

LA GUIDA IN STATO DI EBBREZZA NEL CONTESTO INTERNAZIONALE

Paesi Europei a confronto



Maggio 2010

La Fondazione Filippo Caracciolo ringrazia il dr. Donatello Ghezzi che ha curato la stesura finale del lavoro e la dr.ssa Marcella Guccione per il prezioso contributo prestato. Si ringrazia, inoltre, la Direzione Studi e Ricerche ACI, per la redazione delle schede finali di approfondimento.

INTRODUZIONE

Al fine di valorizzare ulteriormente il profilo internazionale che da sempre connota il Forum delle Polizie Locali ospitato a Riva del Garda, in occasione della sua terza edizione, la Fondazione Filippo Caracciolo, Centro Studi dell'Automobile Club d'Italia, ha realizzato una approfondita indagine sul fenomeno della guida in stato di ebbrezza in Europa. I primi risultati della ricerca vengono ora raccolti ed illustrati nel presente lavoro.

L'impegno assunto dalla Fondazione muove dall'obiettivo, piuttosto ambizioso, di cogliere l'effettiva percezione che i cittadini e gli operatori delle polizie locali degli Stati europei hanno dell'irrisolto problema dell'assunzione di bevande alcoliche da parte dei conducenti dei veicoli che circolano sulle strade. L'opera di ricerca e studio non si è quindi limitata al mero dato statistico o normativo, ma ha cercato di ottenere un'immagine il più possibile concreta di come la società e gli organi di polizia si rapportino con il fenomeno e di come realmente la disciplina dettata dai legislatori nazionali trovi effettiva considerazione e applicazione. Non per questo sono stati trascurati i dati statistici, i quali hanno sempre il pregio di fornire una visione di sintesi delle diverse realtà nazionali capace di sollecitare interessanti comparazioni.

L'indagine è stata resa possibile grazie alla fattiva collaborazione dei Club automobilistici europei e dei Comandi di Polizia Locale delle principali capitali dell'Unione Europea. La Fondazione Filippo Caracciolo ha infatti progettato e realizzato un apposito questionario che è stato inviato a 27 Club automobilistici e a 26 Comandi di Polizia Locale europei.

Per la comparabilità dei dati si è scelto di prendere a riferimento il parco circolante. Tale parametro è stato ritenuto più di tutti idoneo a rappresentare l'eterogeneità di così diverse realtà europee. La possibilità di ponderare l'ebbrezza con i dati sugli incidenti si scontrava con la oggettiva difficoltà di reperire dati aggiornati. Nel contempo il riferimento alla popolazione presentava il rischio di sottovalutare il diverso tasso di motorizzazione esistente fra i diversi Paesi europei, soprattutto nel confronto Europa occidentale e orientale.

Il parco circolante sembrava, invece, più di tutti idoneo a misurare i fenomeni di incidentalità correlati all'ebbrezza, dando il giusto peso a tutte le variabili (diverso livello di motorizzazione *in primis*) esistenti nei Paesi coinvolti nell'indagine.

Il questionario è stato strutturato in tre parti.

LA PRIMA PARTE è stata elaborata con lo

scopo di confrontare rapidamente alcuni indicatori statistici in grado di trattenere il fenomeno della guida in stato di ebbrezza nei diversi Paesi europei. Non poteva dunque mancare il dato relativo al numero di sinistri stradali causati dall'assunzione di bevande alcoliche in rapporto al parco circolante nelle diverse realtà nazionali. Dopodiché, la sinistrosità dovuta all'ebbrezza è stata analizzata invitando gli Automobile Club europei a fornire il dato relativo alla percentuale di sinistri dovuti all'ebbrezza verificatasi di notte e nei weekend, nonché con conducenti maschi piuttosto che femmine ed infine con conducenti di età inferiore ai 28 anni. Il flusso di dati pervenuto è stato raccolto in sette grafici che forniscono interessanti spunti di riflessione e confronto. LA SECONDA PARTE è stata invece strutturata come un vero e proprio questionario con il quale si è innanzitutto chiesto ai Club automobilistici di riferire circa l'evoluzione della percezione da parte della società del fenomeno della guida in stato di ebbrezza nell'ultimo ventennio (domanda n.1). Dopodiché ci si è soffermati su tipo e natura di risposta sanzionatoria che i diversi ordinamenti approntano per contrastare eventuali illeciti, non dimenticando di chiedere i chiarimenti necessari a comparare le risposte, poiché le maggiori difficoltà in questi casi sono date proprio dalla diversità di contesti normativi in cui gli strumenti punitivi si inseriscono. Onde evitare di parificare afflizioni che nella pratica si dimostrerebbero molto diverse occorre fuggire dalle etichette ed indagare in profondità gli aspetti pratico applicativi che caratterizzano questo piuttosto che l'altro ordinamento. In questo senso si sono sollecitate alcune

indicazioni circa l'organizzazione complessiva del sistema punitivo – riferendo sull'eventuale bipartizioni tra pene e sanzioni amministrative – ed in merito alle autorità amministrative o giudiziarie competenti a comminare le sanzioni. Con specifico riferimento alla guida in stato di ebbrezza si è poi voluto conoscere se come in Italia vi fosse una correlazione tra il tasso di alcol nel sangue e la severità della risposta punitiva, non dimenticando di approfondire l'eventuale presenza di sanzioni tese ad incidere sul documento di abilitazione alla guida ovvero sulla disponibilità del veicolo con il quale è commessa la violazione (domande nn. 2, 3, 4 e 5).

Passando poi agli aspetti pratico applicativi si è innanzitutto voluto conoscere le modalità e gli strumenti con cui gli organi di polizia procedono al rilievo dell'eventuale stato di ebbrezza, per proseguire con questioni legate all'applicazione della sanzione. Sul punto è stato interessante conoscere se il presunto trasgressore sia o meno soggetto ad un processo, nonché se, laddove in astratto sia previsto il carcere, effettivamente il colpevole scontrerà una pena detentiva.

Questa seconda parte della ricerca si è poi chiusa raccogliendo il parere degli intervistati circa i punti di forza e di debolezza del loro sistema di contrasto alla guida in stato di ebbrezza. Il materiale è degno di riflessione, poiché, come si avrà modo di vedere, quelli che per alcuni interlocutori sono punti di debolezza del loro sistema sarebbero invero dei punti di forza del nostro.

Infine, LA TERZA PARTE dell'indagine mirava a conoscere le azioni poste in essere dagli Stati europei per contrastare il fenomeno della guida in stato di

ebbrezza, che si affiancano alla previsione di pene e sanzioni amministrative per coloro i quali violano le disposizioni in materia di alcol e guida di veicoli. In chiave preventiva rivestono infatti un ruolo fondamentale le campagne che in molte nazioni, tra cui l'Italia, sono state realizzate per sensibilizzare i guidatori circa il pericolo derivante dall'assunzione di alcol. In questo senso gli Automobile Club e le polizie locali che hanno collaborato alla ricerca sono stati invitati a riferire in merito alle più recenti campagne di informazione e sen-

sibilizzazione realizzate nei loro Paesi. Le informazioni fornite sono state raccolte e vengono esposte nel quarto ed ultimo capitolo di questo studio.

Nell'ultima parte del lavoro si è scelto, infine, di allegare alcune schede di approfondimento, che illustrano in maniera più dettagliata la normativa, i fenomeni di incidentalità e le campagne italiane, francesi e inglesi, con l'intento di fornire un *focus* di approfondimento su realtà simili alla nostra per tasso di motorizzazione e cultura della mobilità.

Fig. 1 - Mappa dei Paesi che hanno risposto all'indagine



Fonte: Fondazione Caracciolo, elaborazioni 2010

1. PARTE PRIMA

ANALISI STATISTICA SULL'INCIDENTALITÀ STRADALE CORRELATA ALLA GUIDA IN STATO DI EBBREZZA

PREMESSA

Una fitta corrispondenza con i Comandi di polizia e con gli Automobile Club dei diversi Paesi ha consentito di realizzare una significativa indagine statistica in merito ai sinistri stradali che hanno visto coinvolti conducenti in stato di ebbrezza.

La natura internazionale dei dati raccolti ha reso possibile un'interessante comparazione del fenomeno a livello europeo con conseguente sottolineatura delle peculiarità proprie delle singole realtà nazionali.

L'indagine, oltre a fornire il dato relativo al numero di incidenti stradali riconducibile all'ingestione di bevande alcoliche, ha altresì permesso di approfondire alcuni aspetti significativi dei sinistri in questione. Si è così venuti a conoscere la percentuale di incidenti con conducenti ebbri che si verifica in orario notturno piuttosto che nei weekend. Mentre, per quanto concerne i conducenti coinvolti nell'evento, sono stati raccolti i dati percentuali relativi ai sinistri in cui il soggetto ebbro era una donna piuttosto che un uomo e di quelli in cui il conducente era un giovane di età inferiore ai 28 anni.

Non tutti gli Automobile Club che hanno

risposto al questionario predisposto della Fondazione Filippo Caracciolo hanno fornito l'intera gamma dei dati richiesti, per cui vi sono indagini, come quella relativa al numero di sinistri con conducenti in stato di ebbrezza, in cui è stato possibile porre a confronto dieci nazioni ed altre, di approfondimento, dove la ricerca si sviluppa su sei o sette Paesi. Alla fine resta una considerazione di fondo: attraverso la comparazione dei dati a livello internazionale e la contemporanea analisi delle scelte normative e delle differenze sociali che caratterizzano i diversi Paesi è possibile cogliere importanti suggerimenti per migliorare le politiche tese a contrastare il fenomeno della guida in stato di ebbrezza.

SINISTRI STRADALI CAUSATI DA CONDUCENTI IN STATO DI EBBREZZA

Dai dati relativi al numero di incidenti stradali emerge come nel nostro Paese l'incidenza di sinistri correlati allo stato di ebbrezza sul totale, risulti particolarmente contenuto. Infatti, stando ai dati ufficiali, in Italia, nel 2008, si sono verificati 16,6 incidenti ogni 100.000 veicoli circolanti, contro i 42,1 della Germania, i 31,4 del Regno Unito e i 22,6 della Svezia. Meglio di noi ha fatto la Finlandia con 8,0 incidenti ogni 100.000 veicoli circolanti.

Tale fenomeno è, tuttavia, in parte ascrivibile alla modalità di raccolta dati, che può contenere o estendere tale incidenza. Eventuali disomogeneità rappresentano pertanto un fattore critico nella rilevazione, al punto da rendere auspicabile un modello di rilevazione comune per tutti i Paesi. In tal senso potrebbe risultare decisivo un intervento dell'Unione Europea.

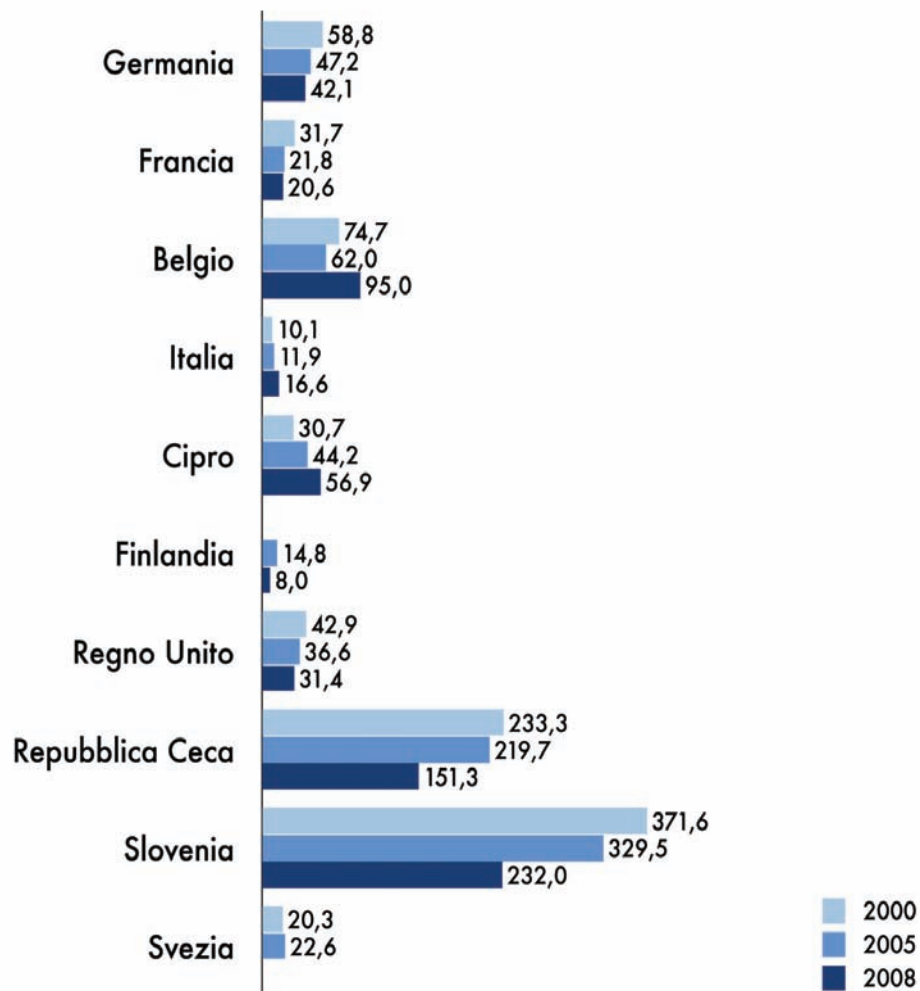
Nel contempo il numero di sinistri causati dall'ebbrezza dipende anche dalla diversa soglia considerata rilevante dalla normativa. In altri termini, un guidatore con una percentuale di alcol nel sangue pari 0,3 g/l sarà considerato ebbro in Repubblica Ceca, ma non in Italia, dove la soglia di rilevanza normativa è 0,5 g/l. Con riferimento al *trend*, mentre nella maggior parte degli Stati interessati dall'indagine (6 su 10) il dato sulla sinistrosità è in calo, in Italia il numero di incidenti con conducenti ebbri è in costante crescita. Si è infatti passati dai 10,1 incidenti ogni 100.000 veicoli del 2000, agli 11,9 del 2005, agli 16,6 del 2008. Le altre tre nazioni che con l'Italia condividono questo *trend* negativo sono il Belgio che dopo un primo decremento

tra il 2000 ed il 2005 ha registrato una crescita di oltre il 50% nel 2008, Cipro, dove il dato è invece in costante aumento, ed infine la Svezia passata dai 20,3 sinistri ogni 100.000 veicoli in circolazione del 2005 ai 22,6 registrati nel 2008.

Anche in tal caso tuttavia, c'è la possibilità che un eventuale aumento nel numero di controlli possa aver influito sul totale delle rilevazioni effettuate.

Tra tutti i dati raccolti, spiccano in negativo quelli della Repubblica Ceca e, ancor di più, quelli della Slovenia, dove, nonostante il numero di sinistri con conducenti ebbri sia passato dai 371,6 incidenti ogni 100.000 veicoli del 2000 ai 232 incidenti sempre ogni 100.000 veicoli del 2008, il dato rimane 5 volte superiore a quello della Germania e addirittura 10 volte superiore rispetto a quello della Francia. Anche in questo caso, infine, il dato è condizionato dalla soglia di rilevanza prescelta dalla Repubblica Ceca che ha optato per rendere penalmente rilevanti anche comportamenti di guida con livelli di alcol ridottissimi.

Graf. 1 - Numero di sinistri stradali ricollegabili allo stato di ebbrezza ogni 100.000 veicoli in circolazione (*)



Fonte: Fondazione Caracciolo, elaborazioni 2010

(*) In tutti i grafici in commento i dati della Repubblica Ceca e della Slovenia sono aggiornati al 2009, quelli del Regno Unito al 2007.

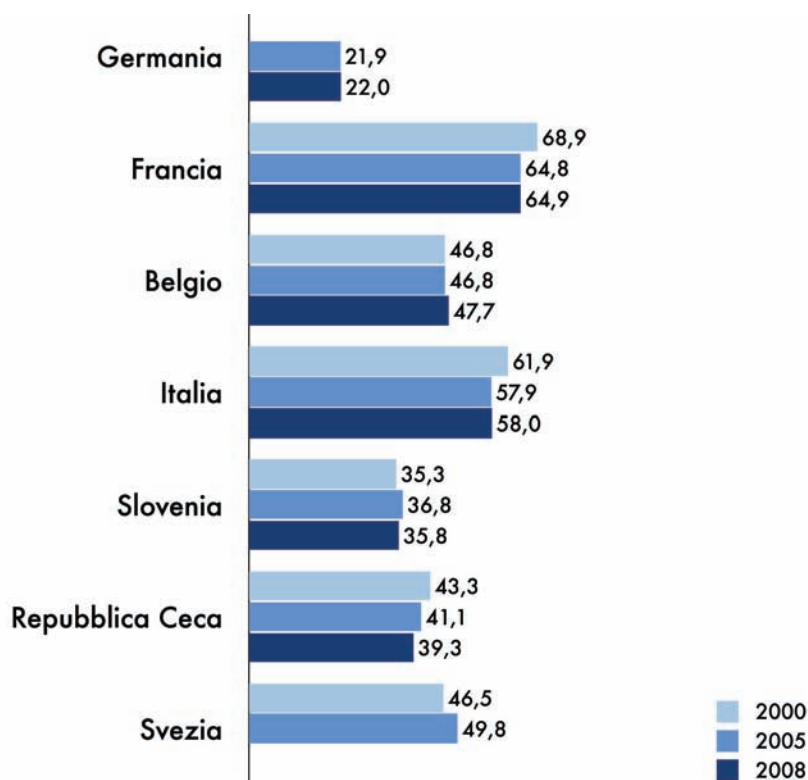
PERCENTUALE DI SINISTRI STRADALI VERIFICATISI DURANTE LA NOTTE

In Italia, nel 2008, il 58% degli incidenti stradali con conducenti in stato di ebbrezza si è verificato tra le 22 e le 7 del mattino. Il dato – in calo rispetto al 62% registrato nel 2000 – è tra i più alti in Europa. Battuto solamente dalla Francia, dove, nel 2008, addirittura il 65% dei sinistri stradali ricollegabili all'alcol ha avuto luogo di notte. Vanno meglio le cose in Svezia (50%) Belgio (48%), Repubblica Ceca (39%), Slovenia (36%) e soprattutto in Germania, dove solamente il 22% degli incidenti con conducenti ebbri si verifica durante la notte. Il dato relativo alla sinistrosità notturna è ancora più allarmante se si considera che tra le 22 e le 7 del mattino

la percentuale di veicoli in circolazione è significativamente inferiore rispetto alle rimanenti ore della giornata; ciononostante la maggior parte degli incidenti ricollegabili all'alcol avviene proprio di notte.

La forte concentrazione in orario notturno dei sinistri stradali con conducenti sotto l'effetto dell'alcol sembra giustificare la scelta operata dal legislatore italiano che con la legge 15 luglio 2009, n. 94 ha stabilito che l'ammenda comminata per la guida in stato di ebbrezza sia aumentata da un terzo alla metà quando il fatto reato è commesso dopo le ore 22 e prima delle ore 7 del mattino seguente.

