducono o ritardano l'età in cui adolescenti di 15-19 anni iniziano a guidare? Riducono anche gli incidenti stradali causati da guidatori adolescenti?
Quello che conta	<p>La revisione include due studi un RCT di piccole dimensioni (178 studenti universitari) e uno studio pre-post (860 partecipanti). Il numero esiguo di studi impedisce di valutare la loro efficacia rispetto a prevenzione, riduzione o ritardo nell'iniziare a guidare. Gli interventi di mobility management presi in esame sono principalmente di tipo <b>educativo-informativi - informazioni sui risvolti negativi dell'uso dell'auto (costi, rischi, stress), oppure su modalità alternative di trasporto</b> - , si indirizzano a modificare le conoscenze e ad influenzare attitudini e comportamenti degli adolescenti, anche tramite utilizzo di social network: <b>non esiste certezza che siano efficaci</b> a ritardare il conseguimento della patente di guida o che, in chi già guida, possano incidere sulle intenzioni di utilizzare forme di trasporto attivo, alternative.</p> <p>Lo studio RCT offre interventi educativo-informativi sugli aspetti negativi di utilizzare l'auto e riferisce che meno studenti hanno ottenuto la patente di guida 18 mesi dopo avere ricevuto l'intervento informativo in confronto a chi non ha ricevuto l'intervento (42,6% VS 69%). Lo studio ha un alto rischio di bias e l'evidenza proviene da un campione ridotto ed è imprecisa. Lo studio pre-post durante un corso di teoria di scuola guida aggiunge una lezione interattiva sul trasporto attivo e riferisce che non esiste certezza che la lezione interattiva possa incidere sulle intenzioni di uso del trasporto attivo.</p> <p>Sono esclusi dalla revisione interventi di mobility management "hard", di tipo infrastrutturale o ambientale</p>
Caveat	<p>La carenza, la ridotta dimensione e il basso livello qualitativo delle evidenze di questa revisione impediscono di trarre conclusioni certe</p> <p>I due studi inclusi non considerano né l'outcome primario (la frequenza di guida) e nemmeno alcuni outcome secondari (la distanza di guida, le ore di guida, l'uso di mezzi di trasporto alternativi e gli incidenti d'auto)</p>
Contesto	<p>Nonostante programmi educativi indirizzati alla sicurezza e programmi che introducono restrizioni per gli adolescenti al volante (noti come graduated drivers licensing, o GDL), i tassi di incidenti e di decessi causati da un adolescente che guida l'auto, restano alti. Inoltre il continuo uso dell'auto implica rischi di salute perché riduce l'attività fisica e rischi ambientali per l'inquinamento che ne deriva.</p> <p>'Gestione della mobilità' (meglio il termine inglese "Mobility management") è il termine applicato alle strategie che incoraggiano le persone di ogni età a guidare meno, incoraggiando per esempio gli spostamenti a piedi o in bicicletta, l'uso dei trasporti pubblici o pratiche quali car sharing.</p> <p>E' più probabile cambiare stile di vita tra 15 e 19 anni. Potrebbe essere questa l'età ideale per strategie di mobility management, al fine di prevenire, ridurre o ritardare l'età in cui si inizia a guidare. Questo potrà influenzare sul lungo periodo l'uso dell'automobile e ridurre i rischi associati alla guida.</p>

---

Implicazioni per la pratica	<p>I rischi legati alla guida, soprattutto per chi inizia molto giovane sono un problema noto di sanità pubblica: la ricerca futura dovrebbe affrontare due questioni:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• come e perché i giovani prendono decisioni sui mezzi di trasporto con cui spostarsi, per scoprire che cosa potrebbe incoraggiarli a ritardare l'età per conseguire la patente e iniziare a guidare</li><li>• condurre studi longitudinali con un disegno robusto, un campione di dimensioni vaste, che incorporino differenti gruppi socioeconomici, per valutare la fattibilità ed efficacia degli interventi rilevanti.</li></ul>
Giudizio di qualità revisione	Alta
Riferimento bibliografico revisione	Ward A, Lewis SR, Weiss H. <a href="#">Mobility management to prevent, reduce, or delay driving a car in teenagers</a> . <i>Cochrane Database of Systematic Reviews</i> 2020, Issue 8. Art. No.: CD009438. DOI: 10.1002/14651858.CD009438.pub2.
Parole chiave	- comportamenti a rischio nella guida - adolescenti - interventi normativi -
Aree di intervento	- incidenti stradali -
Setting	- comunitario -
Outcome	<p>Gli outcome sotto elencati erano previsti dal protocollo della revisione.</p> <p>Outcome primario (non è stato valutato dagli studi inclusi nella revisione)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Frequenza di guida, intesa come numero di viaggi compiuto alla guida di un'auto a conclusione della fase di follow-up dello studio</li></ul> <p>Outcome secondari (numerosi outcome non sono stati valutati dagli studi inclusi nella revisione)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Conseguire la patente di guida a conclusione della fase di follow-up dello studio</li><li>• Predittori a livello di comportamento dell'uso dell'auto</li><li>• Distanza di guida intesa come numero di chilometri guidati in un arco di tempo specifico (per esempio una settimana) a conclusione della fase di follow-up dello studio (non valutato)</li><li>• Ore alla guida intese come numero di ore guidate in un arco di tempo specifico (per esempio una settimana) a conclusione della fase di follow-up dello studio (non valutato)</li><li>• Frequenza nell'uso di forme di trasporto alternative (per esempio bus, bicicletta, treno) (non valutato)</li><li>• Incidenti d'auto (non valutato)</li></ul>
Sintesi e traduzione	Sintesi e traduzione a cura di Paola Capra, DoRS, Centro di Documentazione per la Promozione della Salute della Regione Piemonte, Italia.