



La polizia britannica ritira le bevande alcoliche trasportate in auto

Inchiesta

Alcol e guida: ecco i dati dei principali paesi del mondo occidentale

Mentre l'Italia non conta, paesi come la Spagna e gli USA vanno oltre e scoprono che un morto su due è provocato dal bere

L'ecatombe della Russia

(ASAPS) – In questo numero proponiamo un viaggio diverso dal solito, partendo dal nostro paese e operando subito alcuni distinguo. L'argomento è la guida in stato di ebbrezza alcolica, fattispecie di trasgressione che, nonostante il forte allarme sociale che ogni evento infortunistico ad essa correlato provoca, in Italia non viene monitorata dal 2009.

La motivazione ufficiale che viene portata ad argomentare l'incredibile defaillance è la presenza di alcune criticità nella rilevazione, che noi dell'ASAPS avevamo segnalato fin dai primi anni 2000 e che rendevano del tutto incoerenti i dati del rapporto: nel 2008, ad esempio, l'ultimo studio ACI-ISTAT disponibile sugli incidenti caratterizzati da ebbrezza, aveva attribuito all'alcol il 2,12% del totale di tutte le cause accertate o presunte di incidente stradale, con 5.920 casi rilevati su 218.963 incidenti (6.124 nel 2007).

Tutti, fino ad allora, sapevano perfettamente che si trattava di una sottostima, ma solo gli osservatori della nostra associazione e le indagini dell'Istituto Superiore di Sanità (ISS) avevano attribuito al fenomeno un'incidenza del 30-35% del totale di tutti gli incidenti: anche tale visione però è ormai da considerare ottimistica, alla luce di una ricerca effettuata in Spagna e di cui parliamo più avanti, secondo la quale una morte sulla strada su due vede la presenza di alcol.

Il confronto con gli altri paesi del mondo e i dati messi a disposizione dall'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS), rendono la

posizione dell'Italia inaccettabile e di questo ne sono perfettamente consci gli stessi cittadini tricolore: l'analisi condotta sulla percezione del problema della sicurezza stradale nell'ambito del rapporto ACI-CENSIS relativo al 2011, ha rivelato che la guida sotto l'influenza di alcol e droghe costituisce la principale preoccupazione degli automobilisti: il 71,4% degli intervistati ammette di averne paura, superando le ansie relative all'eccesso di velocità, accusata dal 52,5% degli intervistati, e alla distrazione (21,5%).

La recente operazione TISPOL⁽¹⁾, la Rete europea delle polizie stradali, effettuata tra il 9 e il 15 dicembre 2013 in tutti i paesi membri dell'UE, ai quali si sono aggiunti Norvegia e Svizzera, ha monitorato 1 milione e 141.058 prove alcolemiche su strada, di cui 15.305 sono risultate positive (1,34%). Apparentemente, sembra una percentuale infima, ma il dato deve essere analizzato in relazione alla sinistrosità: se tre/quattro incidenti stradali su dieci sono alcol correlati, debellare questa forma di trasgressione significherebbe sostanzialmente dimezzare la mortalità, ma per fare questo bisogna portare gli organi di polizia ad una condizione logistica e di coordinamento tali che un conducente ubriaco non abbia alcuna possibilità di farla franca.

Una politica di *enforcement* stradale, inoltre, rende la circolazione più sicura anche su altri piani: in soli 7 giorni, le pattuglie impiegate nei 31 paesi membri hanno accertato altri 2.133 reati: tra questi, 107 si sono rivelati essere delitti connessi con l'immigrazione clandestina, 460 hanno visto operati sequestri di droga con relativi

arresti, sono state sequestrate 79 armi da fuoco clandestine e accertate 82 ricettazioni.

Soprattutto, come ha spiegato il commissario della polizia federale belga Koen Ricour, presidente di Tispol, *“questi risultati dimostrano che troppe persone sono ancora disposte a rischiare dopo aver assunto alcol. Indipendentemente dai limiti di legge imposti nei vari Stati, tutti devono sapere che dopo il primo bicchiere si riduce la capacità di guidare in sicurezza”*.

Questi erano i distinguo: per piacere, basta sbuffare quando una pattuglia intima l'alt e, soprattutto, basta pensare che contrastare l'ebbrezza sia un comportamento che limiti la libertà personale. Fermare un ubriaco alla guida è come arrestare un folle che col machete colpisce a casaccio chiunque gli si pari davanti. Una maggiore presenza di polizia su strada non azzerava il rischio di reati, ma rende più probabile che il reo venga preso.

L'inquietante verità spagnola

Quando l'ASAPS ha avviato il processo di comprensione secondo il quale la *violenza stradale* (coniando la locuzione *omicidio stradale*⁽²⁾) è una vera e propria fattispecie criminale, è divenuto subito evidente – dati degli osservatori alla mano – che l'investigazione dovrebbe divenire una costante nel processo di analisi della sinistrosità. In Italia il ricorso a un'autopsia giudiziaria è una risorsa che in molti casi è limitata alle sole ipotesi di indagine per omicidio volontario o quando si prospettino ipotesi di *malasanità*. Per i casi di morte stradale, purtroppo, l'indagine autoptica si ferma in genere alla ricognizione esterna del medico del 118, lo stesso che attesta poi il decesso, o dell'obitorio e questo nonostante la legge (art. 45 DPR 285/90), preveda esplicitamente che la causa del decesso abbia rilevanza penale.