Graf. 2 - Percentuale di sinistri stradali ricollegabili allo stato di ebbrezza verificatisi tra le 22.00 e le 7.00



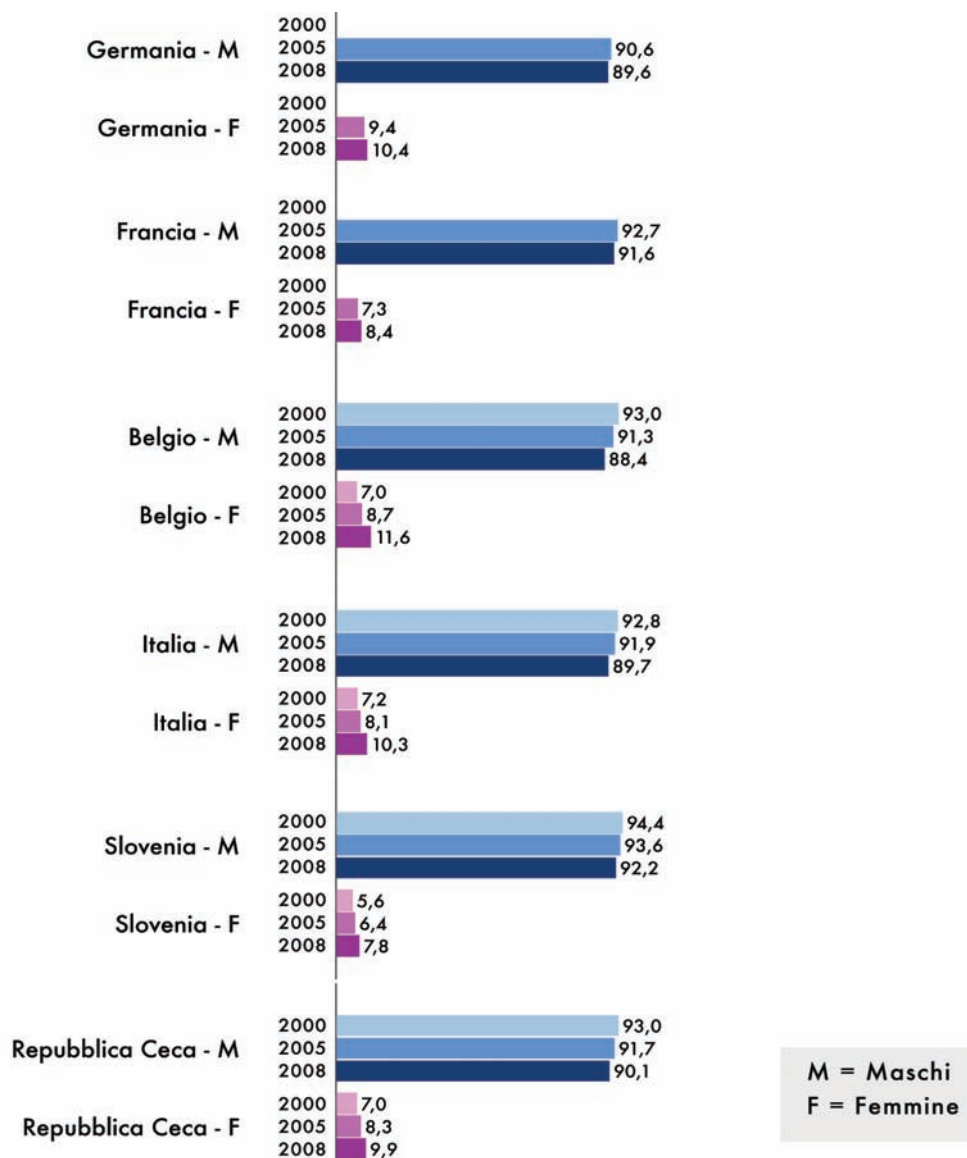
Fonte: Fondazione Caracciolo, elaborazioni 2010

PERCENTUALE DI SINISTRI STRADALI IN RELAZIONE AL SESSO DEL CONDUCENTE

I guidatori ebbri sono molto più spesso maschi. Il dato, che non fa certo onore al genere maschile, è comune in tutta Europa: dalla Germania all'Italia, dal Belgio alla Repubblica Ceca, 9 sinistri su 10 dovuti all'alcol vedono alla guida

un conducente maschio. Ma purtroppo le donne che rimangono coinvolte in incidenti stradali a causa della presenza di alcol nel sangue sono ovunque in costante aumento.

Graf. 3 Percentuale di sinistri stradali ricollegabili allo stato di ebbrezza in relazione al sesso del conducente



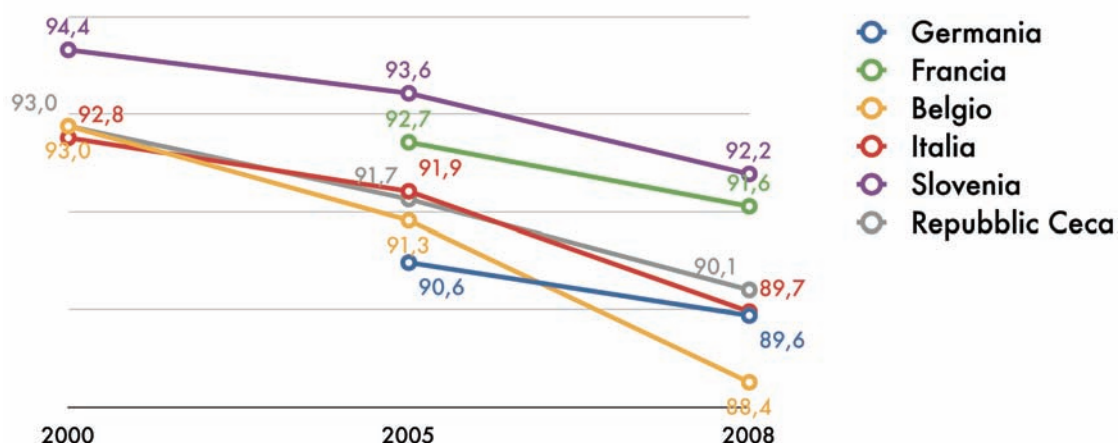
Fonte: Fondazione Caracciolo, elaborazioni 2010

In tutti gli Stati che hanno partecipato all'indagine si registra infatti una costante erosione del riprovevole primato maschile ad opera (e a danno) delle conducenti donna. In Belgio e in Italia la "quota rosa" di sinistri in stato di ebbrezza nel 2008 ha raggiunto rispettivamente l'11,6% e il 10,3% del totale contro il 7,0% e il 7,2% registrato nel

2000, ma anche negli altri Stati europei la crescita si assesta intorno ai due punti percentuali, segno evidente del cambiamento dei tempi.

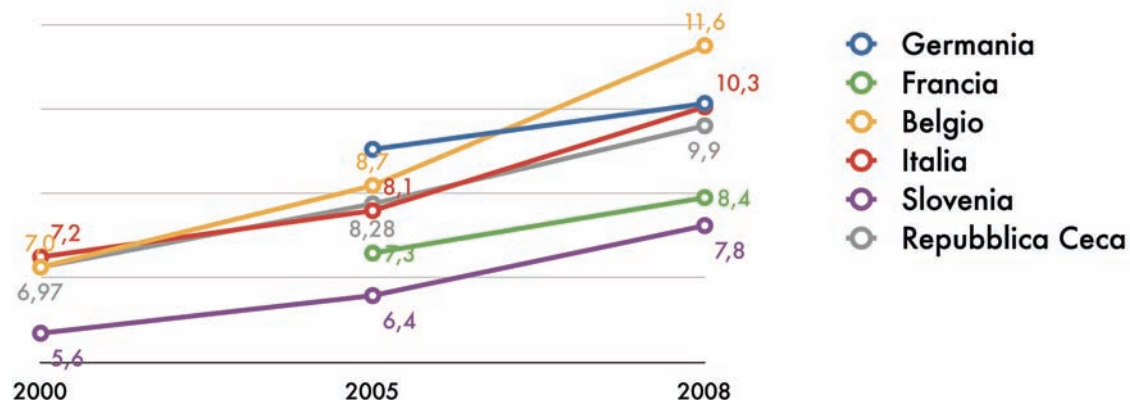
Sul dato ovviamente incide anche il parallelo aumento di conducenti donna che nel corso degli anni risulta in costante crescita.

Graf. 4 Evoluzione della percentuale di sinistri con conducente ebbro di sesso maschile



Fonte: Fondazione Caracciolo, elaborazioni 2010

Graf. 5 Evoluzione della percentuale di sinistri con conducente ebbro di sesso femminile



Fonte: Fondazione Caracciolo, elaborazioni 2010

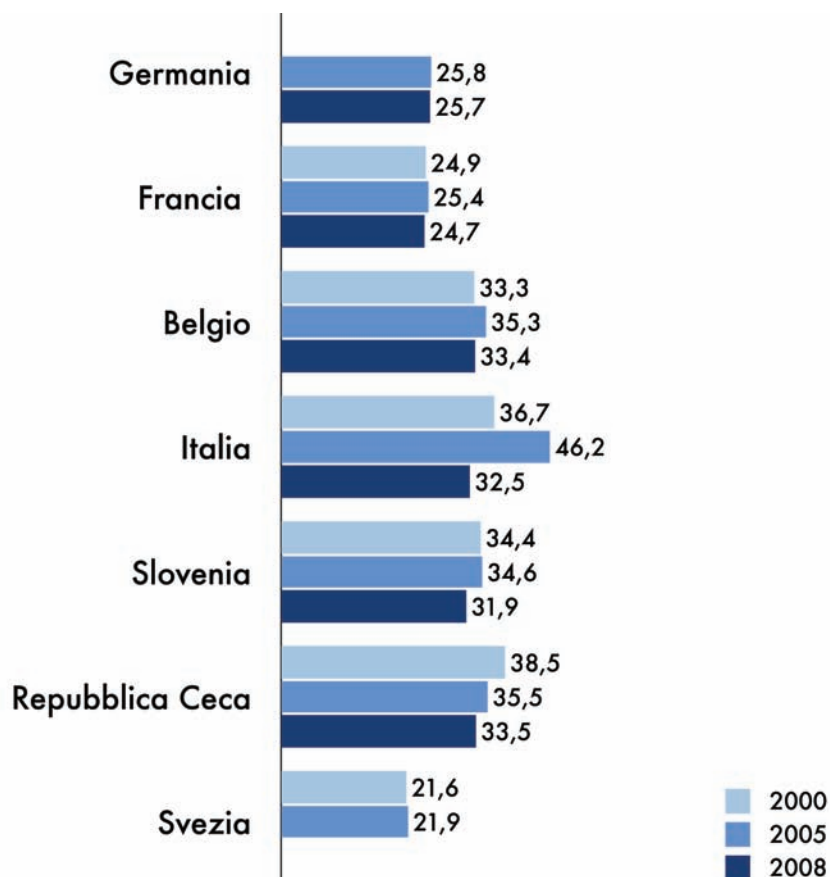
PERCENTUALE DI SINISTRI STRADALI CON CONDUCENTE DI ETÀ INFERIORE AI 28 ANNI

Nel 2005, in Italia, il 46,2% dei sinistri stradali ricollegabili allo stato di ebbrezza vedeva alla guida un giovane di età inferiore ai 28 anni. Nel 2008 la percentuale è scesa al 32,5%, ma rimane la considerazione di come i giovani facciano largo uso di bevande alcoliche e sottovalutino il pericolo insito nel porsi alla guida dopo averne abusato.

Positivo è il fatto che praticamente in tutta Europa, sebbene a tassi molto con-

tenuti, la percentuale di sinistri stradali con giovani ebbri al volante, dopo un leggero aumento registrato tra il 2000 e il 2005, è ora in diminuzione. La situazione migliore si registra in Svezia, Germania e Francia, unici Stati in cui la percentuale di incidenti dovuti all'alcol, con conducenti minori di 28 anni, si assesta sotto la soglia del 30%: rispettivamente il 21,9 in Svezia, il 25,7% in Germania e il 24,7% in Francia.

Graf. 6 Percentuale di sinistri stradali ricollegabili allo stato di ebbrezza con conducente di età inferiore a 28 anni



Fonte: Fondazione Caracciolo, elaborazioni 2010

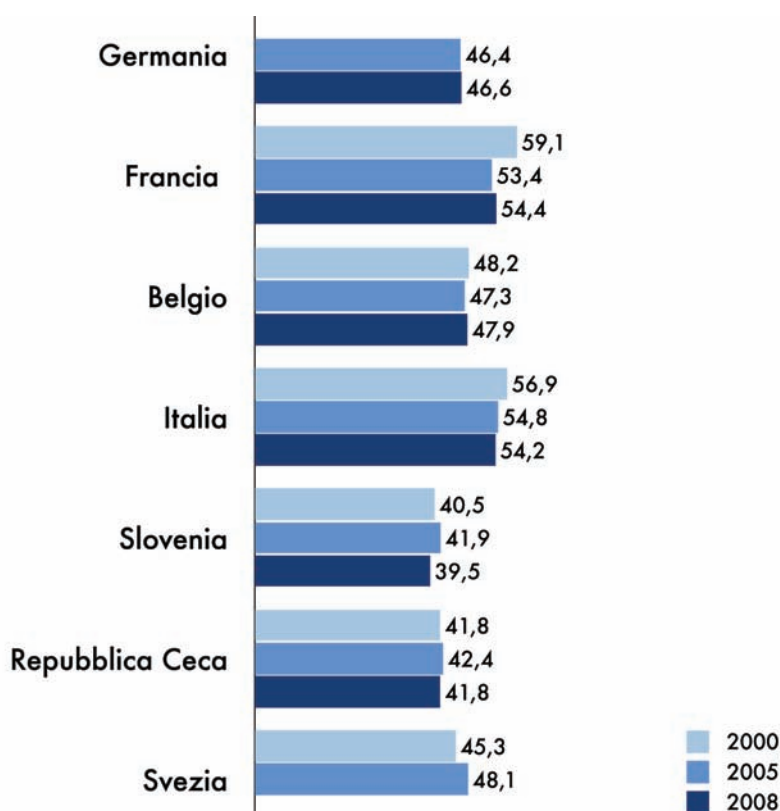
PERCENTUALE DI SINISTRI STRADALI VERIFICATISI NEL WEEK-END

Anche il fine settimana, ancor più che la notte, si eleva a momento di trasgressione. Basti pensare che in tutta Europa una percentuale variabile tra il 40 e il 55 per cento dei sinistri stradali riconducibili alla guida in stato di ebbrezza si verifica nel weekend. Il triste primato spetta alla Francia con il 54,4% di incidenti legati all'alcol concentrati nel fine settimana, seguita a ruota dall'Italia con il 54,2%. Meno propensi ad interpretare il weekend come un momento in cui lasciarsi andare agli eccessi sembrano essere i cittadini Sloveni e quelli della

Repubblica Ceca anche se le percentuali rimangono significative. In Slovenia il 39,5% dei sinistri stradali legati all'ebbrezza alcolica si verifica durante il fine settimana, percentuale che sale al 41,8% nella Repubblica Ceca.

Il confronto tra i dati riferiti ai diversi anni non permette di definire una tendenza, evidenziandosi piuttosto una certa costanza a dimenticare che anche nel weekend l'alcol durante la guida è fonte di pericoli per la sicurezza della circolazione stradale.

Graf. 7 Percentuale di sinistri stradali ricollegabili allo stato di ebbrezza verificatisi nel week-end



Fonte: Fondazione Caracciolo, elaborazioni 2010

2. PARTE SECONDA

INDAGINE NORMATIVA

I LIMITI LEGALI DI ALCOL NEL SANGUE PER GUIDARE IN EUROPA

Ad apertura della sezione di indagine dedicata ai profili normativi della guida in stato di ebbrezza, conviene innanzitutto riassumere i tassi massimi di alcol nel sangue ammessi nei diversi Stati europei. La maggior parte dei Paesi consente di porsi alla guida di un veicolo purché l'alcol nel sangue non superi i 0,5 g/l. Assai più permissivi si dimostrano l'Irlanda, il Lussemburgo, Malta

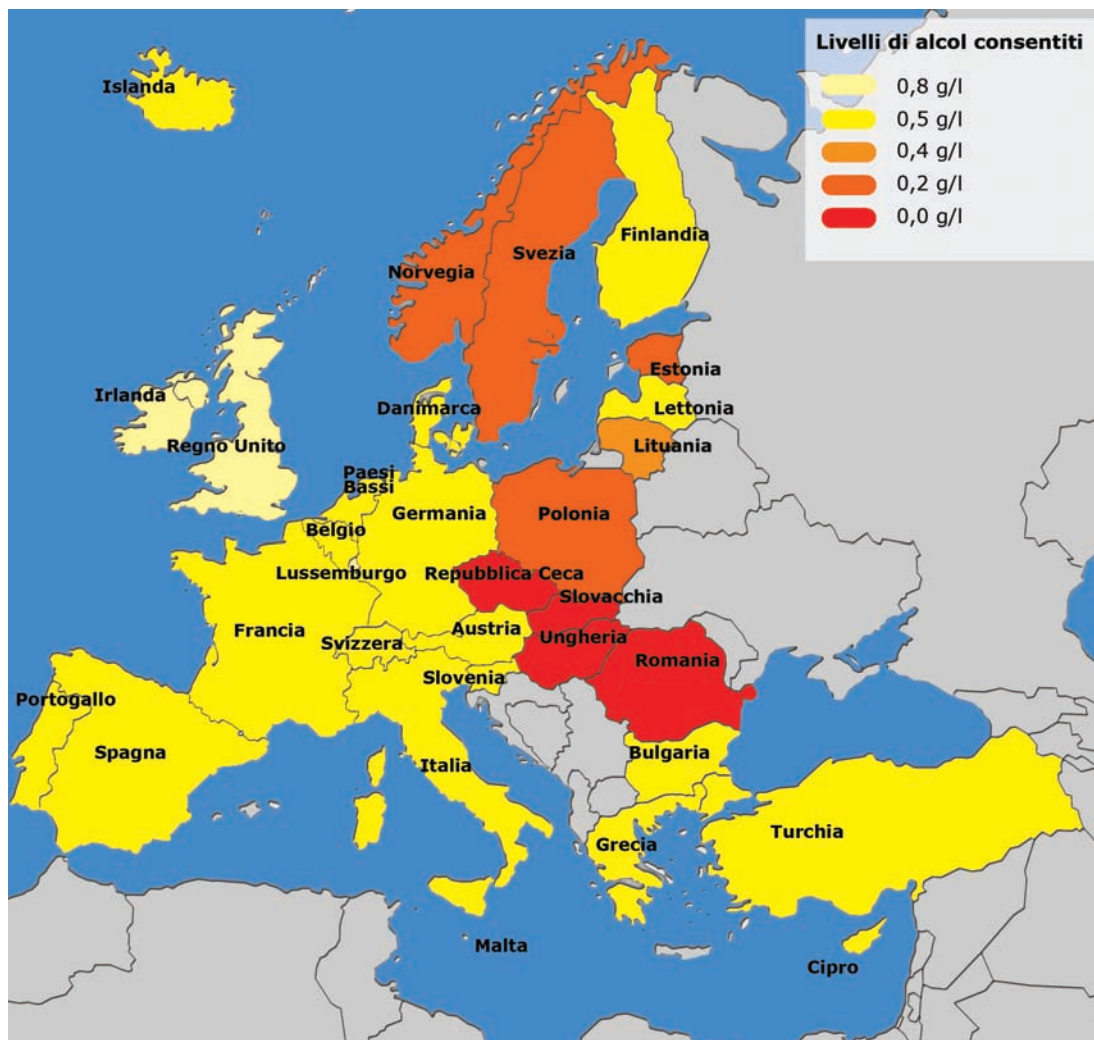
e il Regno Unito che ancora oggi consentono la guida con una concentrazione di alcol nel sangue pari a 0,8 g/l. La politica della "tolleranza zero" vige invece in molti Paesi dell'est Europa. Infatti, Repubblica Ceca, Ungheria, Romania e Repubblica Slovacca non ammettono la neppure minima presenza di alcol nel sangue del conducente.

