



Foto Coraggio

DROGA ALLA GUIDA: LA GUERRA DEI CONTROLLI TRA STRUMENTI CHE MANCANO E LA SCIENZA CHE SPACCA IL CAPELLO IN QUATTRO (INVECE CHE ANALIZZARLO)

Nei film americani – che non rappresentano cose tanto lontane dal vero - l'agente della stradale ti ferma e, se ti vede un po' strano, ti fa camminare mantenendo l'equilibrio su una riga tracciata sulla carreggiata. Se il test va male finisci in cella. E' capitato anche a Kerry, figlia di Robert F. Kennedy (ucciso nel 1968 mentre correva alle primarie democratiche per la Casa Bianca), arrestata per guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti. E indovinate un po' chi ha contestato l'accertamento della polizia? Mica il Presidente Obama (che pure ci stava, tra democratici d'alto censo), ma niente di meno che noi italiani, primi nel mondo nell'avversare i provvedimenti sanzionatori stradali, questa volta attraverso una fondazione per la tutela dei diritti umani. Il che non sorprende, dato che a far scattare le manette, al poliziotto americano è bastato scrivere sul verbale "guidava con *facoltà mentali notevolmente ridotte dall'uso di droga*" (punto), mentre in Italia, dove ti ritirano la patente e ti sequestrano la macchina e poi si vedrà, per procedere ci vuole una equipe di scienziati pronti a certificare quale sostanza circolava nel sangue, quanta, da quanto tempo, se prima, dopo o durante, e certe volte anche perché.

Tanto per dire, il Tribunale di Ivrea il 27 novembre 2013 ha sentenziato che "non è sufficiente provare che il conducente del veicolo abbia assunto droga prima di mettersi alla guida, va invece provata la guida in stato di alterazione causata da tale assunzione. Infatti, la condotta tipica del reato ex art. 187 Codice della Strada è quella di colui che guida in stato di alterazione psico-fisica determinato dall'assunzione di droga e non anche quella di chi guida dopo aver assunto tale sostanza".



Ora che il nuovo reato di omicidio stradale alza il livello sanzionatorio, ecco che ci si prepara a fare scudo affinché possano emergere le incertezze scientifiche del sistema, che non a caso sono state ricordate in un recente studio della Scuola di specializzazione in medicina legale dell'Università di Trieste, compiuto proprio nell'ottica dell'introduzione dei nuovi reati stradali e delle relative, pesanti pene.

Già sulla misurazione dell'alcool con l'etilometro, gli scienziati ci avevano messo in guardia: si pensi che una nota perizia effettuata nel 2011 dall'Università di Pavia in sede giudiziaria, dimostrava che i valori rilevati dall'etilometro possono essere dal 10% al 27% superiori rispetto a quelli effettivamente trovati nel sangue.

Per l'accertamento dell'alterazione da droghe addirittura mancano i protocolli di valore universale. Ciò fa sì che, per esempio, i valori di "cut off" – in base ai quali si determina la positività o meno – non siano sempre quelli fissati dalle linee guida dei tossicologi forensi, ma talvolta siano quelli fissati dai costruttori degli apparecchi di misura.

La cosa più difficile, però, non è battersela con la scienza, il che non è un problema di polizia, ma piuttosto ampliare la fascia dei controlli.

Secondo la Relazione europea sulla droga 2015, l'ecstasy è

stata consumata da 2,1 milioni persone; di questi 1,8 milioni sono giovani. Nel nostro Paese a spopolare fra i ragazzi è la cannabis: lo scorso anno quasi uno su quattro (23,4%) ha fumato marijuana almeno una volta. Il 21% dei ragazzi ha consumato più sostanze. C'è maggiore consumo di cannabis, cocaina ed eroina nell'Italia centrale; gli stimolanti vengono usati maggiormente nell'Italia nord-occidentale mentre gli allucinogeni hanno un consumo maggiore nell'Italia del nord-est. A livello europeo, una persona su quattro ha provato una droga illecita nel corso della vita: si tratta di oltre 80 milioni di adulti.

In uno scenario del genere quanta probabilità c'è che alla guida si metta una persona sotto l'effetto della droga? Direi che per immaginarlo non è necessario scomodare Blaise Pascal e il suo calcolo matematico delle probabilità: basta dire che sono tanti.

Se ci fossero gli strumenti, in queste condizioni, la polizia potrebbe impegnarsi in una sorta di "pesca a strascico" a tutela dell'incolumità pubblica nella circolazione stradale.

Invece mancano i precursori, i cosiddetti drug-test o come li chiama più pragmaticamente il presidente dell'ASAPS Giordano Biserni i "drogometri".

Nel maggio scorso questi strumenti sono stati sperimentati dalla polizia stradale in 19 città campione (Roma, Napoli, Bologna, Novara, Bergamo, Brescia, Padova, Verona, Trieste, Savona, Forlì e Cesena, Ancona, Ascoli Piceno, Perugia, Pescara, Teramo, Bari, Messina, Cagliari). Poi basta.

Risultato: nella quotidianità è difficile individuare su strada il guidatore drogato, salvo non lo si trovi in estasi (caso in cui la parola del poliziotto varrebbe zero nel tempio della scienza prima ancora che in Tribunale).

Ma presso il Dipartimento delle Politiche Antidroga non ci sono i soldi riconducibili ai proventi delle sanzioni contestate nel settore di riferimento? Non si possono comprare con quei soldi i precursori?

Più che una campagna, servono metodo e controlli con l'utilizzo dei pre-test.

Certo, le campagne fanno guadagnare terreno, ma è la guerra la soluzione definitiva. E se quella della lotta alla droga è bella che persa, visto che dopo quarant'anni di operazioni e sequestri i dati sono quelli sopra menzionati, nella prevenzione stradale qualcosa si può ancora fare, perché qui non è solo il drogato che rischia la vita ma la rischiano tutti quelli che nel gioco del destino potrebbero pericolosamente incrociarlo alla guida di un veicolo.

***Dirigente della Polizia di Stato
Docente di Politiche della Sicurezza
presso l'Università di Bologna**