Senato della Repubblica XVI LEGISLATURA

**N. 2966**

# DISEGNO DI LEGGE

**d'iniziativa della senatrice BIANCHI**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 17 OTTOBRE 2011**

Norme sull'educazione agli effetti delle sostanze alcoliche e sulla prevenzione di incidenti stradali connessi al loro abuso

TIPOGRAFIA DEL SENATO (175)

ONOREVOLI SENATORI. – Non passa ormai fine settimana in cui non leggiamo o apprendiamo dai notiziari di incidenti stradali che vedono coinvolti giovani e giovanissimi, appena usciti da locali pubblici e completamente ubriachi o sotto gli effetti di sostanze stupefacenti.

Incidenti che spezzano giovani esistenze e che magari finiscono per coinvolgere altre persone che si ritrovano semplicemente ad avere la sfortuna di trovarsi nel posto sbagliato nel momento sbagliato.

La tendenza dei nostri ragazzi ad abusare di sostanze alcoliche è ormai allarmante.

Appare sconcertante come essi accettino passivamente l'idea di ubriacarsi per il solo gusto di farlo, completamente all'oscuro non solo dei pericoli che questo può comportare se in seguito ci si mette al volante di un'automobile, ma anche dei danni fisici, spesso irreparabili, che un consumo scriteriato di bevande alcoliche può comportare.

Non è infrequente, infatti, leggere di ragazzi poco più che maggiorenni, finiti in uno stato di coma etilico dopo essersi volutamente sottoposti al «*binge drinking*», ovvero al bere fino a raggiungere uno stato di assoluta ebbrezza e, quindi, di coma; ultimamente si è addirittura letto della pratica del cosiddetto «*eye drinking*», ovvero il versarsi bicchieri di bevande super alcoliche direttamente negli occhi, allo scopo di raggiungere uno stato di euforia immediato, con l'unica conseguenza di procurarsi il danneggiamento irreversibile della retina e delle cornee.

Insomma, alla base di questi comportamenti vi è indubbiamente una assoluta ignoranza dei giovani in materia di alcol e dei suoi effetti, che li espone a condotte pericolose per loro stessi e per il prossimo.

È per questo motivo che occorre a tutti i costi promuovere e rendere al più presto esecutiva una campagna di informazione e sensibilizzazione sugli effetti nocivi che un abuso di alcol può comportare, coinvolgendo l'intero apparato scolastico, dalle classi elementari fino a quelle superiori, onde poter garantire ai giovani una vasta ed esaustiva educazione a riguardo.

Altro capitolo, ma sicuramente non meno grave, è costituito dall'incidenza dell'abuso di alcol sugli incidenti stradali. Non possiamo far finta di non sapere che, all'uscita dei locali quali discoteche, bar e pub, i giovani ma anche persone di età molto più avanzata, versano in condizioni di assoluta ubriachezza.

Questa loro condizione li porta a guidare in maniera da non rispettare in alcun modo anche le più elementari regole del codice della strada, con la conseguenza di provocare incidenti dall'altissimo tasso di mortalità e, quando va bene, incidenti che comunque lasciano chi vi è coinvolto in condizione di gravissima menomazione fisica.

Nella maggior parte dei paesi che sorvegliano il fenomeno, e per quanto riguarda l'Italia sulla base di un'indagine condotta dal PASSI (Progressi delle aziende sanitarie per la salute in Italia) per conto dell'Istituto superiore di sanità, in circa uno su cinque dei conducenti deceduti a seguito di un incidente stradale si rileva un eccesso di alcol nel sangue, misurato in termini di concentrazione ematica di alcol *(BAC: Blood Alcohol Concentration)* superiore al limite legale,

che in Italia, come nella maggioranza degli altri paesi, è pari a 0,5 grammi per litro.

PASSI rileva i dati relativi alla frequenza di guida sotto l'effetto dell'alcol riferiti dagli intervistati che hanno viaggiato in auto, nel periodo di riferimento, sia come conducenti sia come persone trasportate.

Tra coloro che hanno consumato alcolici nei 30 giorni precedenti all'intervista, un intervistato su dieci ha dichiarato di aver guidato un'auto o una moto nell'ora successiva all'aver bevuto almeno due unità alcoliche. L'abitudine a guidare sotto l'effetto dell'alcol è più frequente negli uomini e nei giovani della fascia di età 25-34 anni.

Analizzando insieme tutte queste caratteristiche con un'analisi multivariata, si conferma una forte associazione tra guida sotto l'influenza dell'alcol e il sesso, così come si conferma anche l'associazione con l'età, mentre ciò non avviene né con l'istruzione né con le difficoltà economiche.

Nel 2010, dei circa 33.600 intervistati che dichiarano di essere andati in auto o in moto negli ultimi 12 mesi, il 34 per cento ha riferito di aver subito un controllo da parte delle forze dell'ordine, in veste di guidatore o di passeggero.

Tra le persone che sono state fermate, come guidatori o passeggeri, questo controllo è capitato in media più di due volte.

Dal confronto tra le regioni emergono differenze statisticamente significative. Il *range* varia dal 21 per cento della Campania al 49 per cento della Valle d'Aosta.

Una minoranza (il 10 per cento dei guidatori non astemi), piccola ma consistente, mette ancora a rischio la vita propria e quella degli altri guidando anche quando è sotto l'effetto dell'alcol.

I controlli sistematici con etilotest sono uno strumento di provata efficacia per la riduzione della mortalità dovuta agli incidenti stradali, ma risultano ancora poco diffusi: rimane pertanto ampio il margine di miglioramento nelle pratiche di prevenzione e di contrasto.