Tab. 1 I livelli di alcol consentiti dai diversi Paesi Europei

0,0 g/l	Repubblica Ceca, Ungheria, Romania, Repubblica Slovacca
0,2 g/l	Estonia, Norvegia, Polonia, Svezia
0,4 g/l	Lituania
0,5 g/l	Austria, Belgio, Bulgaria, Cipro, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Islanda, Italia, Lettonia, Paesi Bassi, Portogallo, Slovenia, Spagna, Svizzera, Turchia
0,8 g/l	Irlanda, Lussemburgo, Malta, Regno Unito

Fonte: Fondazione Caracciolo, elaborazioni 2010

Fig.2 Mappa dei livelli di alcol consentiti dai diversi Paesi Europei



Fonte: Fondazione Caracciolo, elaborazioni 2010

Riassunti, anche graficamente, i limiti legali di alcol nel sangue per guidare in Europa è ora utile analizzare le risposte che gli Automobile Club coinvolti hanno fornito ai quesiti tesi a conoscere le norme poste a contrasto della guida in stato di ebbrezza nei diversi Paesi europei.

Per una migliore comprensione dello studio, i quesiti posti agli Automobile Club sono stati riprodotti nel riquadro posto ad apertura di ogni paragrafo.

A chiusura dello studio è riportato in allegato il questionario sottoposto agli intervistati.

LA PERCEZIONE DEL FENOMENO DELLA GUIDA IN STATO DI EBBREZZA

1) Come è percepito il fenomeno della guida in stato di ebbrezza nel suo Paese e come è cambiata questa percezione negli ultimi 20 anni?

Poiché, come detto, la ricerca muoveva dall'interesse ad indagare il fenomeno dell'alcol alla guida nel suo concreto atteggiarsi all'interno della società, la domanda di apertura del questionario mirava a conoscere, in termini estremamente generali, la percezione che i cittadini e le istituzioni degli Stati interpellati hanno del problema e come essa sia mutata nel corso dell'ultimo ventennio.

Indistintamente, in tutti gli Stati, mettersi al volante dopo aver assunto alcolici è percepito come un fatto grave che merita di essere punito severamente. IN FRANCIA LA NORMATIVA CONTRO LA GUIDA IN STATO DI EBBREZZA È GIÀ REALTÀ DA TRENTA ANNI, MENTRE IN SLOVENIA SI RICONOSCE COME PER LUNGO TEMPO SI SIA STATI PIUTTOSTO TOLLERANTI, MA A PARTIRE DAL 2008 SI SIA ASSISTITO AD UNA NETTA INVERSIONE DI TENDENZA anche attraverso l'introduzione di un apposito piano di riabilitazione per i conducenti colti in stato di ebbrezza. Oggi, il programma sloveno di investimenti per la sicurezza stradale prevede una specifica voce di spese per politiche a contrasto della guida in stato di ebbrezza, il cui referente è il Ministro della salute. Sempre il Ministro della salute promuove iniziative tese a creare una rete di rapporti con organizzazioni non governative e altri

soggetti privati sui temi della sicurezza stradale correlata alla guida in stato di ebbrezza.

ANCHE IL REFERENTE SPAGNOLO SPIEGA DI COME IL CONSENSO SOCIALE NEI CONFRONTI DELLA GUIDA IN STATO DI EBBREZZA SIA DIMINUITO CONSIDEREVOLMENTE NEL CORSO DEGLI ANNI. Il legislatore, da parte sua, è intervenuto sul codice penale spagnolo attribuendo rilevanza a tassi alcolemici superiori a 1,2 g/l.

IL BELGIO ha fornito dati puntuali circa la percezione del fenomeno, grazie ad un'indagine ripetuta negli anni 1991, 1996, 2002 e 2006 su di un campione di mille conducenti. Dalla ricerca emerge come NEGLI ANNI NOVANTA SOLAMENTE IL 68-71% DEGLI INTERVISTATI RITENEVA L'ALCOL UNA DELLE PRINCIPALI CAUSE DI INCIDENTI STRADALI, MENTRE NEL 2002 LA PERCENTUALE È PASSATA ALL'89% E NEL 2006 SI È ASSESTATA ALL'84%. Per quanto attiene i controlli, nonostante la maggior parte degli intervistati continui a ritenerli insufficienti, si deve dar conto dello sforzo fatto dalle autorità belghe, atteso che la percentuale di chi vorrebbe più controlli è comunque scesa dal 73% del 1991 al 51% del 2006. Infine, in Belgio aumenta il consenso per l'inasprimento delle sanzioni: nel 2002 solamente il 41% degli intervistati auspicava pene più severe. Nel 2006

addirittura il 62% vedeva con favore un inasprimento sanzionatorio e solamente l'8,35% riteneva le pene esistenti troppo elevate. Il dato trova conferma anche IN INGHILTERRA DOVE LA MAGGIOR PARTE DELLA POPOLAZIONE CONDANNA LA GUIDA IN STATO DI EBBREZZA E AUSPICA PENE PIÙ SEVERE. NEGLI STESSI TERMINI, ANCHE AI CITTADINI TEDESCHI E A QUELLI AUSTRIACI NON SFUGGE IL DISVALORE E LA PERICOLO-

SITÀ DEL METTERSI ALLA GUIDA DOPO AVER BEVUTO ALCOLICI. Tant'è che in Austria, a distanza di poco più di dieci anni dall'abbassamento del limite di alcol nel sangue da 0,8 a 0,5 g/l disposto nel 1998, le autorità registrano un significativo decremento delle sanzioni, a riprova delle condotte virtuose adottate dai conducenti.

IL REGIME SANZIONATORIO DELLA GUIDA IN STATO DI EBBREZZA

2) Come è organizzato il sistema punitivo nel suo Paese? Si fa ricorso a sanzioni di natura amministrativa o penale? Qual è l'autorità che concretamente applica tali sanzioni?

3) Come si pone la guida in stato di ebbrezza rispetto alle diverse possibilità punitive previste nel suo ordinamento?

4) Quale sanzione è prevista per la guida in stato di ebbrezza?

5) In caso di violazione della disciplina dell'alcol durante la guida sono previste anche sanzioni che incidono sulla patente ovvero sulla disponibilità veicolo?

Sostanzialmente in tutti gli ordinamenti sottoposti ad indagine si riscontra l'impiego di misure sanzionatorie piuttosto articolate e di varia natura. In alcuni casi la guida in stato di ebbrezza è riconducibile al nostro illecito amministrativo, soprattutto con riferimento alla cosiddetta ebbrezza lieve, ossia agli eccessi di alcol più contenuti, generalmente compresi tra 0,5 e 0,8 g/l, in altre ipotesi il fatto assume invece rilevanza penale. Richiamandosi alle categorie giuridiche del nostro ordinamento, le punizioni spaziano quindi dalla sanzione ammini-

strativa pecuniaria all'arresto, con frequentissimo ricorso a sanzioni accessorie volte ad incidere sulla validità della patente di guida del trasgressore piuttosto che sulla disponibilità del veicolo da questi condotto.

L'ORDINAMENTO AUSTRIACO È IL SOLO, TRA QUELLI COINVOLTI NELL'INDAGINE, A CONTEMPLARE UNICAMENTE SANZIONI DI NATURA AMMINISTRATIVA la cui applicazione è quindi demandata ad organi della pubblica amministrazione, senza bisogno di ricorrere all'autorità giudiziaria e con il beneficio di una maggior celerità

del procedimento e di uno sgravio di lavoro per la giustizia penale. La sanzione consiste nel pagamento di una somma di denaro il cui importo aumenta all'aumentare del livello di alcol nel sangue del conducente. Al superamento di 0,8 g/l scatta pure la sospensione della patente, la cui durata è anch'essa proporzionale al tasso alcolemico. Non sono invece previste sanzioni che incidano sulla disponibilità del veicolo, ma piuttosto misure accessorie tese a prevenire eventuali recidive quali test psicologici, visite mediche e corsi per migliorare la guida.

FRANCIA E SPAGNA HANNO ADOTTATO UN SISTEMA MISTO, il quale prevede che, al crescere del tasso di alcol nel sangue, non solo le punizioni divengano più severe, ma anche che l'illecito, inizialmente di natura amministrativa, acquisisca rilevanza penale. In questo modo, al crescere del tasso alcolemico, oltre alle sanzioni, mutano anche le procedure e le autorità competenti, poiché la natura penale della violazione spoglia l'organo di polizia della possibilità di comminarla autonomamente e rimette la decisione all'autorità giudiziaria. Diversa è tuttavia la soglia al superamento della quale i due ordinamenti ricollegano il passaggio dal diritto sanzionatorio amministrativo al diritto penale. La disciplina francese riserva la natura amministrativa dell'illecito ai tassi alcolemici compresi tra 0,5 e 0,8 g/l, mentre la normativa spagnola punisce amministrativamente i tassi di alcolemia fino a 1,2 g/l. Nella direzione intrapresa dalla Francia si sta muovendo anche l'Italia. Infatti il disegno di legge

S1720, attualmente all'esame della Commissione permanente lavori pubblici del Senato, ferma la rilevanza penale delle ipotesi più gravi, prevede la depenalizzazione del reato di guida in stato di ebbrezza con un tasso di alcol nel sangue compreso tra 0,5 g/l e 0,8 g/l. Negli stessi termini ANCHE LA GERMANIA FA CONTEMPORANEAMENTE RICORSO TANTO A SANZIONI AMMINISTRATIVE QUANTO A PUNIZIONI DI NATURA PENALE. La severità della risposta sanzionatoria dipende del tasso alcolemico del sangue e può andare dal pagamento di una somma di denaro pari a 200 euro fino a 6 mesi di reclusione.

TUTTA DI MATRICE PENALISTICA È INVECE LA DISCIPLINA DELLA GUIDA IN STATO DI EBBREZZA IN INGHILTERRA ED IN BELGIO. La disciplina anglosassone commina inasprimenti di pena al crescere della concentrazione di alcol nel sangue con ulteriori incrementi in caso di recidiva ovvero qualora il conducente ebbro abbia causato un sinistro stradale. In quest'ultimo caso si può giungere alla pena della reclusione fino ad un massimo di 14 anni. Sono poi previste sanzioni interdittive alla guida e misure che incidono sulla disponibilità del veicolo con il quale è stato commesso l'illecito.

IL REGIME SANZIONATORIO BELGA È PARTICOLARMENTE ARTICOLATO e puntualmente riassunto nel seguente quadro sinottico.

Tab. 2 Sanzioni per guida in stato di ebbrezza - ordinamento belga

Violazione	Sanzione		Note applicative
Guida con tasso alcolemico compreso tra 0,5 a 0,8 g/l	€ 137,50	Sospensione della patente per 3 ore	Processo per i neo patentati condotto esclusivamente dal pubblico ministero
Guida con tasso alcolemico compreso tra 0,8 a 1,2 g/l	€ 400	Sospensione della patente per 6 ore	Misura sanzionatoria affidata al pubblico ministero
Guida con tasso alcolemico compreso tra 1,2 e 1,5 g/l	€ 550		
Guida con tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l	Da € 1.100,00 a € 11.000,00	Possibile ritiro della patente da 8 giorni a 5 anni	Cognizione piena del Giudice ordinario
Guida con tasso alcolemico superiore a 0,8 g/l con comportamento scorretto o sinistro stradale			
Rifiuto di sottoporsi al test alcolemico			
Rifiuto di pagare la sanzione di € 137,50 prevista per l'ebbrezza lieve			
Rifiuto di pagare la sanzione prevista per l'ebbrezza compresa tra 0,8 e 1,5 g/l di alcol nel sangue			
Recidiva entro tre anni	Da € 2.200,00 a € 27.500,00 e/o arresto da 1 mese a 2 anni	Possibile ritiro della patente fino a 5 anni o revoca	
Seconda recidiva	Da € 4.400,00 a € 55.000 e/o arresto da 2 mesi a 4 anni	Possibile ritiro della patente fino a 5 anni o revoca	

Fonte: Touring Club Belgique, 2010

La natura penalistica del sistema sanzionatorio belga rimette la decisione sulla sanzione all'autorità giudiziaria. Tuttavia nell'applicazione delle pene per tassi alcolemici fino a 1,5 g/l interviene uni-

camente una figura omologa al nostro Pubblico Ministero salvo che il trasgressore non si opponga al provvedimento da questi adottato. Profili peculiari dell'ordinamento belga, sconosciuti nel

sistema italiano, sono la previsione della sospensione della patente ad ore (3 ore per tassi di alcol nel sangue tra 0,5 e 0,8 g/l; 5 ore per tassi compresi tra 0,8 e 1,5 g/l) e l'abbassamento della soglia oltre le quali scattano gli incrementi sanzionatori in relazione non solo ai neopatentati, ma anche ai conducenti più anziani.

Qualora sia prevista la sospensione della patente, il giudice può ordinare al trasgressore di sottoporsi ai test teorici o pratici per il conseguimento dell'abilitazione oppure ad esami medici o psicologici. In ipotesi di sinistro stradale con lesioni causato da conducente in stato di ebbrezza il giudice condanna inoltre il responsabile alla frequentazione di appositi corsi di guida e all'effettuazione di esami medici e psicologici. L'ordinamento del Belgio non prevede alcuna sanzione incidente sulla disponibilità del veicolo il quale può essere assoggettato unicamente ad un sequestro di natura probatoria.

FRANCIA E SPAGNA RAFFORZANO ULTERIORMENTE IL LORO SISTEMA SANZIONATORIO CON LA PREVISIONE, ACCANTO ALLA SOSPENSIONE DELLA PATENTE DI GUIDA, DELLA MISURA DELLA DECURTAZIONE DI PUNTI DALLA PATENTE DI GUIDA DEL TRASGRESSORE, pari a 6 punti per la Francia e da 4 a 6 punti per la Spagna. Entrambi gli ordinamenti prevedono poi per le ipotesi più gravi la misura del sequestro del veicolo con il quale è stata commessa la violazione. La natura in parte amministrativa ed in parte penale del sistema sanzionatorio francese e spagnolo, unitamente alla previsione della decurtazione di punti dalla patente e alla possibilità di procedere al sequestro del veicolo, evidenziano una forte analogia con il

regime italiano.

Infine, la dovuta attenzione deve esser prestata anche all'ORDINAMENTO SLOVENO. Anch'esso caratterizzato da sanzioni crescenti in ragione del tasso alcolemico. In questo caso le fasce sono di ampiezza piuttosto limitata e gli incrementi sanzionatori consistenti. Accanto alla sanzione pecuniaria è poi prevista la decurtazione di un prefissato numero di punti dalla patente di guida del trasgressore. Anche per la decurtazione il numero di punti sottratti aumenta all'aumentare del tasso di alcol nel sangue.

Tab. 3 Sanzioni per guida in stato di ebbrezza - ordinamento sloveno

ml/Kg	Euro	Punti patente
0,24	150	3
0,34	400	7
0,38	500	9
0,52	800	10
0,71	970	18

Fonte: *Auto-moto zveza Slovenije*, 2010

GLI STRUMENTI PER LA VERIFICA DEL TASSO DI ALCOL NEL SANGUE DEL CONDUCENTE

6) Quali strumenti sono previsti dal suo ordinamento per procedere all'accertamento di un'eventuale guida in stato di ebbrezza?

IN AUSTRIA, COME IN ITALIA, LA POLIZIA STRADALE RICORRE AD UN TEST RAPIDO PER VERIFICARE SE IL CONDUCENTE SIA IN STATO DI EBBREZZA, dopodiché, in caso di risultato positivo, si procede alla verifica mediante etilometro in modo da ottenere il *quantum* di alcol nel sangue. ANCHE NEL REGNO UNITO SI PROCEDE IN MODO ANALOGO. Oltre Manica, peraltro, i risultati del test rapido possono essere direttamente impiegati come prova in

giudizio, tuttavia nel caso di contestazione l'ordinamento anglosassone richiede l'esame delle urine e del sangue.

ALL'ESAME DEL SANGUE, ANCORCHÉ IN VIA RESIDUALE RISPETTO ALL'IMPIEGO DEL SOLO ETILOMETRO, RICORRE ANCHE LA POLIZIA DI FRANCIA, GERMANIA, SPAGNA, BELGIO E SLOVENIA.

IL REGIME SANZIONATORIO NELLA REALTÀ APPLICATIVA

7) L'accertamento dell'illecito di guida in stato di ebbrezza e l'irrogazione della relativa sanzione richiedono un processo innanzi all'autorità giudiziaria? In caso affermativo, quanto dura mediamente il processo?

8) Nel caso in cui per l'illecito di guida in stato di ebbrezza sia astrattamente prevista una pena detentiva, ad essa è data effettiva esecuzione?

In genere, in armonia con una scelta a favore di un regime sanzionatorio di carattere amministrativo piuttosto che penale, la punizione per la guida in stato di ebbrezza viene irrogata, rispettivamente, dalla polizia o comunque dalla

pubblica amministrazione oppure dall'autorità giudiziaria.

In questo senso, IN AUSTRIA, LA NATURA AMMINISTRATIVA DEL SISTEMA SANZIONATORIO ESCLUDE LA NECESSITÀ DI PORRE IN ESSERE UN PROCESSO E TUTTO SI RIDUCE

AD UNA PROCEDURA AMMINISTRATIVA, peraltro molto celere, poiché la sospensione della patente interviene solitamente entro 2/4 settimane ed anche in caso di opposizione da parte del trasgressore la decisione giunge comunque entro 3/5 mesi. Negli stessi termini, ANCHE LA SLOVENIA RISERVA AGLI ORGANI DI POLIZIA LA COMPETENZA ALL'IRROGAZIONE DELLE SANZIONI, FATTI SALVI I CASI PIÙ GRAVI RIMESSI AL TRIBUNALE.

E' INVECE PREVISTO IL GIUDIZIO INNANZI UNA CORTE NELLE IPOTESI DI RILEVANZA PENALE CONTEMPLATE DALLA DISCIPLINA FRANCESE E DA QUELLA SPAGNOLA.

ALLA LUCE DELLA SCELTA ESCLUSIVAMENTE PENALISTICA FATTA DAL REGNO UNITO E DAL BELGIO OGNI VIOLAZIONE DEL DIVIETO DI GUIDARE IN STATO DI EBBREZZA È DI COMPETENZA DELL'AUTORITÀ GIUDIZIARIA.

Per quanto attiene l'Inghilterra esistono due tipi di corti: quelle per i reati di lieve entità (Magister) e quelle per i reati più seri (Court). La guida in stato di ebbrezza è di competenza dei Magister salvo per le ipotesi più gravi che finiscono davanti alla Court. In linea generale sono competenza del Court i casi di recidiva e quelli in cui la guida in stato di ebbrezza abbia provocato incidenti gravi.

PECULIARE L'ORGANIZZAZIONE DELLA GIUSTIZIA BELGA DOVE ESISTONO DELLE CORTI SPECIFICAMENTE DEPUTATE A GIUDICARE GLI ILLECITI COMMESSI NELL'AMBITO

DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE. Queste corti sono chiamate Police Court. Ad esse sono affidate le violazioni in materia di guida in stato di ebbrezza che richiedono la cognizione piena del Giudice. In genere i processi davanti a questi giudici durano dai 6 mesi ad un anno.

Avendo ben presente la ricorrente polemica italiana sull'ineffettività della pena detentiva si era inoltre interessati a conoscere la situazione negli altri Stati europei.

Si è così scoperto che la pena detentiva è prevista in tutti gli Stati che hanno partecipato all'indagine ad eccezione dell'Austria che, come detto, ha optato per un regime non penalistico. Il Belgio prevede l'arresto solamente in caso di recidiva e l'interlocutore ammette che tale misura è applicata assai raramente. Anche in Francia la detenzione trova applicazione, a discrezione del giudice, solamente in caso di reiterazione del reato. Rara è l'applicazione della detenzione pure in Spagna dove è spesso sostituita dal lavoro in comunità. La Germania prevede il carcere per le ipotesi di ebbrezza grave con tassi superiori a 0,8 ma il referente locale non riferisce circa l'effettività di tale sanzione. Infine, si evidenzia la disciplina slovena, la quale prevede una particolare forma di arresto ad ore: da un minimo di 6 ad un massimo di 12.

