

Quando il nemico è dentro noi

Nonostante l'impegno profuso nelle attività di controllo, le campagne di stampa, i bollettini settimanali sugli incidenti stradali la polizia Stradale continua a rilevare che è ancora molto frequente trovare qualcuno che si pone alla guida di una autovettura dopo aver bevuto alcolici, con o senza l'accompagnamento di altre sostanze psicotrope. Questa situazione, che è stata purtroppo consueta anche nella passata stagione estiva, impone un'attenta riflessione sulle nuove misure da adottare, sulle strategie da comporre, sulle diverse risorse da chiedere e da impiegare perché il 2006 possa portare ancora migliori risultati dell'anno trascorso.

Alcune cifre La campagna di sicurezza stradale Guido con Prudenza – Zero alcol, tutta vita organizzata dalla Polizia di Stato e dalla fondazione Ania (Associazione delle imprese di assicurazione), con la collaborazione dell'Associazione imprenditori locali da ballo (Silb-Fipe) ha interessato l'estate 2005 per sette weekend alcune delle discoteche più alla moda tra i giovani dei litorali di Lignano e Jesolo, della Romagna, della maremma toscana, di Roma, di Napoli e Salerno. Sotto il mero profilo di polizia ha determinato il ritiro di 2.441 patenti, di cui 1.800 per guida in stato di ebbrezza, e la decurtazione di 28.000 punti patente. Sono stati sottoposti ad accertamenti sul tasso alcolemico quasi 20.000 conducenti e di questi il 78% con meno di 32 anni. Circa il 10% – 1.823 persone – ha evidenziato un tasso di alcol nel sangue superiore al limite legale di 0,5 gr/l. Il dato deve essere meglio colorato, spiegando che i controlli sono stati fatti lungo le strade da cui defluivano i clienti dei locali di ritrovo, dentro e fuori dei quali erano attivi punti di incontro informativi sull'alcol e sui suoi pericoli durante la guida, dove veniva anche spiegato che erano in corso i controlli della polizia Stradale. Perché dirlo? Perché le pattuglie avevano disponibili biglietti di accesso gratuito ai locali da ballo da distribuire solo al conducente controllato e trovato sobrio, in regola. Dunque, al di là di ogni aspettativa, i controlli di polizia sarebbero stati finalizzati a premiare i conducenti. E nonostante tutta questa comunicazione preventiva, 1 conducente su 10 è stato trovato ebbro! Non solo, più della metà ha rivelato un tasso alcolemico di molto superiore al limite legale (tra lo 0,8 e l'1,5 gr/l), registrato per lo più tra le ore 4 e le ore 6 del mattino, tasso a cui si arriva bevendo nell'arco della serata e della notte più di qualche bicchiere di alcolici! La fascia d'età giovanile più a rischio – dove si è riscontrata più alta la percentuale di conducenti positivi all'alcol test rispetto al numero di conducenti controllati – è quella che va dai 23 ai 27 anni. Cosa fare? È evidente una grave carenza sul piano culturale e del sentire comune circa la pericolosità sociale dell'alcol e delle sostanze stupefacenti e psicotrope durante la guida. L'accento è troppo spesso posto su fenomeni patologici così particolari da farli considerare un problema di una stretta cerchia di persone malate: vale a dire gli alcolisti e i drogati. Vi sono invece comportamenti sociali che ancora sono poco conosciuti nei loro effetti sulla sicurezza generale, e quindi quasi per nulla stigmatizzati, comportamenti che costituiscono invece un pericolo diffuso e quotidiano non immaginabile.

