

CAMERA DEI DEPUTATI ^{N. 4040}

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**FRASCA, FERRI MARIO, SIGNORILE, ZAFFANELLA,
GUERRINI, MASCIADRI, VENTURINI, GIOVANARDI,
STRAZZI**

Presentata l'8 ottobre 1975

Modifica dell'articolo 587 del decreto del Presidente della Repubblica 30 maggio 1959, n. 420, recante norme per l'esecuzione del testo unico sulla disciplina della circolazione stradale

ONOREVOLI COLLEGHI! — L'ingestione di alcool riduce le capacità di guida a causa di tre fattori diversi che naturalmente si possono sommare e che producono i seguenti effetti.

Anzitutto si allunga il tempo di reazione. Fra il momento della percezione di un ostacolo o di un pericolo e il momento della frenata scorrono nell'individuo normale 0,75 secondi. In un soggetto con un'alcoolemia superiore a gradi 0,8 il tempo di reazione aumenta a 1,25 secondi. Secondariamente si riduce l'ampiezza del campo visivo. Il conducente normale per l'ampiezza del suo campo visivo vede arrivare in tempo gli altri veicoli da destra e da sinistra e si regola. Sotto l'azione dell'alcool invece il campo visivo si riduce e si arriva alla cosiddetta visione *in tunnel*. Con questo meccanismo si spiegano molti incidenti da mancata precedenza. Infine si falsano il senso della distanza e della velocità. Così si spiegano tentativi di sorpasso che erano evi-

dentemente impossibili. È da notare che colui che guida sotto l'influenza dell'alcool non soltanto non è conscio delle sue diminuite capacità ma le sente aumentate e guida con un atteggiamento di falsa sicurezza.

Nei paesi civili nei quali viene per legge effettuato l'*alcoltest* ossia il dosaggio indiretto dell'alcoolemia nei conducenti di autoveicoli, l'alcoolemia di gradi 0,8 per cento è la massima tollerata dalla legge. Ma per raggiungere questo livello alcoolemico basta bere uno dopo l'altro uno o due bicchieri di vino generoso o due o tre whisky. È stato poi sperimentalmente dimostrato che già a partire da una alcoolemia di 0,3 la capacità di guida non è più la stessa che nello stato di sobrietà.

Per quanto riguarda la frequenza degli incidenti automobilistici provocati dalla guida sotto l'influenza dell'alcool, le statistiche dei vari paesi registrano percentuali altissime che variano dal 40 al 70 per cento.

La Organizzazione mondiale della sanità dà la cifra globale del 48 per cento. Il Consiglio d'Europa presenta una cifra annua di 25 mila decessi per incidenti causati dall'alcool; secondo le statistiche statunitensi, il 50 per cento degli infortuni stradali sono dovuti alla guida sotto l'influenza dello alcool.

Una controprova della esattezza di queste statistiche è offerta dal fatto che quando in Gran Bretagna si introdussero misure legislative per la prevenzione degli incidenti stradali e fra esse in primo luogo l'effettuazione dell'*alcoltest*, il numero degli incidenti diminuì del 21 per cento, il numero dei morti del 33 per cento, il numero dei feriti gravi del 22 per cento, il numero dei feriti leggeri del 20 per cento.

Non crediamo che vi siano motivi seri per ritenere che in Italia l'alcool sia meno responsabile degli incidenti d'auto che negli altri Paesi del mondo. E crediamo che un'alta percentuale dei diecimila morti e dei 400 mila feriti che insanguinano ogni anno le nostre strade siano dovuti al fatto di guidare sotto l'influenza dell'alcool; ma è impossibile dimostrarlo perché in Italia è ancora proibito sottoporre coattivamente il conducente anche al semplice *alcoltest* sulla aria espirata.

L'Italia è inoltre, come già detto, uno dei pochissimi Paesi del mondo nel quale non si effettua ancora l'*alcoltest* sui conducenti di auto in caso di incidenti stradali; eppure le statistiche inglesi, dimostrano il grande valore profilattico e deterrente dell'*alcoltest*. Il nostro paese è, con la Spagna, l'unico tra i tanti a più alti indici di motorizzazione e tra i cosiddetti « emergenti » in cui l'accertamento dello stato di ebbrezza o di ubriachezza di un automobilista dipende semplicemente dalla capacità dei tutori del traffico di rilevarlo. E in mancanza di una metodologia di controllo-osservazione non sorprende il dato dell'Istituto centrale di statistica secondo il quale solo l'1 per 1000 degli incidenti in Italia è causato dall'alcool. È una percentuale davvero irrisoria che contrasta macroscopicamente con il 480 per 1000, un tasso tuttavia ponderato su cui l'Organizzazione mondiale della sanità non ammette dubbi. E a conferma che quanto meno il 48 per cento si riferisce anche all'Italia, vale la graduatoria dei consumi di alcool puro o di alcoolici che vede il nostro paese secondo soltanto alla Francia, con Spagna, Germania Federale, Svizzera, Gran Bretagna, paesi scan-

dinavi, Stati Uniti, e Giappone consumatori di quantità, più o meno sensibilmente, ridotte.