I PUNTI DI FORZA E DI DEBOLEZZA DEL SISTEMA

9) A suo giudizio, quali sono i punti di forza e di debolezza della politica di contrasto alla guida in stato di ebbrezza posta in essere nel suo paese?

A chiusura dell'indagine normativa non poteva mancare il punto di vista egli intervistati in merito ai punti di forza e di debolezza del loro sistema di prevenzione e repressione del fenomeno della guida in stato di ebbrezza.

L'interlocutore austriaco riferisce di come la sospensione della patente e dunque l'interdizione alla guida abbiano il pregio di far riflettere i trasgressori, rendendoli così in qualche misura consapevoli della pericolosità del loro comportamento. Tuttavia si ammette come in relazione ad alcuni soggetti questo effetto di redenzione non ha luogo ed anzi, la sospensione della patente non impedisce loro di reiterare il reato circolando nonostante l'interdizione alla guida. In questo modo l'interlocutore austriaco pur riconoscendo la validità del proprio sistema incentrato su misure amministrative sembra auspicare provvedimenti ulteriori nei confronti dei recidivi come già avviene in molti Stati europei (es. Stati in cui è prevista la misura detentiva per i recidivi). La stessa logica si coglie nella risposta fornita dal referente sloveno, il quale auspica sanzioni più severe e di natura penale per le ipotesi più gravi di guida in stato di ebbrezza e soprattutto nei confronti dei recidivi.

L'interlocutore francese giudica assai positivo l'impegno costantemente pro-

fuso dalla polizia nel presidiare le strade per prevenire e, se dal caso, reprimere la guida in stato di ebbrezza. Lamenta invece un eccessivo ricorso a misure repressive piuttosto che ad iniziative educative che tuttavia riconosce essere in aumento.

L'interlocutore Spagnolo apprezza gli sforzi fatti negli ultimi anni per migliorare la legislazione in materia, ma lamenta alcune inefficienze relative alla sostituzione della detenzione con il lavoro in comunità. A suo giudizio, occorre incrementare le strutture dove è possibile dare esecuzione a siffatta misura alternativa e occorre soprattutto velocizzarne l'esecuzione per evitare la prescrizione.

L'interlocutore belga riscontra con favore la collaborazione in essere tra le forze di polizia e le altre organizzazioni preposte alla sicurezza stradale. Parimenti ritiene che la previsione di un articolato sistema sanzionatorio e l'inasprimento delle sanzioni a danno dei recidivi sia un sicuro punto di forza del loro sistema. Giudica infine positivamente la prospettiva futura di abbassare ulteriormente il limite massimo di alcool nel sangue a 0,2 g/l. Il dato negativo riferito dall'intervistato attiene invece all'eccessiva lungaggine delle procedure che comunque rimane assai lontana dai tempi italiani, atteso che i processi

davanti alla corte si chiudono mediamente entro l'anno.

L'Automobile Club inglese pone l'accento sulla credibilità del loro sistema sanzionatorio e sulla celerità dei loro processi, sicché le sanzioni sono generalmente pagate senza tante contestazioni. Ciò dà conto di come l'effettività di un regime sanzionatorio non si fondi tanto sulla severità delle pene quanto piuttosto sulla loro indefettibile e

celere applicazione. La nota negativa, secondo l'interlocutore inglese, è rappresentata dalla eccessiva scarsità di test effettuati dalla polizia e dalla soglia limite per considerare il soggetto in stato di ebbrezza ritenuta troppo elevata. Sul punto va evidenziato che il Regno Unito è rimasto tra i pochissimi Paesi a consentire la guida con un tasso fino a 0,8 g/l.

IL SISTEMA SANZIONATORIO DELLA BULGARIA

A conclusione dell'indagine si riporta una sintetica illustrazione dell'ordinamento bulgaro. L'idea di illustrare in un separato approfondimento le caratteristiche proprie dell'ordinamento in esame, nasce dalla necessità di trattare in maniera unitaria le peculiarità del Paese bulgaro. Al pari della maggior parte dei Paesi europei, la Bulgaria ha optato per una risposta sanzionatoria differenziata in base al tasso di alcol nel sangue del guidatore, per la verifica del quale la polizia stradale del Paese dell'Est può ricorrere tanto all'etilometro quanto agli esami clinici.

Qualora il tasso di alcol nel sangue sia compreso tra 0,5 g/l e 1,2 g/l, la risposta sanzionatoria è unicamente di natura amministrativa; mentre, superata la soglia di 1,2 g/l, il fatto assume rilevanza penale.

Più precisamente, in caso di guida in stato di ebbrezza con un tasso inferiore a 1,2 g/l è previsto il pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria compresa tra 200 e 500 leva (corrispondenti, rispettivamente, a circa 100 e 250 euro), nonché la sospensione della patente da 1 a 12 mesi. A parità di tasso alcolemico, siffatta sanzione subisce peraltro un inasprimento qualora il conducente ebbro sia colto alla guida di un mezzo di trasporto pubblico o di un veicolo che trasporta merce pericolosa, nonché nel caso in cui lo stesso abbia conseguito la patente da meno di 2 anni.

Per tassi alcolemici superiori a 1,2 g/l è invece comminata la pena della reclusione fino ad un anno, oltre alla sospensione dell'abilitazione alla guida. In questo secondo caso la pena è stabilita ed applicata a conclusione di un processo che si svolge dinanzi ad un tribunale.

La peculiarità del sistema consiste nella concreta possibilità di essere arrestato. Infatti, qualora l'organo di polizia riscontri un tasso superiore a 1,2 g/l procederà senza indugio a trarlo in arresto. Si evince un elevato tasso di effettività della sanzione detentiva. Inoltre il processo a carico del guidatore ebbro si chiude entro soli due mesi. E' questo evidentemente un altro punto di forza dell'ordinamento in esame che all'effettività della pena somma anche la prontezza della sua applicazione definitiva.

3. PARTE TERZA

LE INIZIATIVE VOLTE A CONTRASTARE IL FENOMENO DELLA GUIDA IN STATO DI EBBREZZA

AUSTRIA

Al fine di diffondere ed instillare nei cittadini il principio secondo cui il conducente di un veicolo non deve assumere alcolici, l'Austria punta in modo deciso sull'immagine e sui mezzi di comunicazione di massa. Attraverso trasmissioni video e campagne su stampa, radio e televisione si mira a mantenere

viva l'attenzione dell'opinione pubblica sulle conseguenze negative dell'alcol durante la guida dei veicoli. In questa operazione risulta determinante il contributo degli Automobile Club tedeschi e delle Associazioni di birrerie austriache.

Tab. 4 Campagne di contrasto alla guida in stato di ebbrezza in Austria

Titolo	Descrizione	Destinatari
Non bere alla guida	Realizzazione e trasmissione di video tesi a contrastare la guida in stato di ebbrezza, promossi da Automobile Clubs tedeschi (ADAC, ÖAMTC), associazioni di birrerie austriache e la Federazione Europea per la sicurezza stradale.	Giovani conducenti, studenti, apprendisti, giovani soldati e giovani che effettuano servizi sociali al posto del servizio militare.
Il guidatore sobrio "Trockenfahrer"	Trasmissione di video con informazioni circa gli effetti dell'alcol sulla guida, nonché di video realizzati nei contesti in cui vengono generalmente a trovarsi i giovani guidatori (es. party). Anche questi video sono promossi dagli Automobile Clubs tedeschi e dalle associazioni di birrerie austriache.	Giovani conducenti, studenti, apprendisti, giovani soldati e giovani che effettuano servizi sociali al posto del servizio militare.
Limitarsi nel bere alla guida per vivere. "Alkohol am Steuer, könnten Sie damit leben?"	Campagna su stampa, radio e televisione con spots tesi a contrastare la guida sotto l'effetto dell'alcol. Campagna a cura del Ministero dei trasporti austriaco con la collaborazione dell'ÖAMTC.	Giovani guidatori e studenti.

Fonte: *Oesterreichischer Automobil*, 2010

FRANCIA

La Francia ha posto in essere delle campagne di prevenzione concentrate su specifici obiettivi. Manca una azione a tutto campo contro l'assunzione di alcol e si mira piuttosto alla prevenzione delle conseguenze negative per la sicurezza della circolazione stradale. Più precisamente, nelle iniziative francesi si scorge lo sforzo per trovare un momento di bilanciamento tra l'assunzione di bevande alcoliche e la sicurezza sulle strade. Ciò avviene investendo sulla

figura del cosiddetto guidatore designato, sollecitando una puntuale verifica del tasso alcolemico nel sangue prima di mettersi alla guida ed infine stimolando un controllo sociale sulla sobrietà del guidatore. Questo approccio appare effettivamente coerente con una legislazione che invero non vieta in modo assoluto di bere alcolici, ma impone di rispettare dei limiti allorché si intenda guidare.

Tab. 5 Campagne di contrasto alla guida in stato di ebbrezza in Francia

Titolo	Descrizione	Destinatari
Non lasciare guidare una persona che ha bevuto, poche parole possono bastare per salvare una vita	Con questa campagna si vuole sensibilizzare tutti gli utenti della strada affinché non permettano che chi ha assunto alcol si metta alla guida costituendo un pericolo per sé e per gli altri. Si incoraggiano le persone a cambiare i propri comportamenti pericolosi con il fine di prevenire gli incidenti stradali. Gli strumenti impiegati sono spot televisivi e radiofonici, nonché un sito web.	Tutti i cittadini
Sam, il guidatore è quello che non beve	L'iniziativa di sensibilizzazione parte dalla considerazione che la maggior parte dei giovani guidatori consuma molto alcol prima di mettersi alla guida sottovalutandone gli effetti sulle proprie capacità di guida. La campagna invita i giovani guidatori ad organizzarsi preventivamente, individuando tra loro un guidatore, ad es. Sam, sobrio, capace quindi di portare gli amici a casa dopo il party. Gli strumenti impiegati sono spot televisivi e radiofonici, nonché un sito web.	Giovani tra i 18 e i 25 anni.
Soffia, per sapere	Questa campagna incoraggia le persone a rispettare il limite massimo per poter guidare di 0,5 g/l di alcol nel sangue. "Soffia, per sapere" è una campagna finalizzata alla promozione dell'utilizzo dell'etilometro per accertarsi se, dopo aver bevuto, si è all'interno dei limiti per poter guidare. Gli strumenti impiegati sono spot televisivi e radiofonici, nonché un sito web.	Tutti i conducenti di veicoli

Fonte: Automobile Club Association Français des Automobilistes, 2010

FINLANDIA

La Finlandia concentra la propria attenzione sui controlli mediante etilometro, durante i quali vengono peraltro fornite informazioni sul problema della guida in stato di ebbrezza. Le iniziative poste in essere consistono nell'incrementare i test con etilometro in alcuni periodi

dell'anno. In questo modo si mira a migliorare i controlli sulle strade nei momenti di maggior traffico (natale e weekend estivi) e a ricordare periodicamente il divieto di porsi alla guida dopo avere bevuto alcolici oltre i limiti di legge.

Tab. 6 Campagne di contrasto alla guida in stato di ebbrezza in Finlandia

Titolo	Descrizione	Destinatari
Drink driving campaign	Questa campagna viene posta in essere due volte all'anno per una settimana ciascuna. Consiste nel potenziamento dei controlli a mezzo etilometro	Tutti i conducenti di veicoli
Drink driving campaign	Campagna promossa in modo ricorrente in periodi particolari come il periodo natalizio ed i weekend estivi. Consiste in controlli serrati a mezzo etilometro nei confronti di tutti i guidatori. Inoltre, prima e durante le operazioni di controllo, vengono fornite informazioni in merito alla guida in stato di ebbrezza.	Tutti i conducenti di veicoli

Fonte: Helsingin kihlakunnan poliisilaitos, 2010

MALTA

Malta pone in prima fila nella lotta alla guida in stato di ebbrezza la polizia: non, come si potrebbe pensare, in termini repressivi, ma di prevenzione. Gli agenti di polizia intervengono in pro-

grammi radiofonici e televisivi con l'obiettivo di educare i guidatori a tenere comportamenti corretti. Facendo leva sull'autorevolezza che caratterizza la polizia, Malta cerca di diffondere la cul-

tura del rispetto delle regole tese a garantire la sicurezza della circolazione stradale. In questo modo, si coglie peraltro l'ulteriore obiettivo di avvicinare la polizia al cittadino. La polizia non va

infatti intesa come un organo di repressione pronto a punire, ma come un organo di protezione. Protegge gli utenti della strada dai comportamenti scorretti e pericolosi.

Tab. 7 Campagne di contrasto alla guida in stato di ebbrezza a Malta

Titolo	Descrizione	Destinatari
Non bere quando guidi	Si tratta di una campagna promossa dal Dipartimento della Salute in collaborazione con l'Autorità dei trasporti e la Polizia. Gli agenti di polizia intervengono frequentemente nei programmi radiofonici e televisivi. L'obiettivo di questi interventi è educare i guidatori a correggere i propri comportamenti scorretti alla guida. Le interviste vengono spesso pubblicate anche sui quotidiani locali.	Tutti i conducenti

Fonte: Malta Police General Headquarters, 2010

CIPRO

Cipro conduce un'attività di contrasto su due fronti, quello repressivo, attraverso l'incremento dei controlli sulle strade in tre periodi dell'anno, e quello preventivo, ricorrendo a spot pubblicitari in

onda alla televisione e alla radio. Si cerca così di sensibilizzare l'opinione pubblica sull'importanza di rimanere sobri al volante e nel contempo di contrastare le condotte pericolose.

Tab. 8 Campagne di contrasto alla guida in stato di ebbrezza a Cipro

Titolo	Descrizione	Destinatari
Controllo della guida in stato di ebbrezza	Si promuovono campagne repressive che durano due settimane, tre volte all'anno. In tali periodi vengono intensificati gli sforzi per incrementare i controlli lungo le strade. Allo stesso tempo vengono promosse campagne di pubblicità progresso attraverso annunci televisivi e radiofonici.	Tutti i conducenti di veicoli

Fonte: Cyprus Police Headquarters, 2010

SPAGNA

Tab. 9 Campagne di contrasto alla guida in stato di ebbrezza in Spagna

Titolo	Descrizione	Destinatari
Il beneficio della sicurezza in città	Campagna consistente in un giorno di riflessione dal punto di vista del pedone, ma anche del conducente del veicolo, sulle condotte inadeguate tenute sulle strade	Persone di età superiore ai 65 anni
Consapevolezza della guida nelle università	Questa campagna mostra immagini e documenti in centri universitari per sensibilizzare gli utenti sulle conseguenze negative inerenti la guida in stato di ebbrezza	Studenti universitari dai 19 ai 25 anni
Guida sobria	Tra le 4 del pomeriggio e le 7 del mattino vengono istituite delle pattuglie di polizia equipaggiate con etilometro. Il numero dei posti di controllo dipende dal giorno della settimana. Il loro posizionamento dipende invece da due fattori: il numero e il luogo degli incidenti che hanno visto coinvolti guidatori in stato di ebbrezza, nonché il numero di test positivi ottenuti nei controlli preventivi. Queste misure sono riviste ogni 2 mesi.	E' diretta a tutti i soggetti che guidano un veicolo nelle ore indicate.
A qualsiasi età ma con alcol zero	In questa campagna una persona avverte gli adulti di mezza età – che spesso ritengono di non subire le conseguenze dell'alcol – dei pericoli derivanti dal guidare in stato di ebbrezza. L'iniziativa si avvale della collaborazione di soggetti incidentati, cercando di attirare l'attenzione dei cittadini sugli effetti della guida dopo aver assunto alcol. Durante questa campagna vengono inoltre aumentati i controlli e si provvede a distribuire degli opuscoli informativi	Tutti i guidatori ma in particolare agli adulti di mezza età
Il problema e la soluzione coinvolge tutti, non permettere che ci siano ubriachi alla guida!	Il principale obiettivo che questa campagna si prefigge è un coinvolgimento della società (amici, famigliari, conoscenti, ecc.) per la prevenzione della guida in stato di ebbrezza. Si fa appello a tutti affinché non venga permesso a chi ha bevuto sostanze alcoliche di mettersi alla guida. Inoltre, la campagna prevede un'intensificazione dei controlli.	Tutti, guidatori e non, ma in particolare chi è accanto ad un guidatore che ha bevuto
Non guidare dopo aver bevuto e non lasciare che altri lo facciano	Questa campagna di sensibilizzazione generale affinché si impedisca di guidare a chi ha bevuto sostanze alcoliche è posta in essere in periodi particolari come il Natale. In tale periodo, infatti, accanto all'aumento degli spostamenti sulle strade si registra un incremento nell'assunzione di alcol. La campagna prevede anche un'intensificazione dei controlli.	Tutta la popolazione

Fonte: Reial Automobil Club de Espana e Cuerpo de Policia Municipal de Madrid, 2010

L'Automobile Club spagnolo riferisce di sei campagne di prevenzione e repressione dell'abuso di alcol alla guida poste in essere nel paese iberico. Merita rile-

vare come il messaggio sia spesso costruito su misura in base all'età dell'utente stradale. Si registra infatti una campagna pensata per gli ultrasessanta-

cinquenni, una per i giovani universitari e una per gli adulti di mezza età. Con riferimento a quest'ultima categoria è interessante osservare come le autorità spagnole mirino ad evitare che vi sia una sottovalutazione del problema ovvero che i conducenti in questione siano erroneamente portati a pensare di essere immuni e che gli eventi nefasti della guida in stato di ebbrezza siano tutto sommato problemi che interessano altri.

Meritorio lo studio che viene compiuto per disporre i servizi di polizia lungo le strade, cercando di concentrare le energie laddove accadono più sinistri e laddove i test preventivi hanno segnalato un frequente abuso dell'alcol alla guida. Come già riscontrato per la Francia anche la Spagna investe risorse sul controllo sociale: chi meglio di amici e parenti può impedire che il soggetto che ha abusato dell'alcol si metta alla guida.

SLOVENIA

La Slovenia promuove sia la prevenzione che la repressione della guida in stato di ebbrezza. La prevenzione è perseguita sensibilizzando la popolazione ad una vita senza alcol attraverso appositi messaggi diffusi dai mezzi di comunicazione di massa. In questo modo l'iniziativa slovena sembra invero prefiggersi obiettivi ulteriori rispetto al mero contrasto della guida in stato di

ebbrezza, poiché pare tendere ad un contenimento del consumo di bevande alcoliche in generale e non solamente con specifico riferimento agli effetti che l'alcol ha sulla sicurezza della circolazione stradale. La repressione è invece perseguita attraverso controlli nei locali dove si consumano e vendono bevande alcoliche e attraverso l'intensificazione dei controlli di polizia stradale.