I costi sociali degli incidenti stradali Il Piano sanitario nazionale 2003-2005 ha indicato tra gli obiettivi della salute pubblica, condivisi dalla maggioranza degli Stati europei, la riduzione dei danni sanitari e sociali causati dall'alcol. In Italia, a fronte di una diminuzione generale dei consumi di bevande alcoliche, si riscontra un crescere del numero dei giovani alcolisti, con una diminuzione dell'età media del primo consumo di alcol. Secondo stime dell'Istituto superiore di sanità, almeno il 30% degli incidenti gravi è alcolcorrelato, mentre secondo stime della Società Italiana di alcologia in Italia ci sono, oltre a un milione di soggetti affetti da alcolismo, almeno tre milioni di bevitori eccessivi, la cui età media va calando. Non meno preoccupanti sono i dati relativi all'uso di sostanze stupefacenti secondo i quali, soprattutto i più giovani, stanno acquisendo l'abitudine a unificare in un solo contesto l'assunzione di droghe – cocaina soprattutto – e alcol. L'Istat1 stima che il costo sociale medio per ogni persona deceduta è di euro 1.281.778, considerando la mancata produzione della persona, i costi sanitari e pubblici in genere e il risarcimento del danno morale agli eredi. Ciò significa che nel 2004, che ha fatto registrare 5.625 persone decedute, i costi sociali del fenomeno infortunistico mortale sono stati più di 7 miliardi e 200 milioni di euro, quasi 14 mila miliardi di lire. Il costo sociale medio per ogni persona ferita può arrivare a 40.000 euro, in ragione della gravità delle lesioni derivanti dall'incidente: nel 2004 ha significato un onere per la collettività in genere di più di 8 miliardi e 600 milioni di euro, 16,6 mila miliardi di vecchie lire. Di questa somma circa 1/3 (3.702 milioni di euro) è assorbita dalle inabilità permanenti, spesa dunque che deve ripetersi nel tempo ogni anno, aggiungendosi alle spese di ciascun anno futuro. Complessivamente nel 2004 i costi sociali del fenomeno infortunistico sono ammontati al 2,5% del Pil del nostro Paese. In questo panorama i giovani pagano di persona un altissimo tributo di sangue, l'intera società è privata di energie e di potenzialità di cui sono portatrici le generazioni più giovani, per non parlare della sofferenza delle famiglie e delle tragedie umane che discendono da questi lutti.

Le risposte istituzionali della polizia stradale La partecipazione all'educazione stradale nelle scuole costituisce un settore di primaria importanza per la

polizia Stradale, che ha subito una forte accelerazione negli ultimi anni, proprio per la centralità dell'informazione nella prevenzione del fenomeno infortunistico. L'opera di sensibilizzazione sui temi legati alla sicurezza stradale muove, infatti, dalla convinzione che il rispetto delle regole non passa solo attraverso la coercizione e i controlli, basandosi anche sul consenso e il convincimento che determinate norme costituiscono la migliore soluzione per coniugare la fluidità della circolazione con la salvaguardia dei beni primari della vita e dell'incolumità fisica. E in tale prospettiva, è evidente che i giovani siano i primi destinatari della comunicazione, non soltanto perché l'incidente stradale rappresenta per loro, la principale causa di morte – prima della malattia e della droga – ma soprattutto in quanto essi, già protagonisti della mobilità come pedoni, ciclisti e conducenti di ciclomotori, saranno gli automobilisti del domani.

Campagne di sicurezza Dal 1998 il Dipartimento della pubblica sicurezza si è fatto promotore di una serie di campagne di sicurezza stradale rivolte ai giovani, alcune delle quali, per richiamare curiosità e attenzione, sono state affiancate a eventi sportivi o manifestazioni di richiamo nazionale. Solo a titolo esemplificativo, la campagna di sicurezza stradale legata al Giro ciclistico d'Italia, realizzata con la collaborazione del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha coinvolto in otto anni circa 40.000 studenti, con 160 istituti scolastici che hanno aderito all'iniziativa. Le cinque edizioni del "Progetto Icaro", promosse dalla Polizia di Stato, con la collaborazione dei ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti e dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, e realizzate a partire dal 2001, hanno interessato quasi tutti i capoluoghi di provincia con partecipazione di migliaia di giovani studenti alle proposte di incontro-confronto con le istituzioni cittadine sui temi della sicurezza stradale. È di questi due ultimi anni, l'organizzazione, per specifiche figure all'interno della Polizia di Stato, di stage formativi sui temi della comunicazione con il pubblico. Si tratta di far acquisire le ormai indispensabili competenze umane e professionali per proporre ai cittadini – nei differenti aspetti della sicurezza – messaggi efficaci per la diffusione di una cultura della legalità e della sicurezza che ha indubbi riflessi anche nel campo della sicurezza stradale. La scelta del Dipartimento della pubblica sicurezza di impegnare grandi energie e risorse umane e materiali, investimenti non paganti nell'immediato in termini di contrazione dei fenomeni che generano pericolo e insicurezza, nasce dalla convinzione che tale attività sia imprescindibile affinché nel medio-lungo periodo si affermi una diversa visione delle relazioni sociali e dei valori fondamentali della vita, dell'integrità, della convivenza pacifica.

