

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XV LEGISLATURA —————

N. 770

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa del senatore LOSURDO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 7 LUGLIO 2006

—————

Modifiche all’articolo 186 del decreto legislativo 30 aprile
1992, n. 285, in materia di tasso alcolemico del conducente

—————

ONOREVOLI SENATORI. - Con l'entrata in vigore delle recenti norme del nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in tema di guida sotto l'influenza dell'alcool si vuole garantire in maniera sempre più efficace la sicurezza stradale. E tra i reati previsti dal citato codice la guida in stato di ebbrezza riveste un ruolo significativo in materia. Tutti noi conveniamo che le nuove norme sono nate dall'esigenza di contenere la percentuale di mortalità sulle strade, imputabile al consumo smodato di alcolici e superalcolici da parte degli automobilisti.

L'articolo 3 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2002, n. 168, ha ridotto il tasso di alcolemia a 0,5 grammi per litro in luogo del precedente valore pari a 0,8 (articolo 186 del citato decreto legislativo n. 285 del 1992). Ma tale riduzione se da un lato garantisce una maggiore sicurezza sulla strada, dall'altro penalizza fortemente l'automobilista che viene considerato in «stato di ebbrezza» dopo aver bevuto poco meno di un paio di bicchieri di vino.

Questi stretti limiti imposti dal nuovo codice non permettono quindi di coltivare appieno una delle tradizioni più radicate della nostra terra: la degustazione del vino. Tutti noi sappiamo che in Italia vi è una cultura del vino riconosciuta anche a livello internazionale. Non a caso costituisce una delle ricchezze della nostra agricoltura: basti pensare che il suo consumo è strettamente correlato all'economia del Paese che vanta il 21 per cento della produzione mondiale ed il 33 per cento di quella comunitaria.

Va considerato, altresì, che l'eccessiva riduzione del tasso alcolemico pregiudica di fatto il consumo di vino provocando, come

conseguenza principale negativa, una sorta di «forzata astemia» con gravi ripercussioni sul mercato a svantaggio degli interessi degli operatori del settore - *in primis* i produttori vinicoli - che in questo modo vedono penalizzati i frutti dei loro sacrifici. La stessa normativa europea, che attraverso gli organi competenti è intervenuta sempre più frequentemente sul problema, non ha raggiunto, di fatto, una uniformità nella definizione della misura del tasso alcolemico in quanto in ogni Stato membro vigono abitudini e tradizioni certamente diverse tra loro anche se tutte, ovviamente, sono finalizzate al rispetto dei criteri di assoluta sicurezza nelle strade.

Fin dalla nascita del concetto di livello alcolemico, ai fini della sicurezza stradale, c'è stata una pressoché costante tendenza a rendere tale livello sempre più contenuto. Le ricerche effettuate però in vari Paesi del mondo per esaminare gli effetti dell'abbassamento di questo limite, si sono dimostrate deludenti, contraddittorie e, sotto certi profili, ininfluenti. Studi svolti in questo campo hanno inoltre dimostrato che la maggior parte degli incidenti stradali non avevano come protagonisti soggetti in stato di ebbrezza. In realtà, studi medici, sia pur approfonditi, non sono riusciti ad individuare con rigore ed assoluta esattezza il tasso alcolemico al di sopra del quale tutte le persone addiventano ad uno stato di ebbrezza. Di fatto la stragrande maggioranza degli incidenti sono provocati da persone che guidano in stato di «ubriachezza» (che è molto appropriatamente il limite previsto dalla legislazione russa vigente e che, in verità, riguarda quasi esclusivamente il consumo di superalcolici, diffusissimo tanto in quella nazione quanto in Italia, soprattutto tra i giovani). Comunque, è pacifica, sotto il profilo scien-

tifico, la disomogenea reazione degli individui correlata al consumo di alcol.

Siamo convinti che sia possibile intervenire, venendo incontro alle esigenze di quanti intendono coltivare una sana cultura del vino, attraverso una campagna di sensibilizzazione, di «educazione al bere» che, unitamente alla promozione della sicurezza stradale mediante azioni mirate - quali l'educazione preventiva nelle scuole sui rischi legati alla guida in stato di ebbrezza, frequenti controlli sulle strade, l'introduzione di alternative alla guida dell'auto in caso di rischi come ad esempio l'uso di taxi gratis alle uscite delle discoteche, e quant'altro sia capace di prevenire i comportamenti a rischio, anche e soprattutto tra i guidatori più giovani ed inesperti. Ma soprattutto va spostato l'obiettivo della deterrenza alla guida in stato di ebbrezza, come detto non univocamente definito dalle legislazioni straniere, dall'eccessivo contenimento del grado alcolemico alla più congrua efficacia della sanzione prevista. Infatti, in Paesi di alta ed antica tradizione motoristica quali Stati Uniti, Gran Bretagna e Canada, è consentito un tasso alcolemico più alto (da 0,8 a 1 grammi per litro) ma, nel contempo, sono previste sanzioni durissime per gli automobilisti trasgressori che provocano effetti positivi per il raggiungimento di un più alto livello di sicurezza stradale. Se la norma deve tendere al raggiungi-

mento dell'ordine ed alla utilità sociale va preferita certamente quella che, oltre al raggiungimento di tale fine primario, non provoca effetti collaterali penalizzanti quali l'abbassamento della qualità della vita e devastanti per un intero strategico settore della economia quale la viticoltura. È nostra convinzione, confortata dalle legislazioni dei Paesi sopra riportati, che l'abbassamento di 0,3 gradi alcolemici operato recentemente dalla legislazione italiana (da 0,8 a 0,5 grammi per litro) non costituisce di per sé solo un deterrente efficace per i forsennati guidatori (nella stragrande maggioranza in stato di ubriachezza vera e propria) che sono i veri responsabili della quasi totalità degli incidenti stradali.

A nostro avviso, solo l'applicazione di sanzioni più severe soprattutto nei casi di recidiva nel corso dell'anno, potrà sortire l'effetto di una maggiore sicurezza stradale senza la ingiusta ed inutile penalizzazione di un intero settore della economia nazionale.

Per tutto ciò premesso abbiamo ritenuto di presentare questo disegno di legge che all'articolo 1 ripristina il valore del tasso alcolemico a 0,8 grammi per litro e all'articolo 2 prevede sanzioni nettamente più severe rispetto alla previsione del comma 2 dell'articolo 186 del citato decreto legislativo n. 285 del 1992.

Art. 1.

(Livello alcolemico)

1. Al comma 5 dell'articolo 186 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, le parole: «tasso alcolemico superiore a 0,5 grammi per litro» sono sostituite dalle seguenti: «tasso alcolemico pari o superiore a 0,8 grammi per litro».

Art. 2.

(Sanzioni)

1. Al comma 2 dell'articolo 186 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, le parole: «con l'arresto fino ad un mese e con l'ammenda da euro 258 a euro 1.032» sono sostituite, dalle seguenti: «con l'arresto fino a tre mesi e con l'ammenda da euro 600 a euro 2.000»;

b) al secondo periodo, le parole: «la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da quindici giorni a tre mesi ovvero da un mese a sei mesi» sono sostituite dalle seguenti: «la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a quattro mesi, ovvero da quattro mesi ad un anno».