Tab. 10 Campagne di contrasto alla guida in stato di ebbrezza in Slovenia

Titolo	Descrizione	Destinatari
L'alcol uccide persone innocenti	Lo scopo della campagna è quello di promuovere uno stile di vita senza alcol. La campagna comprende dibattiti pubblici sulle politiche a contrasto dell'abuso di alcol, nonché la distribuzione di poster e la trasmissione di video a favore della prevenzione. Sono poi previste delle ispezioni da parte degli organi di controllo nei luoghi di vendita dell'alcol e controlli intensificati da parte della polizia stradale per prevenire la guida in stato di ebbrezza. Alla campagna partecipano con specifiche azioni e progetti anche soggetti non istituzionali.	Tutta la popolazione

Fonte: *Auto-moto zveza Slovenije, 2010*

BELGIO

Tab. 11 Campagne di contrasto alla guida in stato di ebbrezza in Belgio

Titolo	Descrizione	Destinatari
"No festa senza Bob!"	Questa campagna è tesa a promuovere un'immagine positiva del guidatore designato: grazie a lui è possibile andare ad un party e ritornare a casa in tutta sicurezza. Bob è la persona sulla quale si può sempre contare! Non solo le chiavi della macchina ma anche la vita delle altre persone è affidata a lui. Il tono di voce degli spot è simpatico e volutamente attento a non esprimere giudizi. Per l'iniziativa sono stati utilizzati cartelloni pubblicitari, volantini, spot radio e siti web. Il messaggio principale che si vuole trasmettere con questa campagna è che il conducente designato è esso stesso elemento della festa. La campagna di prevenzione è accompagnata da un'intensificazione dei controlli di polizia sulle strade.	Tutti i conducenti
E come si fa a ringraziare Bob?	Con un tocco di umorismo questa campagna dà un suggerimento per ringraziare tutti i guidatori designati. Dopo tutto grazie a loro è possibile andare ad un party e tornare a casa in tutta sicurezza. Gli annunci sui cartelloni pubblicitari indicano tre differenti modi per ringraziare Bob: con una ricca colazione a letto, un chilo di caramelle, o prestandogli la carta di credito. Il tono utilizzato è scherzoso e privo di moralismi.	Tutti i conducenti
In che modo Bob vincerà la macchina?	Non solo le chiavi della macchina, ma anche la vita delle persone è affidata a Bob. Pertanto, tutti i guidatori che come lui vengono designati meritano di essere premiati. Ecco l'idea di un concorso con il quale i guidatori designati hanno la possibilità di vincere un premio come biciclette, macchine fotografiche e persino un'auto.	Tutti i conducenti

Fonte: Touring Club Belgique, 2010

Già nel 1995, al fine di contrastare la guida in stato di ebbrezza, l'Istituto belga per la sicurezza stradale (Istituto IBSR-BIVV) lanciò la sua prima campagna volta ad incoraggiare le persone che viaggiano in auto a designare qualcuno che si astenga in ogni caso dal bere e si adoperi per ricondurre a casa i compagni di viaggio. Il guidatore designato è stato soprannominato Bob.

Dal 1995 in poi la campagna a favore di Bob è stata ripetuta ogni anno con la collaborazione delle associazioni dei produttori di birra. In questo modo, la campagna di prevenzione entra nei luoghi in cui si registra il maggior consumo

di bevande alcoliche. Accanto all'impiego di spot televisivi e radiofonici, la cultura del guidatore designato è promossa direttamente nei pub, bar e ristoranti del Paese. In questi locali viene regalato il portachiavi di Bob a tutti coloro che si offrono di non consumare bevande alcoliche impegnandosi a guidare per riportare gli amici a casa.

L'approccio creativo della campagna a favore di Bob è diverso da un anno all'altro, ma gli ingredienti di base sono sempre gli stessi: il concetto di conducente designato, la festa e la promozione di comportamenti sicuri.

La campagna di prevenzione è sempre

accompagnata da un'intensificazione dei controlli da parte della polizia soprattutto nei momenti e nei luoghi dove maggiore è la probabilità di violazioni al divieto di guida in stato di ebbrezza (weekend, discoteche, strade secondarie spesso percorse proprio per evitare i controlli). Questo approccio integrato è una delle ragioni principali del successo dell'iniziativa.

A partire dal 2001, l'idea del guidatore designato, "Bob", è stata ripresa anche

in altri Stati membri dell'UE con il sostegno della Commissione europea, sotto il nome di "Lince" in Spagna, "Designated Dessie" in Irlanda, "Capitaine de soirée" o "Capitaine Sam" in Francia, "Stooder med Stil" in Danimarca, "Bob" nei Paesi Bassi e Grecia, e di "Joker" in Portogallo. La figura del guidatore designato è divenuto un marchio di riconoscimento che riscuote un certo successo in tutti i Paesi in cui è stato introdotto.

SCHEMA DI APPROFONDIMENTO

ALCOL E GUIDA IN FRANCIA

NORMATIVA

GUIDA IN STATO DI EBBREZZA

La guida in stato di ebbrezza è disciplinata dal Codice della Strada che prevede cinque ipotesi:

1) Se il conducente di un veicolo di trasporto pubblico ha una concentrazione di alcol nel sangue almeno uguale a 0,20 g/l e inferiore a 0,80 g/l o se la concentrazione di alcol nell'aria che espira è almeno uguale a 0,10 mg/l e inferiore a 0,40 mg/l (art. R. 234-1 del Codice della strada).

2) Se l'automobilista ha una concentrazione di alcol nel sangue almeno uguale a 0,50 g/l e inferiore a 0,80 g/l o se la concentrazione di alcol nell'aria che espira è almeno uguale a 0,25 mg/l e inferiore a 0,40 mg/l (art. R. 234-1).

In queste due prime ipotesi, l'infrazione è sanzionata con:

- una contravvenzione di "quarta classe": 135 euro di ammenda (90 euro se il pagamento è immediato);
- una perdita di 6 punti-patente;
- una sospensione della patente per un periodo massimo di 3 anni. Questa

sospensione può tuttavia essere limitata alla guida al di fuori dell'attività professionale (art. R. 234-1);

- un immobilizzo del veicolo deciso dal sindaco o dall'ufficiale di polizia giudiziaria territorialmente competente (art. R. 234-1 del Codice della strada che rinvia agli articoli da L. 325-1 a L. 325-3 dello stesso Codice);

3) Se l'automobilista ha una concentrazione di alcol nel sangue uguale almeno a 0,80 g/l o se la concentrazione di alcol nell'aria che espira è almeno uguale a 0,40 mg/l;

4) Se l'automobilista guida in stato di manifesta ubriachezza;

5) Se l'automobilista rifiuta di sottomettersi ai controlli sull'alcolemia.

In queste ultime tre ipotesi, l'infrazione è sanzionata con:

- una ammenda di un importo massimo di 4.500 euro
- la prigione per un massimo di 2 anni;
- la perdita di 6 punti-patente;
- pene complementari (art. L. 234-2 Codice della strada):

- A. la sospensione della patente per un periodo massimo di 3 anni. Questa sospensione non può essere limitata alla guida al di fuori dell'attività professionale e non può essere oggetto di rinvio anche parziale;
- B. l'annullamento della patente con divieto di sostenere di nuovo l'esame per un periodo di 5 anni;
- C. l'interdizione alla guida di certi veicoli a motore durante un periodo massimo di 5 anni;
- D. l'obbligo di frequentare un corso di sensibilizzazione alla sicurezza stradale;
- E. una pena di giorni-ammenda;
- F. la confisca del veicolo (art. 131-6 del Codice penale)

In alcuni casi le sanzioni elencate subiscono un aggravamento:

- in caso di omicidio colposo: ammenda di 90.000 euro, 6 anni di prigione, annullamento automatico della patente e divieto di conseguirla di nuovo per un periodo di 5 anni; obbligo di seguire un corso di sensibilizzazione alla sicurezza stradale; lavoro a contenuto sociale (1); pena di giorni-ammenda; confisca del veicolo;
- in caso di omicidio colposo con violazione dolosa di uno specifico obbligo di sicurezza: ammenda di 150.000 euro; 10 anni di prigione; annullamento automatico della patente e divieto di conseguirla di nuovo per un periodo di 5 anni; obbligo di seguire un corso di sensibilizzazione alla sicurezza stradale; lavoro a contenuto sociale; pena di giorni-ammenda; confisca del veicolo;
- C. in caso di lesioni colpose comportanti

incapacità temporanea totale inferiore a 3 mesi: ammenda di 30.000 euro; 2 anni di prigione; sottrazione di 6 punti-patente; Sospensione della patente per una durata di 3 anni o annullamento automatico della patente e divieto di conseguirla di nuovo per un periodo di 5 anni e/o divieto di condurre determinati veicoli a motore per una durata di 5 anni; obbligo di seguire un corso di sensibilizzazione alla sicurezza stradale; lavoro a contenuto sociale; pena di giorni-ammenda; confisca del veicolo;

LA MISURAZIONE DEL TASSO ALCOLEMICO

Il controllo del tasso alcolemico può essere effettuato soltanto da un ufficiale di polizia giudiziaria o da un agente di polizia giudiziaria sotto il controllo di un ufficiale di polizia giudiziaria (art. L. 234-9 Codice della strada).

Il controllo si svolge in due tempi: una operazione di *dépistage* (termine francese usato col significato di ricerca di fatti, di cause non evidenti) e, in seguito, un controllo della prima fase.

IL DÉPISTAGE viene effettuato per mezzo di un apparecchio chiamato "*éthylotest*" o più comunemente "*alcootest*". Sono di due tipi: quelli di categoria A sono monouso; quelli di categoria B sono elettronici e possono essere utilizzati più volte.

Un test di *dépistage* può essere fatto solo nei casi espressamente previsti dal Codice della strada:

- l'automobilista sembra essere in uno stato di manifesta ubriachezza (v. oltre);

(1) In Francia il "*travail d'intérêt général*" è una sanzione penale consiste in un lavoro non remunerato da svolgersi presso una associazione, una amministrazione locale o un ente pubblico.

- l'automobilista sembra aver commesso una infrazione di eccesso di velocità o di mancato indossamento della cintura di sicurezza o del casco (art. L. 234-3 Codice della strada);
- l'automobilista sembra aver commesso una infrazione al Codice della strada punita con la pena complementare della sospensione della patente;
- l'automobilista è implicato in un incidente stradale in cui si sono o non si sono verificati danni alle persone.

Vi sono inoltre ipotesi in cui, fuori dai casi espressamente previsti, è tuttavia possibile effettuare un *dépistage*:

- su ordine speciale del Procuratore della Repubblica;
- su iniziativa di un ufficiale di polizia giudiziaria
- da parte di agenti di polizia su ordine speciale e sotto la responsabilità di un ufficiale di polizia giudiziaria.

LA VERIFICA DEL DÉPISTAGE è effettuata sia per mezzo di un etilometro sia attraverso una analisi del sangue in laboratorio:

- Se la verifica è fatta con un etilometro quest'ultimo deve essere omologato e deve essere stato controllato meno di un anno prima della data della verbalizzazione. L'automobilista ha la possibilità di chiedere un secondo controllo di *dépistage* per avvalorare il primo;
- Se si effettua un prelievo di sangue questo dovrà essere effettuato entro massimo 6 ore dopo che è stata commessa l'infrazione. Il campione prelevato va ripartito in due fiale distinte etichettate e sigillate dall'ufficiale o dall'agente di polizia giudiziaria. La seconda fiala deve essere conservata per almeno 9 mesi. L'automobilista ha diritto ad una

contro-perizia a condizione che questa sia chiesta entro 5 giorni da quando gli sono stati notificati i risultati dell'analisi del sangue. Nel caso in cui questa richiesta non ci sia o sia presentata fuori termine, i risultati del primo prelievo diventano non più contestabili.

LA GUIDA IN STATO DI MANIFESTA UBRIACHEZZA

La guida in stato di manifesta ubriachezza corrisponde alla situazione nella quale appare senza dubbio possibile, e senza che vi sia, di conseguenza, bisogno di ricorrere a test alcolemici, che l'automobilista guida in stato di ebbrezza. Si tratta di una fattispecie prevista e sanzionata dall'art. L. 234-1 del Codice della strada.

Davanti ai vari tribunali che hanno affrontato questo tipo di casi, i segni inequivoci di ubriachezza al momento del fermo (da parte della polizia), il fatto che l'automobilista circolava ad una velocità elevata zigzagando sulla carreggiata, il fatto che il suo alito puzzava fortemente di alcol, che faceva discorsi incoerenti o il fatto che era incapace di soffiare nell'etilometro hanno costituito altrettanti elementi sufficienti per qualificare lo stato di manifesta ubriachezza.

Se il verbale fa emergere tali elementi, l'automobilista sarà perseguito e sanzionato anche nel caso in cui il controllo alcolemico fosse irregolare. Infatti l'art. L. 234-1 consente di perseguire un automobilista sia a seguito di test alcolemici positivi, sia – anche in assenza di test – in caso, appunto, di manifesta ubriachezza.

IL FENOMENO NELLE STATISTICHE

A fine 2008 i controlli aventi ad oggetto l'accertamento di infrazioni legate all'alcol sono stati in totale 11.743.065.

All'interno di questa cifra occorre distinguere:

- I DÉPISTAGE EFFETTUATI IN SEGUITO AD UN INCIDENTE (mortale, con danni alle persone o alle sole cose): 365.218

Rispetto al 2007 fanno registrare una diminuzione del 2,2% (erano 373.534). I test risultati positivi sono in diminuzione del 4,4%, passando da 31.395 a 29.998.

Questo risultato conferma la riduzione, nel 2008, del numero di incidenti con danni alle persone (-9,7%), dei morti (-7,5%) e dei feriti (-11,2%)

- I DÉPISTAGE PREVENTIVI: 9.486.945

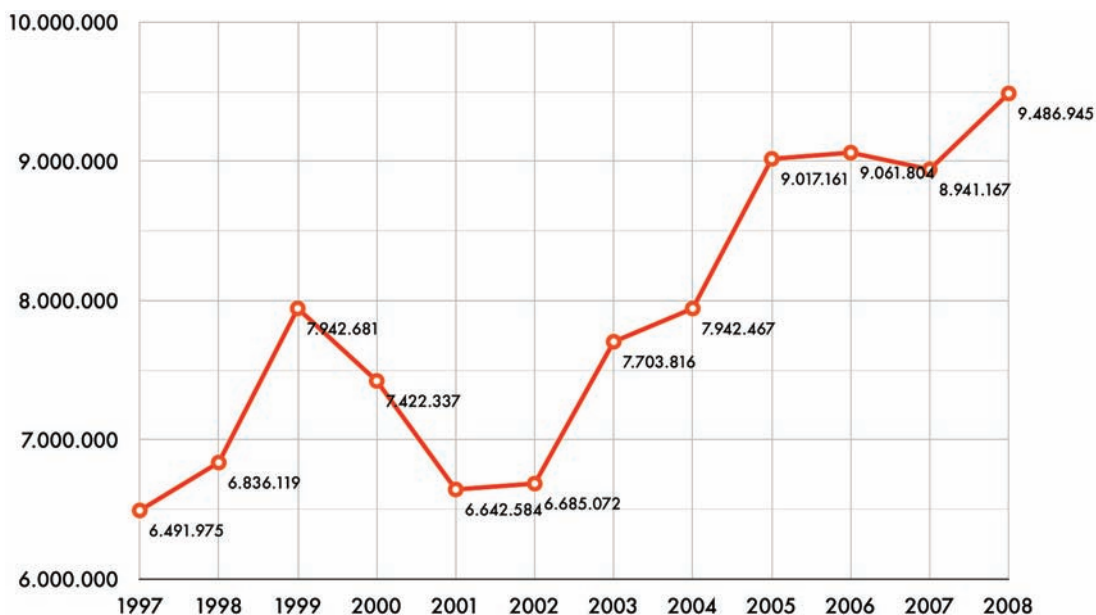
Sono aumentati del 6,1% (8.941.167 nel 2007).

Questi controlli preventivi rappresentano più dell'80% del totale dei controlli sull'alcoolemia effettuati nel corso del 2008. 260.455 sono risultati positivi, con un aumento, rispetto all'anno precedente, del 2,5%. L'aggravamento di questa cifra può dipendere sia da una maggiore esperienza acquisita da parte delle forze di polizia, sia da una migliore targhettizzazione dei controlli effettuati, in particolare in funzione del giorno, dell'ora e del luogo (ad es. la sera, durante il week-end, all'uscita dei locali notturni).

- I DÉPISTAGE EFFETTUATI A SEGUITO DI UNA INFRAZIONE: 1.890.902

Sono in leggera diminuzione del 1,3% (1.915.313 nel 2007). I test positivi che ne sono derivati sono in aumento dello 0,7%, passando da 90.633 a 91.252.

Graf. 8 Attività delle forze dell'ordine: evoluzione dei dépistage preventivi sul tasso alcolemico



Fonte: Francia, Ministère de l'Intérieur, 2008

Tab. 12 Numero di controlli e loro risultati

Anni	Dépistages con "alcootest" ed "éthylotest"	Test positivi
2007	11.230.014	376.124
2008	11.743.065	381.705
Variazione	+4,6%	+1,5%

Fonte: Francia, Elaborazioni su dati Ministère de l'Intérieur, 2008

I TASSI DI DÉPISTAGE POSITIVI

Come già accennato, in materia di alcolemia i risultati sono strettamente legati alle circostanze nelle quali vengono effettuati i controlli. Va sottolineato che nel corso del 2008 si è fatto registrare un leggero aumento della percentuale dei tassi di alcolemia positivi negli incidenti mortali.

L'incidenza dell'alcol negli incidenti

stradali rimane sempre molto forte.

La comparazione dei primi sei mesi del 2008 con quelli del 2007 non mostra alcun miglioramento della situazione dal punto di vista dell'alcol: in particolare i tassi dei conducenti con un tasso positivo al momento dell'incidente rimane stabile al 5,5% (analisi dell'Osservatorio nazionale interministeriale della sicurezza stradale). Lo stesso tasso per gli incidenti mortali sale a 16,9%.

Tab. 13 Dettaglio sugli esiti dei controlli

Tassi dei dépistage positivi (%)	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Controlli preventivi	2	2	2,3	2,5	2,8	2,8	2,75
Infrazioni:	4,9	3,8	4	5,2	4,5	4,7	4,8
- Incidenti mortali	13,1	18,6	14	14,1	15,1	16,5	<u>16,9</u>
- Incidenti con danni alle persone	7,8	6,4	5,3	5,7	6,8	6,7	6,5
- Incidenti con danni alle cose	8,7	8,5	7,8	8,3	8,7	9,1	8,8

Fonte: Francia, Elaborazioni su dati Ministère de l'Intérieur, 2008

ALCOL E MORTALITÀ STRADALE

I dati confermano che da 10 anni non si è registrato alcun progresso sul fattore alcol che diventa la più importante causa di incidente davanti alla velocità.

Tab. 14 Tasso di incidenti mortali riferibili all'ebbrezza

Alcol	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Test positivi	Nd	Nd	1.038	1.194	1.072	1.124	1.056
Numero dei morti	7.742	6.126	5.593	5.318	4.709	4.620	4.274
Quota degli incidenti mortali riferibili all'alcol	-	-	18,5%	22,4%	22,8%	24,3%	24,7%

Fonte: Francia, Elaborazioni su dati Ministère de l'Intérieur, 2008

Tab. 15 Le cause degli incidenti stradali in Francia

Alcol	Velocità	Cinture di sicurezza	Telefono	Stanchezza	Cannabis
25%	20%	9%	7,50%	2,80%	2,50%

Fonte: Francia, Elaborazioni su dati Ministère de l'Intérieur, 2008

DELITTI E CONTRAVVENZIONI PER ALCOLEMIA

I delitti di guida legati all'alcolemia, con 176.443 infrazioni nel 2008, rimangono stabili in rapporto al 2007. Si nota un aumento del rifiuto di sottoporsi ai controlli (+4%).

Le contravvenzioni per guida con un tasso inferiore a 0,8 g/l (99.968 infrazioni) sono aumentate dell'1,5%.