Controlli su strada Sono aumentate negli ultimi anni le risorse economiche destinate all'acquisto di strumenti e tecnologie per l'effettuazione delle verifiche sulle condizioni psicofisiche dei conducenti. Oggi ciascuna delle 1.500 pattuglie della Polizia Stradale, che giornalmente vigilano sulle autostrade e sulla grande rete viaria nazionale, è dotata di etilometri o di strumenti di analisi qualitativa dell'aria espirata (i cd precursori), per rendere routinario il controllo sull'eventuale ingestione di alcol da parte del conducente. In 10 anni si è passati da 16.089 persone denunciate all'Ag per guida in stato di ebbrezza nel 1996 a 23.714 persone denunciate nel 2005, un incremento del 47% da non ascrivere tout court a un peggioramento delle abitudini di guida, piuttosto dettato per la gran parte dall'aumento progressivo dei conducenti sottoposti a controllo: questo grazie a strumenti normativi più incisivi (l'ultimo intervento di modifica della disciplina della guida in stato di ebbrezza è del 2003), al miglioramento delle tecniche operative della Polizia Stradale, a una più mirata azione di contrasto con concentrazione delle risorse nei luoghi ove più marcata è stata la relazione tra incremento dei controlli e incremento dei conducenti trovati ebbri alla guida.

Le norme sullo stato di ebbrezza Un contributo non marginale è quello della riflessione, a partire dalle esperienze operative, circa l'efficacia delle norme oggi in vigore per contrastare il fenomeno della guida in stato di ebbrezza. La disciplina è contenuta nell'articolo 186 del Codice della strada nella versione ultima approvata dalla legge 214/2003. Dopo l'abbattimento del limite legale del tasso alcolemico da 0,8 gr/l a 0,5 gr/l introdotto con la legge 168/2002, in allineamento a quanto già in vigore nella gran parte dei Paesi dell'UE, nel 2003 viene riscritto il testo della norma per individuare misure di polizia e sanzioni penali e amministrative più pregnanti. Oggi il reato contravvenzionale è punito con l'arresto fino a un mese e l'ammenda da 258 a 1.032 euro. Si aggiunge la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da 15 giorni a 3 mesi, che viene aumentata fino a 6 mesi se il conducente ha commesso il medesimo reato nell'arco di un anno. A corollario del procedimento penale, si avvia una procedura amministrativa volta a verificare se lo stato di ebbrezza accertato costituisca un evento isolato o sia sintomo di una condizione di dipendenza, dunque in grado di inficiare sostanzialmente la persistenza dei requisiti psicofisici alla guida. Così il Prefetto, nel provvedimento di sospensione della patente dispone l'obbligo per il titolare di sottoporsi a visita medica ai sensi dell'art. 119, co. 4, cds, cioè davanti alla commissione medica provinciale, entro 60 giorni dalla notifica. Se il tasso alcolemico rilevato è superiore a 1,5 gr/l, la patente di guida viene cautelatamente sospesa fino all'esito positivo della visita medica. *(fine prima parte)*Dirigente superiore direttore del servizio polizia stradale*