Sebbene i comportamenti personali rappresentino fattori di primaria importanza, per migliorare la sicurezza stradale, sono indispensabili anche interventi strutturali e ambientali.

Occorre infine sottolineare come, in una prospettiva di lungo periodo, le politiche per la riduzione dell'uso di auto e moto, a favore del trasporto pubblico e del trasferimento attivo (andare a piedi o in bicicletta, in condizioni che garantiscano la sicurezza), creano sinergie positive: riducono gli incidenti stradali, promuovono l'attività fisica e migliorano la qualità dell'aria.

Lo scopo, quindi, di questo disegno di legge, è di promuovere ed incentivare innanzitutto l'educazione nelle scuole sugli effetti che un abuso di sostanze alcoliche può causare (Capo I, articolo 1); si intende inoltre, coinvolgere maggiormente l'apporto che i medici di base possono dare in questa necessaria ed urgente campagna anti-alcol, in particolare modo con il Capo II, articolo 2.

Essi devono poter contare sulla disponibilità di mezzi informativi in modo da istruire i più giovani sui danni che l'alcol causa all'organismo, spesso di natura irreversibile.

In ultimo, ma non certo per importanza, al Capo III, articolo 3, il presente disegno di legge definisce le nozioni di «conducente disegnato» e «conducente singolo», ovvero di coloro i quali non possono consumare bevande alcoliche all'interno di locali quali discoteche, pub, bar e ristoranti, in quanto conducenti di automezzi, in gruppo o singolarmente.

L'articolo 4, sempre del Capo III, illustra le procedure che i gestori dei locali devono adottare per l'identificazione dei conducenti designati e singoli e dei controlli ai quali questi ultimi devono essere sottoposti dai gestori dei locali all'uscita di essi.

L'articolo stabilisce le sanzioni previste per i gestori dei locali inadempienti, le procedure di controllo per i conducenti designati e i singoli che vengono trovati positivi all'alcol test della polizia stradale o dei carabinieri.

# DISEGNO DI LEGGE

## CAPO I

## FINALITÀ DELLA LEGGE

### Art. 1.

1. La presente legge è finalizzata alla promozione di programmi di educazione e sensibilizzazione dei giovani sugli effetti nocivi prodotti dall'abuso di sostanze alcoliche sull'organismo, nonché sull'incidenza che le suddette sostanze possono avere nel determinare incidenti stradali con mezzi di trasporto di varia natura.

2. Le regioni, nell'ambito delle rispettive autonomie, e in collaborazione con il Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca e con il ministro della Gioventù, distribuiscono presso le scuole di ogni grado i programmi di educazione agli effetti dell'abuso dell'alcol sull'organismo e sul suo tasso di incidenza nel causare incidenti stradali.

3. La distribuzione dei programmi di cui al comma 1, ed i costi relativi alla realizzazione dei medesimi, sono comunicati ai due rami del Parlamento dal Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, e dalle regioni ai rispettivi Consigli regionali.

## CAPO II

## RUOLO DEI MEDICI DI BASE

### Art. 2.

1. Le regioni, nell'ambito delle rispettive autonomie, e in collaborazione con il Mini-

stero della salute, forniscono ai medici di base i programmi educativi di cui all'articolo 1, atti a sensibilizzare gli utenti, in special modo quelli in età adolescenziale, sui danni provocati dall'alcol all'organismo.

2. La distribuzione dei programmi di cui all'articolo 1, ed i relativi costi di attuazione, sono comunicati dal Ministro della salute ai due rami del Parlamento dalle regioni e ai rispettivi Consigli regionali.

## CAPO III

## DEFINIZIONE DI CONDUCENTE DESIGNATO, CONDUCENTE SINGOLO E SANZIONI IN CASO DI VIOLAZIONE DELLA LEGGE

### Art. 3.

1. Si definisce «conducente designato» la persona che, in un contesto di due o più individui è obbligato a non assumere sostanze alcoliche nel corso dell'intera serata trascorsa in locali quali discoteche, bar, pub, ristoranti, sia all'andata che al ritorno da essi.

2. Si definisce «conducente singolo», la persona che, trovandosi da sola a frequentare locali quali discoteche, pub, bar o ristoranti, è obbligata a non assumere sostanze alcoliche nel corso dell'intera serata, sia all'andata che al ritorno dai suddetti locali.

### Art. 4.

1. I gestori dei locali, di cui all'articolo 3, hanno l'obbligo di prendere le generalità dei conducenti designati o singoli all'ingresso dei loro locali ed a conferire loro un tesserino di riconoscimento.

2. All'uscita dai locali, i gestori hanno l'obbligo, con l'utilizzo di strumentazioni adeguate, di effettuare controlli sulla pre-

senza o meno di alcol nei conducenti designati o singoli.

3. Se uno dei conducenti designati o singoli risulta positivo all'alcol test, i gestori dei locali hanno l'obbligo di impedire agli stessi di usare il loro mezzo di trasporto, e di darne notizia alle Forze dell'ordine.

Art. 5.

1. I gestori dei locali di cui all'articolo 3, che risultano inadempienti alle procedure di controllo di entrata ed uscita dei conducenti designati o singoli sono sanzionati con la chiusura immediata del locale e con una ammenda di euro 5.000.

2. Di contro, i conducenti designati o singoli che dovessero risultare positivi all'*alcol test* delle Forze dell'ordine, sono sanzionati con il ritiro immediato della patente di guida, con obbligo di frequentare nuovamente i corsi per l'ottenimento della stessa, nonché con una sanzione pecuniaria di euro 5.000.

€ 1,00