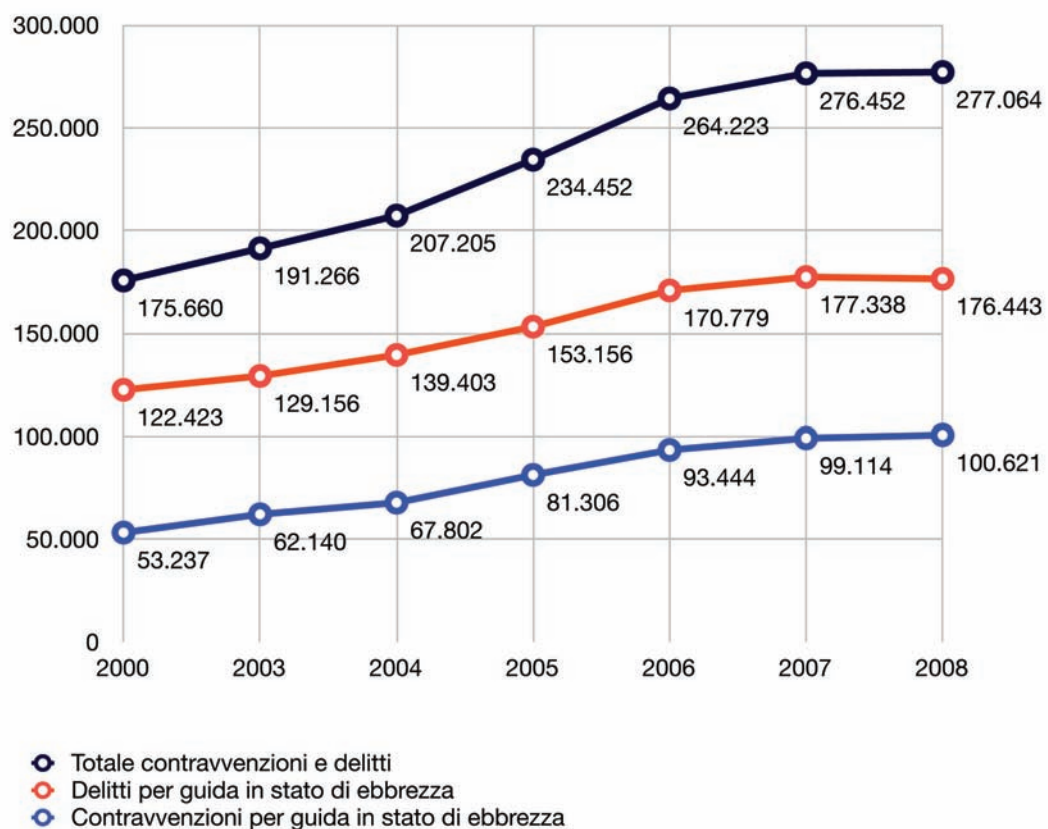
Tab. 16 Dettaglio infrazioni per tipologia

Alcol al volante		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2007- 2008
Delitti	Stato di ebbrezza manifesta	10.056	9.096	8.561	8.585	8.579	8.144	8.051	-1%
	Tasso $\geq 0,8$ g/l	108.851	116.644	127.060	139.992	157.549	164.690	163.708	-0,6%
	Rifiuto del controllo	3.516	3.416	3.782	4.569	4.651	4.504	4.684	+4%
	Totale delitti	122.423	129.156	139.403	153.156	170.779	177.338	176.443	-0,50%
Contravvenzioni	Tasso $\geq 0,5$ g/l	53.237	62.140	67.739	80.622	92.784	98.456	99.968	+1,5%
	Tasso $\geq 0,2$ g/l (*)	-	-	63	684	660	658	653	-0,70%
	Totale contravvenzioni	53.237	62.140	67.802	81.306	93.444	99.114	100.621	+1,5%
Totale		175.660	191.266	207.205	234.452	264.223	276.452	277.064	+0,2%

(*) Guida di veicoli del trasporto pubblico. Infrazione introdotta nel 2004

Fonte: Francia, *Elaborazioni su dati Ministère de l'Intérieur, 2008*

Graf. 9 Evoluzione delle infrazioni relative alla guida in stato di ebbrezza



Fonte: Francia, *Ministère de l'Intérieur, 2008*

LE CAMPAGNE INFORMATIVE

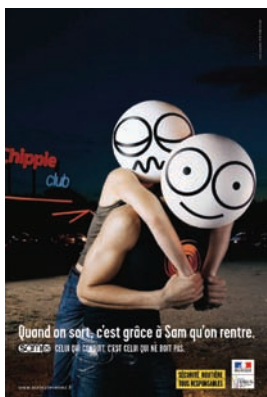
SAM

Nel mese di dicembre 2005 c'è la prima campagna sul "Conduittore designato" in cui viene presentato il pupazzo SAM che indica il guidatore designato sobrio. Lo slogan recita: "Sam, chi guida non beve".

La campagna viene riproposta nel corso degli anni (è stata riproposta anche a fine

2009), in particolar modo durante le festività di dicembre.

Viene anche allestito un sito internet (www.sortezrevenez.fr) indirizzato ai giovani dal titolo "Sortez Revenez" ("Uscite, Tornate") in cui sono disponibili video, consigli, foto delle varie iniziative di sensibilizzazione effettuate nei luoghi di aggregazione giovanile. Dal sito è, ora, anche possibile raggiungere la pagina di SAM su Facebook.

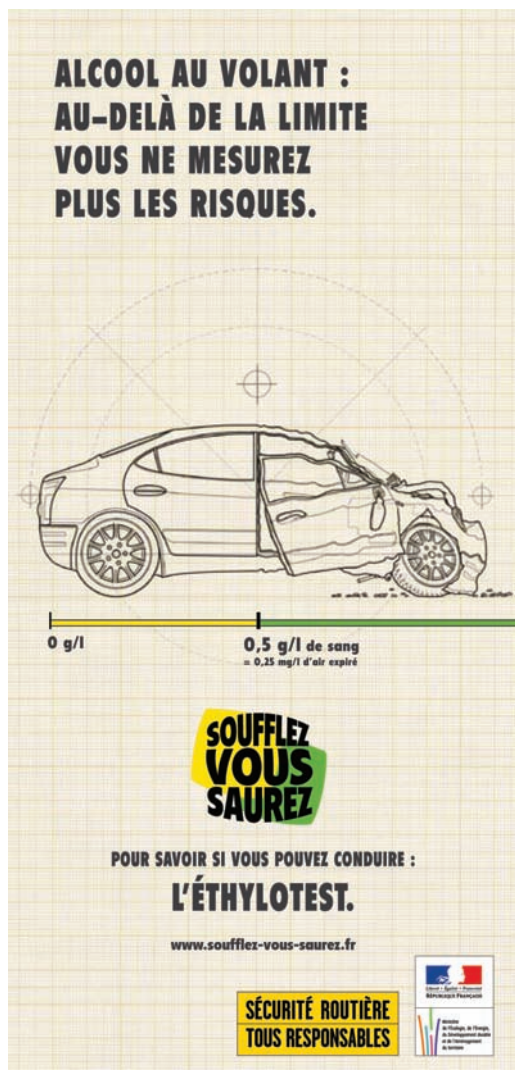


SOUFFLEZ, VOUS SAUREZ

Nel 2007 viene avviata un'altra campagna di sensibilizzazione denominata "Soufflez, vous saurez" (Soffiate, saprete) che esorta gli automobilisti ad usare l'*éthylotest* per sapere se, dopo aver consumato alcolici, si è in grado di guidare. Il manifesto della campagna punta ad evidenziare i rischi derivanti dal superamento del limite di concentrazione di alcool nel sangue consentito: "Alcool al volante: oltre il limite non siete più in grado di valutare i rischi". Anche questa campagna, ripetuta nel corso degli anni, è supportata da un sito internet ricco di documentazione, video,

dati e la raccolta degli spot radiofonici e televisivi trasmessi.

La campagna fa appello alla responsabilità di tutti per cambiare i comportamenti e accettare l'idea di utilizzare l'unico strumento in grado di misurare il tasso alcolemico prima di guidare: l'*éthylotest*. Obiettivo è quello di favorire una ampia diffusione di quest'ultimo ad un costo ragionevole. Per far questo sono state coinvolte in partenariato più di 20 società, organizzazioni professionali o associazioni (i grandi centri commerciali, i rivenditori di vini e liquori, i rivenditori di accessori per l'automobile, le farmacie ecc.).



Nella camera c'è un amico che gli parla, che vuole dissuaderlo dal mettersi al volante. Ad ogni parola lo stato del ferito migliora: ritrova le sue gambe, dal volto scompaiono le cicatrici, una mano si rianima. Lo si vede allora alla fine di una cena in cui ha bevuto molto e nel momento in cui si appresta a guidare. Lo spettatore comprende che l'uomo è stato salvato grazie alle frasi persuasive del suo amico che l'ha convinto a non mettersi alla guida."

Lo stesso concept "des mots pour sauver" ("parole per salvare") è stato declinato nella forma di tre spot radiofonici di 25 secondi diffusi nello stesso arco temporale da 7 grandi radio nazionali e da tutte le radio locali.

Contemporaneamente sono state svolte molteplici operazioni di prevenzione quali ad esempio la distribuzione ai caselli autostradali di 500.000 *éthylotest* insieme ad una *brochure* informativa.

LE RESCAPÉ

L'ultimo degli spot mandati in onda dall'11 dicembre 2009 al 3 gennaio 2010 è un film di trenta secondi intitolato "Le rescapé" ("Il superstite") e trasmesso su 35 canali televisivi.

"Disteso su un letto di ospedale, un uomo, che si capisce essere stato vittima di un gravissimo incidente stradale, vive al ritmo di un respiratore artificiale. Il suo volto appare ricoperto di ematomi, la gamba sinistra è stata amputata.

SCHEDA DI APPROFONDIMENTO

ALCOL E GUIDA NEL REGNO UNITO

NORMATIVA

E' reato guidare, tentare di guidare o "essere responsabile" (2) di un veicolo a motore su strada o in luogo pubblico se il livello di alcol nell'aria espirata, nel sangue o nell'urina eccede i limiti prescritti.

La legge stabilisce in modo specifico che il livello di alcol al momento in cui si è commesso il reato si presume essere lo stesso o comunque non minore a quello risultante dalle analisi del respiro o del campione di sangue o urina. E' possibile contestare questa presunzione se si è in grado di provare che:

- si è consumato alcol dopo aver smesso di guidare ma prima che sia stato prelevato il campione per le analisi
- non si poteva presumere che l'alcol

assunto avrebbe superato il limite consentito;

- che la propria capacità di guidare non sarebbe stata compromessa

Da notare che se il reato presunto riguarda il fatto di essere responsabile di un veicolo è possibile difendersi dimostrando che non vi era alcuna probabilità di essere alla guida mentre si era sotto l'effetto dell'alcol.

I limiti fissati dalla legge sono i seguenti:

- 35 microgrammi per 100 millilitri di aria
- 80 milligrammi (mg) per 100 millilitri di sangue
- 107 milligrammi per 100 millilitri di urina.

(2) E' stata così tradotta l'espressione "Being in charge" per la quale non c'è una vera e propria definizione legale: essa va interpretata in riferimento alle specifiche circostanze e ai fatti. In genere si considera "in charge" chi è il proprietario o il possessore del veicolo o chi lo ha appena guidato. Non si è considerati "in charge" se il veicolo era guidato da un'altra persona o se il proprietario/possessore si trovava a notevole distanza dal veicolo stesso. La questione si fa più complicata nel caso in cui ci si trovava all'interno del veicolo o in qualche modo con esso si aveva a che fare. La condizione di "in charge" si può configurare nel caso in cui si tenta di entrare nel veicolo e non ci si riesce, nel caso in cui si hanno le chiavi del veicolo, nel caso in cui si ha intenzione di prendere il controllo del veicolo, nel caso in cui, persino, ci si trova vicino al veicolo.

INCAPACITÀ E/O RIFIUTO DI FORNIRE UN CAMPIONE (FAILING TO PROVIDE A SAMPLE)

Viene commesso un reato quando:

- l'automobilista è incapace di sottoporsi al test preliminare del respiro;
- l'automobilista è incapace di fornire un campione di aria/sangue/urina presso la stazione di polizia, a meno che non possa addurre una ragionevole scusa (3);
- l'automobilista rifiuta di sottoporsi a qualsiasi tipo di prelievo.

Per chiedere all'automobilista di sottoporsi al test dell'etilometro è sufficiente che l'agente di polizia abbia anche solo il sospetto che questi abbia guidato in stato di ebbrezza e avendo superato il limite consentito. Quindi se in seguito viene provato che l'automobilista non stava guidando, anche se ha fornito un campione, non risulterà colpevole di *"Driving with Excess of Alcohol"*. Se tuttavia l'automobilista ha rifiutato di sottoporsi al prelievo, anche se non si è mai messo alla guida, potrebbe essere considerato colpevole di incapacità di fornire un campione di aria.

NON ESSERE IN GRADO DI GUIDARE (BEING UNFIT TO DRIVE)

Costituisce reato guidare, tentare di guidare o essere responsabile di un veicolo circolante su una strada o un luogo pubblico quando non si è in grado di farlo a causa di alcol o droga.

L'automobilista potrebbe essere considerato incapace di guidare se la sua abilità di guidare in modo appropriato è compromessa (anche se la quantità di alcol che ha in corpo rientra nei limiti prescritti). L'evidenza dell'incapacità può essere dedotta, ad esempio, dal modo di guidare, zigzagando, oppure dal fatto ha causato un incidente o dalle sue condizioni psico-fisiche.

(3) In genere una scusa, per essere considerata ragionevole, deve essere riferita ad una inabilità fisica o mentale a sottoporsi al prelievo e fornire il campione

Tab. 17 Le sanzioni

Tipo di reato	Massimo prigione / multa	Ritiro della patente	Annotazione sulla patente	Punti patente
Causare un incidente mortale per guida disattenta o pericolosa sotto l'influenza di alcol o droghe	Dieci anni o una multa (senza limite massimo di importo) o entrambi	Obbligatorio	Obbligatoria	3-11
Guidare o tentare di guidare quando non si è in grado a causa di alcol o droghe	Sei mesi o £ 5.000 o entrambi	Obbligatorio	Obbligatoria	3-11
Essere responsabile quando non si è in grado di guidare a causa di alcol o droghe	Tre mesi o £ 2.500 o entrambi	Discrezionale	Obbligatoria	10
Guidare o tentare di mettersi alla guida con un eccesso di alcol (respiro/sangue/urina)	Sei mesi o £ 5.000 o entrambi	Obbligatorio	Obbligatoria	3-11
Essere responsabile con un eccesso di alcol nel sangue/urine/respiro	Tre mesi o £ 2.500 o entrambi	Discrezionale	Obbligatoria	10
Incapacità di fornire un campione di aria o effettuare il test del respiro	£ 1.000	Discrezionale	Obbligatoria	4
Incapacità di fornire un campione per analisi o test di laboratorio	a) Durante la guida o in caso di tentativo di mettersi alla guida: sei mesi o £ 5.000 o entrambi	Obbligatorio	Obbligatoria	3-11
	b) In tutti gli altri casi: tre mesi o £ 2.500 o entrambi	Discrezionale	Obbligatoria	10

Fonte: Regno Unito, Elaborazioni su "Road Traffic Act 1988"

La tabella riassume il massimo della pena per ogni reato così come stabilito dal "Road Traffic Act 1988". Si tratta di valori indicativi perché non è possibile

dire con esattezza cosa la Corte potrebbe decidere di volta in volta nel caso concreto.

IL FENOMENO NELLE STATISTICHE

INGHILTERRA E GALLES

Nel 2008 il numero dei morti in incidenti stradali è stato di 2.538 persone: una media di 7 al giorno.

Il numero di persone che sono rimaste uccise in un incidente stradale a causa dell'alcol ha subito certamente una drastica riduzione nel periodo 1979-2008, toccando il punto più basso nel 2007 (410) e facendo registrare un incremento del 5% nel 2008 (430). Questa causa di morte costituisce attualmente il 17% del totale delle morti per incidente stradale. Per quanto riguarda, invece, i feriti questi risultano essere 13.020 e rappresentano il 6% di tutti i feriti in incidenti stradali.

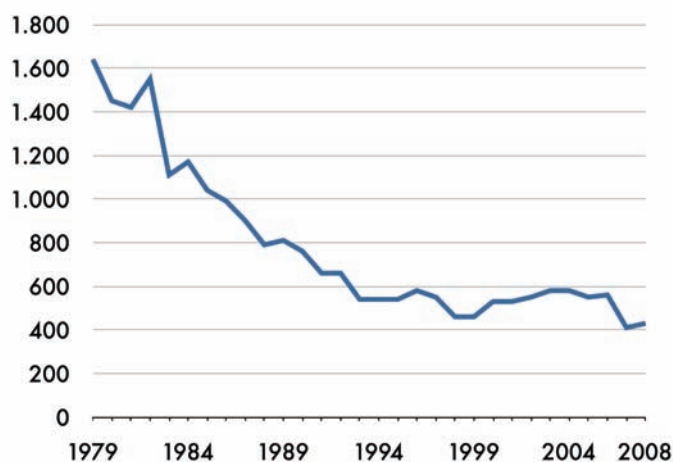
I dati 2008 mostrano che sono stati registrati 8.640 incidenti con danni alle persone in cui almeno un conducente (di auto o moto) aveva superato il limite legale consentito di tasso alcolemico nel sangue. Si può dire che approssimativamente tra i morti per incidente stradale,

1 persona su 5 aveva superato il limite e che metà degli automobilisti morti tra le ore 22 e le 4 guidava in stato di ebbrezza.

SCOZIA

In Scozia i dati si riferiscono al 2007 non essendo, a fine 2009, ancora consolidati quelli del 2008. Pertanto nel 2007 si sono registrati 670 incidenti in cui i conducenti (di auto e moto) risultavano avere superato i limiti di alcol prescritti. In questi incidenti sono state coinvolte 940 persone di cui 30 sono morte, 150 seriamente ferite e 760 lievemente ferite. Se comparato con il numero totale degli incidenti (12.485) e con quello dei morti (281) si può rilevare che in Scozia il 5% degli incidenti avviene per guida in stato di ebbrezza e che questa costituisce causa di morte per quasi l'11% del totale. I feriti, invece, costituiscono il 7% del totale.

Graf. 10 Alcol e morti in incidenti stradali: Regno Unito 1979-2008



Fonte: Regno Unito, Department for Transport, 2008

I CONTROLLI

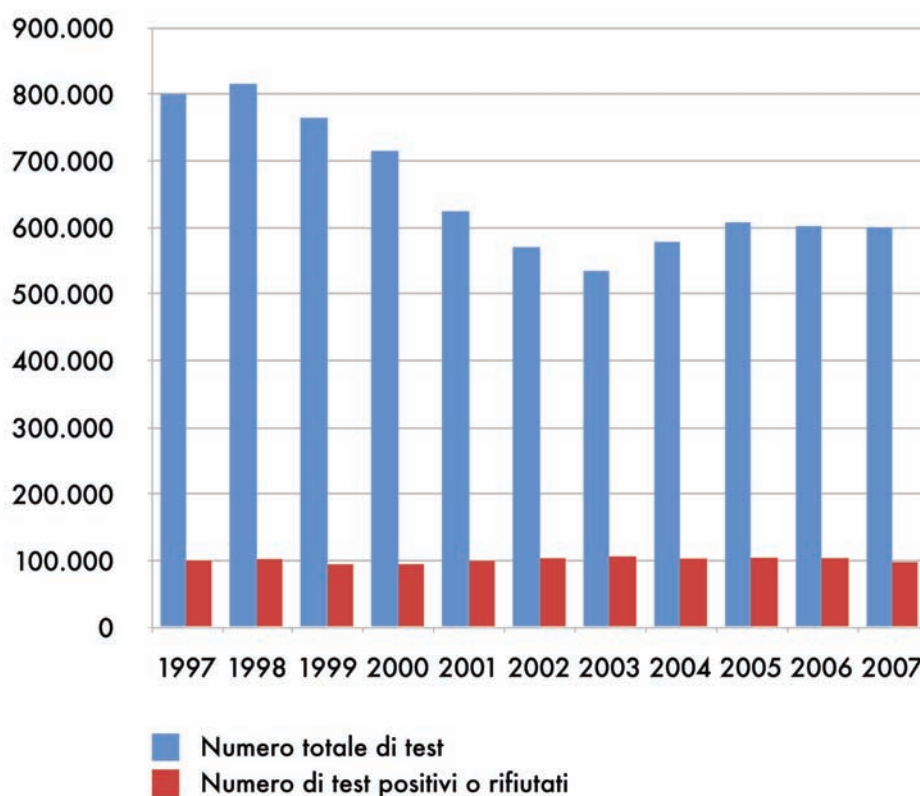
I dati più aggiornati sui controlli effettuati dalle forze di polizia fanno riferimento al 2007 (4), nel corso del quale ci sono stati 599.752 controlli del respiro con un decremento dello 0,3% rispetto al 2006. Il numero delle persone che sono risultate positive o che hanno rifiutato il test è sceso del 6% passando da 103.730 (2006) a 97.590.