Per rappresentare la gravità e le dimensioni del fenomeno in Italia basti dire che all'incidenza dei sinistri stradali, in Italia contribuiscono in misura maggiore le regioni settentrionali dove il consumo di alcool è quasi doppio rispetto a quello del Mezzogiorno.

È accertato che l'indisponibilità di strumenti per la valutazione dell'alcoolemia, dovuta ad una persistente carenza legislativa, autorizza una diversa classificazione degli incidenti (per eccesso di velocità, per precedenza non accordata, per mancanza di rispetto della distanza di sicurezza, eccetera) a meno che non sia manifesta la ubriachezza dei guidatori. Ma, come avviene in altri paesi dove è previsto un tasso alcoolemico minimo, nell'Unione Sovietica per esempio, è sufficiente una semplice dichiarazione di alito alcoolico rilasciata dagli agenti per contestare all'automobilista l'avvenuta infrazione, che — se avesse procurato lesioni colpose, ancorché mortali — comporta in Russia condanne da un anno di lavori forzati a dieci anni di carcere e addirittura il doppio in Bulgaria dove in caso di catastrofe è prevista la pena di morte. Nei restanti numerosi paesi, la legge impone un esame preliminare dell'aria espirata mediante appositi strumenti e soltanto se il *test* dovesse rilevare una positività oltre il limite tollerato si procede al prelievo del sangue per l'indagine alcoolemica in laboratorio. In alcuni paesi (Germania Federale, Polonia, Romania, eccetera) l'obbligatorietà del prelievo del campione di sangue è assoluta e l'automobilista non può in alcun modo sottrarsi; in altri (come la Svizzera) non è previsto il prelievo « violento » ma se il guidatore vi si sottraesse sarebbe punito con la stessa pena inflitta a coloro che risultano positivi al controllo alcoolemico; negli Stati Uniti l'automobilista all'atto della consegna della patente di guida firma un documento che lo impegna a sottoporsi ad eventuali prelievi di sangue (dal lobo dell'orecchio o dal dito della mano).

In Italia l'articolo 13 della Costituzione non si oppone in realtà all'accertamento ematico diretto, anche se afferma che « non è ammessa alcuna forma di detenzione, ispezione e perquisizione personale, né qualsiasi altra restrizione della libertà personale » a meno che un intervento del genere « sia motivato dall'autorità giudiziaria e nei

soli casi e modi previsti dalla legge, compresi i casi eccezionali di necessità ed urgenza nei quali l'autorità di pubblica sicurezza può adottare provvedimenti provvisori », suscettibili di conferma o di revoca entro le 48 ore da parte della magistratura. Così interpretando la Costituzione non è indispensabile il consenso del soggetto « positivo » all'esame dell'aria espirata e, da

parte di un medico ausiliario di polizia giudiziaria, di un campione di sangue, una parte del quale viene subito analizzata mentre l'altra è riservata alla eventuale controprova.

Si cerca, onorevoli colleghi, con la presente proposta di legge di conciliare il rapporto tra libertà personale ed esigenze di tutela dell'interesse pubblico.

PROPOSTA DI LEGGE

ARTICOLO UNICO.

L'articolo 587 del decreto del Presidente della Repubblica 30 maggio 1959, n. 420, è sostituito dal seguente:

« Dopo un incidente che potrebbe spiegarsi solo o anche con una ingestione eccessiva di bevande alcoliche è consentito alla polizia stradale l'uso del *test* dell'alito del guidatore e, in caso di accertamento positivo, l'impiego, per un accertamento definitivo, del *test* consistente nell'esame dello alcool contenuto nel sangue previa sottoposizione dell'indiziato all'obbligo di tale prelievo, che dovrà sempre essere effettuato da un medico.

Se dall'analisi risultasse accertata l'origine alcolica dell'incidente o comunque la sua componente alcolica abbia rilevato un indice di tasso alcoolemico superiore allo 0,80, il guidatore verrà denunciato all'autorità giudiziaria competente che può infliggergli una pena da due a sei mesi di arresto e da 50 mila a 150 mila lire di ammenda. L'arresto e l'ammenda possono a discrezionalità del magistrato non cumularsi ma costituire una alternativa ».