I controlli si concentrano di solito nel periodo di dicembre, in occasione delle festività natalizie e in occasione dell'avvio della campagna informativa su

alcool e guida. Il numero dei test effettuati in questo periodo è tre volte superiore rispetto alla media dei controlli registrati negli altri mesi. Nel 2007 i numeri delle forze di polizia impegnate nei controlli sono oscillati dalle 216 unità per 100.000 abitanti nel West Midlands alle 3.410 (sempre per 100.000 abitanti) nel North Wales.

Per quanto riguarda la Scozia, nel 2007 i controlli sono stati 12.136 e 469 è stato il numero delle persone che sono risultate positive o che hanno rifiutato il test (5).

Graf. 11 Andamento dei test del respiro in Inghilterra e Galles, 1997-2007



Fonte: *Police Powers and Procedures. England and Wales 2007-2008*

(4) Il documento a cui si fa riferimento è il "Police Powers and Procedures. England and Wales 2007/08" pubblicato il 30 aprile 2009

(5) "Road Casualties Scotland 2007"

LE CAMPAGNE INFORMATIVE

THINK! (PENSA!) è una iniziativa del Dipartimento dei Trasporti che ha per oggetto il tema della sicurezza stradale. In tale contesto ogni anno vengono condotte due importanti campagne di sensibilizzazione su alcol e guida, una in estate e una a Natale, utilizzando una grande varietà di mezzi di comunicazione: TV, radio, manifesti nelle toilette dei pub, stampa nazionale e internet; nonché attività di marketing in partnership anche a livello locale.

Le campagne mirano a:

- aumentare la percezione delle conseguenze individuali di una condanna per guida in stato di ebbrezza;
 - convincere i giovani che 1 o 2 bevande prima di guidare sono troppe e non conviene correre questo rischio;
 - rafforzare e creare la riprovazione sociale sulla guida in stato di ebbrezza.
- Il target delle campagne attuali è il bevitore di 1-3 pinte di birra, non il conducente ubriaco, con un'attenzione particolare ai giovani di età compresa tra 17-29 anni. Non si pone l'attenzione sull'aumento del rischio di un incidente poiché ricerche effettuate sull'argomento hanno evidenziato che i giovani credono:
- che non si può verificare un incidente dopo 1 o 2 bevande;
 - le campagne pubblicitarie che mostrano un incidente non si riferiscono a loro, ma alle persone che guidano in stato di ebbrezza;
 - esistono maggiori probabilità di superare il limite e di essere fermati dopo 1 o 2 bevande.

E' risultato anche che le implicazioni a lungo termine con cui è sanzionata la guida in stato di ebbrezza, come il

divieto di guidare per 12 mesi, l'annotazione di infrazione che rimane sulla patente per 11 anni, la reclusione o la fedina penale sporca, sono fattori molto più scioccanti e convincenti, per questo tipo di pubblico, del rischio di eventuali incidenti o lesioni a se stessi o agli altri. I messaggi chiave della campagna per il Natale 2009 sono stati, pertanto:

- **PENSA!** Non bere mentre guidi
- se sei condannato per guida in stato di ebbrezza, non potrai guidare l'auto per almeno 12 mesi.

La strategia di comunicazione su alcool e guida si è concentrata sulle conseguenze personali. Il messaggio sulle conseguenze del "momento del dubbio" è stato trasmesso in TV e sostenuto dalla radio, da internet, dalla stampa nazionale. Nei pub sono stati affissi manifesti nei bagni e sulle quiz machine.

L'obiettivo della campagna del Natale 2009 è stato quello di far vedere ai giovani le conseguenze che avrebbe, sul loro stile di vita, il divieto di guidare la propria auto per almeno 12 mesi in seguito ad una condanna per guida in stato di ebbrezza. La campagna intende far capire che non vale la pena di rischiare così tanto per una o due bevande, ricordando ai conducenti qual è la posta in gioco. "PERDETE LA PATENTE PER GUIDA IN STATO DI EBBREZZA QUESTO NATALE E NON POTRETE UTILIZZARE LA VOSTRA AUTO PER ALMENO 12 MESI".

SPOT TELEVISIVO: "IL MOMENTO DEL DUBBIO"

Lo spot TV si concentra su Matt, un giovane che esce per bere un paio di drink con alcuni amici, e riflette se chiedere un'altra pinta di birra prima di tornare a casa in macchina.

Mentre Matt sta decidendo che cosa ordinare da bere, il suo mondo si blocca e il barista si trasforma improvvisamente in un susseguirsi di personaggi che Matt incontrerebbe se fosse fermato per guida in stato di ebbrezza.

Matt è impotente quando vede un poliziotto chiedergli di uscire dalla macchina per sottoporlo a un test con l'etilometro, davanti a un avvocato che gli spiega che non potrà guidare l'auto per 12 mesi, mentre il suo capo gli comunica che la politica dell'azienda non consente di assumere qualcuno che ha avuto una condanna per guida in stato di ebbrezza, quando un rivenditore di auto usate gli offre un prezzo basso per la sua auto che deve vendere in fretta per pagare una pesante multa e infine con la sua compagna che è arrabbiata e rattristata perché lui ha perso la patente, il lavoro e la macchina.



CAMPAGNE IN PARTENARIATO: DRIVER FRIENDLY

Una nuova campagna in partenariato denominata "*Driver Friendly*" (dalla parte del conducente) è partita nel mese di dicembre 2009.

In cooperazione con numerose organizzazioni, tra cui il commercio e l'industria delle bibite analcoliche, si è

lavorato per persuadere i conducenti a scegliere le bevande analcoliche quando trascorrono la notte fuori di casa, offrendo loro offerte speciali e altri vantaggi nell'ambito del pub.

IL PROBLEMA DEL LIMITE DEL TASSO ALCOLEMICO A 0,8 G/L

Si tratta di un argomento molto discusso e che vede molta parte dell'opinione pubblica schierarsi in favore di una riduzione del tasso massimo di alcol a 0,5 g/l per allinearsi a quanto previsto nella maggior parte dei paesi della UE.

Sollecitato sul tema, il Governo, in un recente documento (*"Second Review of the Government's Road Safety Strategy, 2007"*) afferma che verrà esaminata l'ipotesi di ridurre il limite consentito anche se la priorità è quella di rafforzare

i controlli anche in considerazione del fatto che, in materia, il Regno Unito ha pene molto dure e, sicuramente, più severe rispetto ad altri paesi in cui il limite è più basso. Secondo il Governo è molto importante insistere sulle campagne di sensibilizzazione e, soprattutto, monitorarne l'effettiva incidenza. Nelle campagne il Governo spende ogni anno circa 3,25 milioni di sterline (oltre 3,6 milioni di euro).

SCHEDA DI APPROFONDIMENTO

ALCOL E GUIDA IN ITALIA

NORMATIVA

GUIDA IN STATO DI EBBREZZA

La normativa attuale italiana stabilisce come valore limite legale il tasso di alcolemia di 0,5 grammi per litro: guidare un veicolo oltre questo limite - e quindi in stato di ebbrezza - costituisce un REATO, punito dall'art. 186 del codice della strada.

In particolare, sono disciplinate cinque ipotesi:

1) Qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 0,5 e non superiore a 0,8 grammi per litro (g/l) (art 186, co.2, lett. a). Il fatto, ove non costituisca un più grave reato, è punito con:

- una ammenda di un importo massimo di euro 2.000,
- sospensione della patente di guida da tre a sei mesi,
- sottrazione di 10 punti dalla patente.

2) Qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore 0,8 e non superiore a 1,5 grammi per litro (g/l) (art 186, co.2, lett. b). Il fatto, ove non costituisca un più grave reato, è punito con:

- una ammenda da euro 800 a euro 3.200,
- l'arresto fino a sei mesi,
- sospensione della patente da sei mesi ad un anno,
- sottrazione di 10 punti dalla patente.

3) Qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro (g/l) (art 186, co.2, lett c).

Il fatto, ove non costituisca un più grave reato, è punito con

- una ammenda di un importo da euro 1.500 a euro 6.000.
- l'arresto fino ad un anno,
- sospensione della patente di guida da uno a due anni,
- sottrazione di 10 punti dalla patente.

4) Se il conducente in stato di ebbrezza provoca un incidente stradale (art. 186, co 2 bis):

- le pene di cui al co. 2, lett. c) sono raddoppiate,
- è disposto il fermo del veicolo per novanta giorni, salvo che il veicolo non appartenga a persona estranea al reato.

5) Se il conducente rifiuta di sottomet-

tersi ai controlli sull'alcolemia è punito con:

- una ammenda di un importo massimo di euro 6.000,
- l'arresto fino ad un anno,
- sospensione della patente di guida fino a due anni,
- sottrazione di 10 punti dalla patente.

Con la sentenza di condanna è sempre disposta la confisca del veicolo con il quale è stato commesso il reato, salvo che il veicolo stesso appartenga a persona estranea al reato.

In alcuni casi le sanzioni elencate subiscono un aggravamento:

- in caso di omicidio colposo: il giudice applica la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente;
- L'ammenda è aumentata da un terzo alla metà quando il reato è commesso dopo le ore 22 e prima delle ore 7.
- La patente di guida è sempre revocata quando il reato è commesso da un conducente di autobus o di un veicolo di massa complessiva di pieno carico superiore a 3,5 t. o di complessi veicoli, ovvero in caso di recidiva nel biennio.

LA MISURAZIONE DEL TASSO ALCOLEMICO

Gli organi che espletano i servizi di Polizia Stradale (ex art. 12, C.d.S.), secondo le direttive del ministero dell'interno, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per la integrità fisica, possono sottoporre i conducenti ad accertamenti qualitativi non invasivi o a prove, anche attraverso apparecchi portatili (art. 186, co. 3).

Quando gli accertamenti qualitativi hanno dato esito positivo, in ogni caso di

incidente ovvero quando si abbia altrimenti motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trovi in uno stato di alterazione psicofisica derivante dall'influenza dell'alcol, gli organi Polizia stradale, anche accompagnandolo presso il più vicino ufficio o comando, hanno la facoltà di effettuare l'accertamento con strumenti e procedure determinati dal regolamento (art. 186, co. 4).

Per i conducenti coinvolti in incidenti stradali e sottoposti a cure mediche, l'accertamento del tasso alcolemico viene effettuato, su richiesta degli organi di Polizia Stradale, da parte delle strutture sanitarie di base o di quelle accreditate o comunque a tali fini equiparate. Le strutture sanitarie rilasciano agli organi di Polizia Stradale la relativa certificazione, estesa alla prognosi delle lesioni accertate, assicurando il rispetto della riservatezza dei dati in base alle vigenti disposizioni di legge (art. 186, co. 5).

Qualora l'esito di tali accertamenti non sia immediatamente disponibile, ma gli accertamenti qualitativi (co. 3) abbiano dato esito positivo, se ricorrano fondati motivi per ritenere che il conducente si trovi in uno stato di alterazione psicofisica dopo l'assunzione di sostanze alcoliche, gli organi di Polizia Stradale possono disporre il ritiro della patente di guida fino all'esito degli accertamenti e, comunque, per un periodo non superiore a dieci giorni. La patente ritirata è depositata presso l'ufficio o il comando da cui dipende l'organo accertatore.

Qualora dall'accertamento (co. 4 e 5) risulti un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 0,5 grammi per litro (g/l), l'interessato è considerato in stato di ebbrezza ai fini dell'applicazione delle sanzioni (co. 2).

Con l'ordinanza con la quale viene disposta la sospensione della patente ai sensi dei commi 2 e 2bis, il Prefetto ordina che il conducente si sottoponga a visita medica ai sensi dell'art. 119, co. 4, che deve avvenire entro 60 giorni. Qualora il conducente non vi si sottoponga entro il termine fissato, il Prefetto può disporre, in via cautelare, la sospensione della patente di guida fino alla visita medica.

L'ACCERTAMENTO DELLO STATO DI EBBREZZA

L'accertamento dello stato di ebbrezza ai sensi dell'art. 186, co. 4, del codice della strada, si effettua mediante l'analisi dell'aria alveolare espirata: qualora, in base al valore della concentrazione di alcol nell'aria alveolare espirata, la concentrazione alcolemica corrisponda o superi 0,5 grammi per litro (g/l), il soggetto viene ritenuto in stato di ebbrezza. La concentrazione alcolemica che corrisponda o superi 0,5 grammi per litro dovrà risultare da almeno due determinazioni concordanti effettuate ad un

intervallo di tempo di 5 minuti.

L'apparecchio mediante il quale viene effettuata la misura della concentrazione alcolica nell'aria è denominato etilometro. Esso, oltre a visualizzare i risultati delle misurazioni e dei controlli propri dell'apparecchio stesso, deve anche, mediante apposita stampante, fornire corrispondente prova documentale.

Gli etilometri devono rispondere ai requisiti stabiliti con disciplinare tecnico approvato con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con il Ministro della sanità. I requisiti possono essere aggiornati con provvedimento degli stessi Ministri, quando particolari circostanze o modificazioni di carattere tecnico lo esigano.

Nel procedere ai predetti accertamenti, ovvero qualora si provveda a documentare il rifiuto opposto dall'interessato, resta fermo in ogni caso il compito dei verbalizzanti di indicare nella notizia di reato, ai sensi dell'art. 347 del codice di procedura penale, le circostanze sintomatiche dell'esistenza dello stato di ebbrezza, desumibili in particolare dallo stato del soggetto e dalla condotta di guida.

IL FENOMENO NELLE STATISTICHE

Il fenomeno della corretta valutazione degli incidenti riconducibili alla eccessiva presenza di alcol nel sangue è molto dibattuto nel nostro Paese. Le statistiche ufficiali ACI-ISTAT attribuiscono, in termini percentuali, valori poco superiori al 3% rispetto al totale degli incidenti. E' evidente, però, che il dato è sottostimato e deriva dalle modalità con cui vengono raccolte le informazioni a seguito dell'incidente e da come viene compilata la scheda di rilevazione. Una maggiore

precisione in questa fase senz'altro produrrebbe valori significativamente più alti.

Del resto, il significativo aumento dei controlli e, di conseguenza delle sanzioni, da parte delle forze di polizia avvenuto negli ultimi anni dimostra come il fenomeno della guida in stato di ebbrezza stia emergendo nella sua gravità. Probabilmente se le forze di polizia potessero disporre di maggiori risorse, sia in termini di agenti impiegati in atti-

vità di controllo su strada, sia in termini di strumenti deputati alla verifica della concentrazione alcolemica (etilometri), le statistiche sarebbero in grado di

descrivere il fenomeno avvicinando l'Italia ai valori individuati nei principali Paesi europei.

Tab. 18 Incidenti stradali, morti e feriti 2007-2008
valori assoluti e valori percentuali

	Valori assoluti		Variazioni percentuali 2007-2008
	2007	2008	
Incidenti	230.871	218.963	-5,2
Morti	5.131	4.731	-7,8
Feriti	325.850	310.739	-4,6

Fonte: ACI-Istat 2009

Tab. 19 Cause accertate o presunte di incidente stradale - Anno 2008

Descrizione cause	Valori assoluti	Composizione percentuale
Comportamento scorretto del conducente nella circolazione	259.219	93,05
Ebbrezza da alcol	5.920	2,12
Improvviso maleore	882	0,32
Sostanze stupefacenti o psicotrope	958	0,34
Sonno	694	0,25
Condizioni morbose in atto	78	0,03
Abbagliamento	117	0,04
Altre cause riferibili allo stato psicofisico del conducente	48	0,02
Cause imputabili allo stato psicofisico del conducente	8.697	3,12
Difetti o avarie del veicolo	1.076	0,39
Cause imputabili al pedone	9.600	3,45
Totale	278.592	100

Fonte: ACI-Istat 2009

Lo stato psico-fisico alterato del conducente, pur non rappresentando una percentuale elevata del totale dei casi (3,1%), va segnalato per la gravità degli eventi. Le cause principali che rientrano in tale categoria sono: l'ebbrezza da alcol (5.920 casi, pari al 68,1% della categoria), il malore, l'ingestione di sostanze stupefacenti o psicotrope ed il sonno che, con 2.534 casi, pesano per il 29,1%. Tale dato va considerato alla luce del sistema di raccolta dei dati durante i rilievi. In molti casi, infatti, emerge la sola violazione della norma di comportamento (velocità, contromano, mancata precedenza, semaforo) e non la causa scatenante sottostante che spesso è riconducibile all'alcol e alla droga.

Soltanto in 1.076 casi, che incidono per lo 0,4% sul totale, sono stati difetti o avarie del veicolo ad aver causato incidenti. Il comportamento scorretto del pedone si rileva in 9.547 casi e pesa per il 3,4% sul totale delle cause di incidente.

Secondo i dati della Polizia stradale i controlli sulle strade hanno subito un sensibile incremento dal 2006 al 2009. In particolare, nel settore dei controlli per la guida in stato di ebbrezza da alcol, si è passati da circa 250.000 controlli/anno nel 2006 a 800.000 nel 2007 e quasi 1.400.000 nel 2008, dato che rappresenta circa il 4% del totale delle patenti attive (6) (Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti). Questo incremento è dovuto anche alle nuove dotazioni di etilometri (circa 800) e precursori (circa 2200) messi a disposizione a Polizia Stradale e Carabinieri dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

A seguito di questi controlli, le infrazioni accertate dalla sola Polizia Stradale nel 2009 per guida sotto l'effetto di all'alcol (art. 186 c.d.s) sono stati in totale 26.912.

Tab. 20 Pattuglie della Polizia Stradale

Numero di pattuglie della polizia stradale			
	Autostrade	Strade regionali, provinciali e comunali	Totale
2006	226.359	286.657	513.016
2007	228.732	289.349	518.081
2008	237.493	293.711	531.204
2009	234.444	288.280	522.724

Fonte: Elaborazione dati tratti dal sito della Polizia di Stato: www.poliziadistato.it

(6) Il dato si riferisce ai controlli effettuati da Polizia Stradale e Carabinieri

Tab. 21 Infrazioni accertate dalla Polizia Stradale per guida sotto l'influenza di alcol

	Autostrade	Strade regionali, provinciali e comunali	Totale
2006	4.979	19.824	24.803
2007	5.726	25.636	31.362
2008	5.636	24.218	29.854
2009	6.346	20.566	26.912

Fonte: Elaborazione dati tratti dal sito della Polizia di stato : www.poliziadistato.it

A queste si aggiungono poi quelle dei Carabinieri e quelle rilevate dai Comandi di Polizia Municipali eviden-

ziate, per i Comuni disponibili, nella tabella sottostante.

Tab. 22 Contravvenzioni elevate dalle Polizie Locali (2007-2008) per guida in stato di ebbrezza e disponibilità di etilometri (2007)

	Contravvenzioni - 2007	Contravvenzioni - 2008	Num. etilometri - 2007
Alessandria	85	66	2
Ancona	11	11	nd
Agrigento	nd	nd	0
Aosta	nd	2	1
Arezzo	2	12	1
Ascoli Piceno	nd	nd	1
Asti	20	31	1
Avellino	nd	nd	nd
Bari	nd	nd	1
Belluno	6	8	2
Benevento	0	1	0
Bergamo	134	121	3
Biella	7	10	1
Bologna	217	nd	nd
Bolzano	33	71	3
Brescia	170	194	3
Brindisi	nd	nd	1
Cagliari	99	74	2
Carbonia	0	2	nd
Campobasso	nd	nd	2
Carrara	40	nd	2
Caserta	nd	nd	nd
Catania	18	35	1

	Contravvenzioni - 2007	Contravvenzioni - 2008	Num. etilometri - 2007
Catanzaro	0	0	0
Chieti	0	1	0
Como	nd	nd	2
Cosenza	1	nd	1
Cremona	nd	46	5
Cuneo	nd	nd	1
Enna	nd	nd	0
Ferrara	60	65	2
Firenze	289	nd	3
Foggia	7	5	0
Forlì	74	95	nd
Frosinone	1	5	0
Genova	509	423	14
Gorizia	2	5	1
Grosseto	nd	nd	1
Iglesias	0	1	nd
Imperia	7	10	1
Isernia	0	0	nd
La Spezia	28	43	1
L'Aquila	nd	nd	0
Latina	6	6	0
Lecce	nd	nd	0
Lecco	10	5	2
Livorno	nd	nd	2
Lodi	nd	nd	1
Lucca	31	18	nd
Macerata	12	5	1
Mantova	8	9	2
Massa	nd	nd	1
Messina	8	8	2
Milano	1.231	1.395	7
Modena	21	27	3
Napoli	0	nd	nd
Novara	27	35	1
Nuoro	6	2	0
Oristano	3	3	1
Ogliastro (Lanusei)	0	0	nd
Padova	29	303	4
Palermo	24	nd	1
Parma	40	40	2
Pavia	nd	nd	2

Scheda di approfondimento - Italia

	Contravvenzioni - 2007	Contravvenzioni - 2008	Num. etilometri - 2007
Perugia	122	133	1
Pesaro	74	91	2
Pescara	42	14	2
Piacenza	85	74	nd
Pisa	11	29	nd
Pistoia	50	48	2
Pordenone	15	12	2
Potenza	3	5	1
Prato	73	76	3
Ragusa	0	nd	2
Ravenna	nd	nd	4
Reggio di Calabria	9	0	1
Rieti	4	2	1
Reggio nell'Emilia	293	222	4
Rimini	nd	nd	2
Roma	605	722	29
Rovigo	nd	nd	1
Salerno	7	11	nd
Sassari	58	47	1
Savona	38	22	2
Siena	nd	nd	2
Siracusa	33	23	0
Sondrio	7	4	1
Taranto	7	12	0
Teramo	0	11	0
Terni	22	28	1
Torino	654	525	5
Trento	83	90	2
Trapani	1	1	0
Treviso	72	64	5
Trieste	128	44	3
Udine	nd	nd	3
Varese	nd	nd	2
Venezia	nd	nd	4
Verona	nd	nd	3
Verbania	1	0	0
Vercelli	12	nd	1
Vibo Valentia	1	nd	nd
Vicenza	104	123	3
Viterbo	5	3	1

Fonte: ACI e Fondazione Caracciolo su dati forniti dai Comandi di Polizia Locale

Per quanto i dati non siano completi, e si riferiscano alle contestazioni effettuate (non ai controlli che, auspicabilmente, dovrebbero essere molti di più), è abbastanza evidenze che con un numero così basso di etilometri a disposizione degli

operatori per accertare l'eventuale stato di alterazione da bevande alcoliche, difficilmente il numero di controlli potrà aumentare sensibilmente ai livelli che si registrano in Francia, Inghilterra o in altri Paesi.

FOCUS: LE STRAGI DEL SABATO SERA

PRIMI SEI MESI DEL 2008

L'Osservatorio Permanente delle Stragi del Sabato Sera (OPSSS), organo istituito presso il Ministero dell'Interno, riporta i dati relativi ai controlli effettuati nel fine settimana a mezzo di etilometro e delle alcolemie rilevate su tutto il territorio nazionale dalla Polizia di Stato e dall'Arma dei Carabinieri nei primi sei mesi del 2008.

Posti di controllo	Pattuglie
91.174	94.759

*Una pattuglia può effettuare più posti di controllo nell'ambito dello stesso servizio

Tab. 23 Controlli sull'ebbrezza e loro esiti

	Conducenti controllati	Conducenti risultati positivi al controllo		
	Valori assoluti	%	Valori assoluti	%
Uomini	97.884	77,52	11.611	11,86
Donne	28.378	22,48	1.145	4,03
Totale	126.262	100	12.756	10,10

Fonte: Elaborazione dati studio OPSSS primo semestre 2008

Tab. 24 Esiti controlli per fasce di tasso alcolemico

Tasso alcolemico (g/l)	Uomini positivi al controllo	% su positivi	Donne positive al controllo	% su positive	Totale Conducenti positivi	% su positivi
0,5-0,8	1.917	16,51	216	18,86	2.133	16,72
0,8-1,0	2.380	20,50	245	21,40	2.625	20,58
1,0-1,5	4.094	35,26	400	34,93	4.494	35,23
Oltre 1,05	3.220	27,73	284	24,80	3.504	27,47
Totale	11.611	100	1.145	100	12.756	100

Fonte: Elaborazione dati studio OPSSS primo semestre 2008: risultati dei controlli alcolemici del fine settimana effettuati da Polizia Stradale e dall'Arma dei Carabinieri su tutto il territorio nazionale, ripartiti per genere e fascia alcolemica. I dati riportati nella tabella sono relativi ai soli conducenti che presentavano alcolemia al di sopra del limite legale (0,5 g/l)

Dall'esame dei dati, lo studio afferma che:

- il numero dei conducenti controllati: 126.262 è aumentato del 25,16% rispetto allo stesso periodo del 2007;
- il numero dei conducenti positivi all'alcool: 12.756 si è ridotto dell'1,009 rispetto allo stesso periodo 2007;
- il rapporto percentuale tra conducenti positivi e conducenti controllati nel primo semestre 2008 è pari al 10,10%, mentre nel primo semestre del 2007 è 13,64%.

PRIMI SEI MESI DEL 2009

Tab. 25 Controlli sul tasso alcolemico per sesso

Tasso alcolemico (g/l)	Uomini positivi al controllo	% su positivi	Donne positive al controllo	% su positive	Totale Conducenti positivi	% su positivi
0,5-0,8	2.416	18,08	273	19,84	2.689	18,24
0,8-1,0	3.137	23,47	308	22,38	3.445	23,37
1,0-1,5	4.630	34,64	528	38,37	5.158	34,99
Oltre 1,05	3.182	23,81	267	19,40	3.449	23,40
Totale	13.365	100	1.376	100	14.741	100

Elaborazione dati studio OPSSS primo semestre 2009: risultati dei controlli alcolemici del fine settimana effettuati da polizia stradale e dall'Arma dei Carabinieri su tutto il territorio nazionale, ripartiti per genere e fascia alcolemica. I dati riportati nella tabella sono relativi ai soli conducenti che presentavano alcolemia al di sopra del limite legale (0,5 g/l)

Tab. 26 Controlli sul tasso alcolemico per fasce di tasso alcolemico

Tasso alcolemico (g/l)	2009		2008	
	Valori assoluti	% sul totale alcolemie	Valori assoluti	% sul totale alcolemie
≤ 0,5	143.144	90,66	113.506	89,90
0,5-0,8	2.689	1,70	2.133	1,69
0,8-1,0	3.445	2,18	2.625	2,08
1,0-1,5	5.158	3,27	4.494	3,56
Oltre 1,05	3.449	2,18	3.504	2,78
Totale	157.885	100	126.262	100

Fonte: Elaborazione dati studio OPSSS primo semestre 2009

La distribuzione delle alcolemie, pur rimanendo sostanzialmente la stessa nei due anni (2008 e 2009), nel 2009 si è leggermente spostata in basso: appare ridotta l'intensità della classe di alcolemie più elevate (oltre 1,5 g/l), passata da 2,78% del 2008 a 2,18% del 2009, come pure quella della classe immediatamente inferiore (1,5 – 1,8 g/l) passata da 3,56% a 3,27%. Considerando insieme queste due classi estreme di alcolemia $2,78+3,56=6,34\%$ per il 2008 e $2,18+3,27=5,45\%$ per il

2009. si tratta di una riduzione di un punto percentuale significativo in termini di “tendenza”. Più in generale, i dati dell’OPSSS indicano che si è in presenza di un *trend* in diminuzione della quota di positivi tra i controllati.

Tab. 27 Conducenti in stato di ebbrezza sul totale controlli

Anno	Uomini	Donne	Totale %
2009	11,1	3,7	9,3
2008	11,9	4,0	10,1
2007	15,9	13,6	13,6

Fonte: Elaborazione dati studio OPSSS primo semestre 2009: percentuale, per genere, di conducenti risultati positivi al controllo alcolemico (oltre 0,5 g/l) tra tutti i controllati dalle forze dell'ordine

LE CAMPAGNE INFORMATIVE

PROGETTO “OPERAZIONE NASO ROSSO”

L'iniziativa, promossa dal Ministero della Gioventù, svolta nel 2009 ha previsto la messa in campo in dieci regioni italiane di circa 300 operatori formati dall'Istituto Superiore di Sanità, che in collaborazione con i gestori delle discoteche, hanno coinvolto tutti i collaboratori dei locali, 'buttafuori' compresi, per responsabilizzare, informare e offrire ai frequentatori delle discoteche anche la possibilità di effettuare dei test all'uscita con apparecchi per la misurazione del tasso alcolemico. E' stata sperimentata anche l'esperienza dell'accompagnamento'.

L'«operazione naso rosso», un progetto sperimentale affidato all'Istituto superiore di sanità si è mosso su tre principali direttrici: quella di portare volontari all'interno dei locali per fare controinformazione e prevenzione rispetto alle sostanze stupefacenti e all'abuso di alcool, quella di formare gli operatori dei locali (barman e a quelli che ven-

gono comunemente definiti buttafuori) e quella di sperimentare nuovi servizi come modelli di intervento, come il servizio di riaccompagno per chi non se la sente di mettersi alla guida dell'auto dopo una sera passata in discoteca.

In sostanza, il fine perseguito con tale iniziativa mira a prevenire direttamente all'interno dei locali le forme di degenerazione e di coinvolgere gestori dei locali stessi.

PROGETTO “DRUG ON STREET: NO CRASH”

Per contrastare le stragi causate da quanti si mettono alla guida dopo avere assunto sostanze stupefacenti o aver bevuto alcolici, il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio con delega alle politiche antidroga, Carlo Giovanardi, ha promosso il progetto “*Drug on street: no crash*”. Si tratta di accertamenti di tipo clinico e tossicologico sui conducenti fermati durante i controlli su strada per valutare la presenza di eventuali alte-

razioni. L'attività è realizzata grazie alla collaborazione tra Unità di Diagnosi Clinica e Tossicologica, formate da personale medico e sanitario e Forze dell'Ordine.

In Provincia di Verona, dove è partita la sperimentazione, da agosto del 2007 a dicembre 2009 sono state esaminate 1.718 persone, il 45,1 per cento delle quali è risultata positiva ad alcol e droghe. Tra i dati di questo primo periodo di sperimentazione è emerso che il 16,4 per cento dei soggetti risultati negativi all'etilometro, è risultato positivo al controllo sulle droghe. Alla luce di questi dati, il Dipartimento per le Politiche Antidroga ha esteso l'iniziativa alle Prefetture, agli Assessorati Regionali e alle Province Autonome, inviando materiale informativo e un kit per l'implementazione delle attività sul territorio. Ad oggi sono già 29 i Comuni che hanno aderito alla iniziativa e dal 2009 parte del Fondo per l'incidentalità stradale notturna verrà devoluta per incentivare tutte le iniziative per la prevenzione degli incidenti stradali.

CAMPAGNA "ALCOOL AND DRUG"

Il Network Europeo delle Polizie Stradali "TISPOL" ha programmato nel periodo dall'8 al 14 dicembre 2008 l'effettuazione della campagna europea congiunta denominata "*Alcool and Drug*" (Alcol e Droga).

TISPOL è una rete di cooperazione tra le Polizie Stradali, nata nel 1996 sotto l'egida dell'Unione Europea, alla quale aderiscono 29 Paesi europei, tra Stati Membri e Paesi appartenenti allo Spazio Comune dell'Unione. L'Italia è rappresentata dal 2003 dal Servizio Polizia Stradale del Ministero dell'Interno. L'Or-

ganizzazione intende sviluppare una cooperazione operativa tra le Polizie Stradali europee per ridurre il numero di vittime della strada e degli incidenti stradali, attraverso operazioni internazionali congiunte di contrasto delle violazioni e campagne "tematiche" in tutta Europa all'interno di specifiche aree strategiche. L'obiettivo è quello di elevare gli standard di sicurezza stradale, armonizzando l'attività di prevenzione, informazione e controllo, anche attraverso campagne e operazioni congiunte i cui risultati vengono poi monitorati dal Gruppo Operativo TISPOL. La campagna congiunta denominata "*Alcool and Drug*" (Alcol e Droga), svolta dall'8 al 14 dicembre 2008, ha avuto l'obiettivo di effettuare in Europa almeno 1.000.000 di controlli per l'accertamento della guida in stato di ebbrezza o sotto l'influenza di sostanze stupefacenti. Il Servizio Polizia Stradale ha predisposto sull'intero territorio nazionale l'effettuazione, per tutto il periodo in questione, sulle ventiquattrore, di mirati controlli con precursori ed etilometri, con particolare attenzione anche ai conducenti di veicoli pesanti e commerciali, con l'effettuazione di posti di controllo transfrontalieri congiunti con le Polizie Stradali dei Francia, Svizzera, Austria e Slovenia.

ALTRE INIZIATIVE A CARATTERE NAZIONALE

- Campagna nazionale denominata *ICARO*, incentrata sulla sensibilizzazione dei giovani delle scuole medie superiori;
- Campagna di informazione e di prevenzione "Guido con Prudenza" con l'obiettivo di sensibilizzare i giovani sui

rischi legati alla guida in stato di ebbrezza;

- Figura del “guidatore designato”, contemplata anche dal codice etico di autoregolazione per la sicurezza stradale, d’intesa con le associazioni dei gestori dei locali e dei produttori di alcolici;

- Camper di “Guido con Prudenza” che dà la possibilità ai ragazzi, sia il pomeriggio lungo le spiagge che la sera prima di entrare in discoteca, di sperimentare su un simulatore di guida sicura gli effetti di una guida alterata dall’abuso di alcol o dall’uso di sostanze stupefacenti.

QUESTIONARI SOTTOPOSTI AL CAMPIONE INTERVISTATO

PARTE A

INCIDENTI E CONTROLLI CORRELATI ALLA GUIDA IN STATO DI EBBREZZA

<i>Anno di riferimento</i>	2000	2005	2009
<i>Numero controlli</i>			
<i>Numero controlli effettuati con riferimento alla Guida in Stato di Ebbrezza</i>			
<i>Numero incidenti causati da conducenti in stato di ebbrezza</i>			
<i>Numero incidenti causati da conducenti in stato di ebbrezza nella fascia oraria 10.00 p.m. alle 7.00 a.m.</i>			
<i>Numero incidenti causati da conducenti in stato di ebbrezza di sesso maschile</i>			
<i>Numero incidenti causati da conducenti in stato di ebbrezza di età inferiore ai 28 anni</i>			
<i>Numero incidenti causati da conducenti in stato di ebbrezza commessi nel fine Settimana</i>			

PARTE B

CAMPAGNE DI PREVENZIONE E CONTROLLO

In questa sezione si prega di inserire alcuni significativi esempi di campagne finalizzate alla prevenzione o al contrasto di fenomeni correlati alla guida in stato di ebbrezza. Si chiede in particolare di indicare:

PARTE C

NORMATIVA

1. Come è percepito il fenomeno della guida in stato di ebbrezza nel suo Paese e come è cambiata questa percezione negli ultimi 20 anni?
2. Come è organizzato il sistema punitivo nel suo Paese? Si fa ricorso a sanzioni di natura amministrativa o penale? Qual è l'autorità che concretamente applica tali sanzioni?
3. Come si pone la guida in stato di ebbrezza rispetto alle diverse possibilità punitive previste nel suo ordinamento?
4. Quale sanzione è prevista per la guida in stato di ebbrezza?
5. In caso di violazione della disciplina dell'alcol durante la guida sono previste anche sanzioni che incidono sulla patente ovvero sulla disponibilità veicolo?
6. Quali strumenti sono previsti dal suo ordinamento per procedere all'accertamento di un'eventuale guida in stato di ebbrezza?
7. L'accertamento dell'illecito di guida in stato di ebbrezza e l'irrogazione della relativa sanzione richiedono un processo innanzi all'autorità giudiziaria? In caso affermativo, quanto dura mediamente il processo?
8. Nel caso in cui per l'illecito di guida in stato di ebbrezza sia astrattamente prevista una pena detentiva, ad essa è data effettiva esecuzione?
9. A suo giudizio, quali sono i punti di forza e di debolezza della politica di contrasto alla guida in stato di ebbrezza posta in essere nel suo paese?

RINGRAZIAMENTI

L'indagine è stata realizzata grazie alla collaborazione dei Club automobilistici e dei Comandi di Polizia Locale di:

Austria (Osterreichischer Automobil)
Belgio (Touring Club Belgique)
Bulgaria (union of Bulgarian Motorists)
Francia (Automobile Club Association Français des Automobilistes)
Germania (Allgemeiner Deutscher Automobil Club)
Lussemburgo (Automobile Club du Grand-Duchè de Luxembourg)
Regno Unito (Automobile Association)
Repubblica Ceca (Ustredni Automotoklub Ceske Republiky)
Slovenia (Auto-moto zveza Slovenije)
Spagna (Reial Automobil Club de Espana)

Berlino (Der Polizeipräsident in Berlin)
Budapest (Budapesti Rendőr-főkapitányság)
Capo d'Istria (Police Directorate Traffic Police Division)
Helsinki (Helsingin kihlakunnan poliisilaitos)
La Valletta (Malta Police General Headquarters)
Nicosia (Cyprus Police Headquarters)
Madrid (Cuerpo de Policia Municipal de Madrid)
Varsavia (Warsaw Metropolitan Police)
Vienna (Bundespolizeidirektion Wien)

INDICE

INTRODUZIONE	3
<hr/>	
1. PARTE PRIMA ANALISI STATISTICA SULL'INCIDENTALITÀ STRADALE CORRELATA ALLA GUIDA IN STATO DI EBBREZZA	7
<hr/>	
2. PARTE SECONDA INDAGINE NORMATIVA	15
<hr/>	
3. PARTE TERZA LE INIZIATIVE A CONTRASTO DEL FENOMENO DELLA GUIDA IN STATO DI EBBREZZA	26
<hr/>	
SCHEDA DI APPROFONDIMENTO ALCOL E GUIDA IN FRANCIA	34
<hr/>	
SCHEDA DI APPROFONDIMENTO ALCOL E GUIDA NEL REGNO UNITO	43
<hr/>	
SCHEDA DI APPROFONDIMENTO ALCOL E GUIDA IN ITALIA	51
<hr/>	

*Finito di stampare nel mese di maggio 2010 - c/o Tipografia Iannetta
Progetto grafico e impaginazione Fondazione Caracciolo*