In Spagna si è andati oltre, almeno dal punto di vista della ricerca clinica, e tutti i dati emersi dalle autopsie eseguite a seguito di incidente stradale vengono tutti esaminati dall'Istituto Nazionale di Tossicologia e Scienze Forensi (INTCF), rivelando aspetti inquietanti. Ad esempio, che il 47,32% dei conducenti deceduti in incidente stradale nel 2012 sono risultati positivi ad alcool, droghe e farmaci psicotropi, con un dato in continuo aumento negli ultimi 5 anni: nel 2008 si era a quota 40%, nel 2009 al 41%, nel 2010 al 42,46% e nel 2011 al 45,01%.

I dati del 2012 contengono i risultati delle analisi tossicologiche su 832 decessi, di cui 615 tra i conducenti, 164 tra i pedoni e 53 tra i passeggeri. La Direzione Generale del Traffico (DGT) si occuperà di analizzare questi dati in relazione alla sinistrosità

complessiva, ma sarebbe interessante entrare nel dettaglio ricollocando ogni dato al contesto infortunistico in cui è stato accertato e di questa analisi il rapporto spagnolo non fa ancora menzione; vorremo sapere, cioè, se il passeggero ubriaco morto era a bordo di un veicolo il cui conducente, vivo o morto, sia risultato a sua volta positivo. Oppure, scoprire se il pedone ebbro sia stato investito in circostanze tali che l'ebbrezza sia risultata causa dell'incidente.

Intanto, scopriamo che il 74,23% dei positivi aveva consumato alcol, il 26,80 % aveva fatto uso di droga mentre il 28,52 % aveva usato farmaci psicotropi: il 25% circa di tutti questi positivi è risultato aver fatto uso di più sostanze contemporaneamente e questo spiega perché il totale superi abbondantemente quota 100%.

Gli studiosi, con un lustrato di dati alla mano, hanno potuto così accertare che il consumo di alcol e psicofarmaci tra i morti per incidente stradale è in costante aumento non solo nella positività assoluta ma anche in termini di tasso alcolemico: il 70,37 % dei conducenti deceduti con tasso positivo ha fornito un livello di alcol superiore a 1,2 g/l, percentuale che sale all'83,3% nel caso di pedoni investiti in incidente stradale. Tra le droghe, a farla da padrone c'è la cocaina (64,1%), seguita da cannabis (35,9%) .

Nel caso di pedoni uccisi, il 51,22% dei 164 casi analizzati è risultato positivo: il 57,14% aveva usato alcool, il 25 % qualche tipo di farmaco e sostanze psicotrope 53,57 % .

Inoltre, a testimonianza che non esiste più un problema del sabato sera, il rapporto dimostra che c'è poca differenza tra il numero medio di caduti nei weekend e quelli nei giorni feriali. Infine, il 92% dei conducenti è di sesso maschile e il 42,85% è di età compresa tra i 21 ei 40 anni; tra i pedoni uccisi, il 48,74% aveva più di 60 anni.

Gli Stati Uniti d'America⁽³⁾

Negli USA, ogni giorno, circa 30 persone muoiono in incidenti stradali alcol correlati: uno ogni due ore, con un costo sociale annuale che supera i 37 miliardi dollari⁽⁴⁾. Nei 50 stati dell'unione, come noto, la polizia ha poteri molto forti e una diffusione capillare, nelle sue più svariate forme (polizie locali, sceriffi, polizie di stato) e nonostante le pene siano molto pesanti, i numeri della repressione indicano che si tratta di un reato molto difficile da contrastare: nel 2010 i positivi sono stati circa **4 milioni** e secondo le proiezioni degli studi della NHTSA, l'agenzia federale del traffico, sarebbero stati complessivamente **112 milioni** i conducenti che si sono messi alla guida in stato di ebbrezza nel corso dello stesso anno⁽⁵⁾: una follia, se si pensa che la popolazione complessiva è di circa **316 milioni** di persone. Se pensiamo però che in quell'anno i morti per alcol sulla strada erano stati **13.365** (a fronte di una mortalità complessiva di **32.885** persone⁽⁶⁾), è evidente che aver accertato la colpevolezza di 4 milioni di persone, significa aver risparmiato centinaia di migliaia di vite.

Per fortuna, i numeri sono in netto calo, segno che qualcosa si muove: rispetto al dato del 50,6% delle morti per alcol nel 1990, siamo al 42% nel 2009: nel 2010, la guida in stato di ebbrezza è il reato con uno dei più alti tassi di arresto con quasi un milione e mezzo di manette scattate su strada.⁽⁷⁾

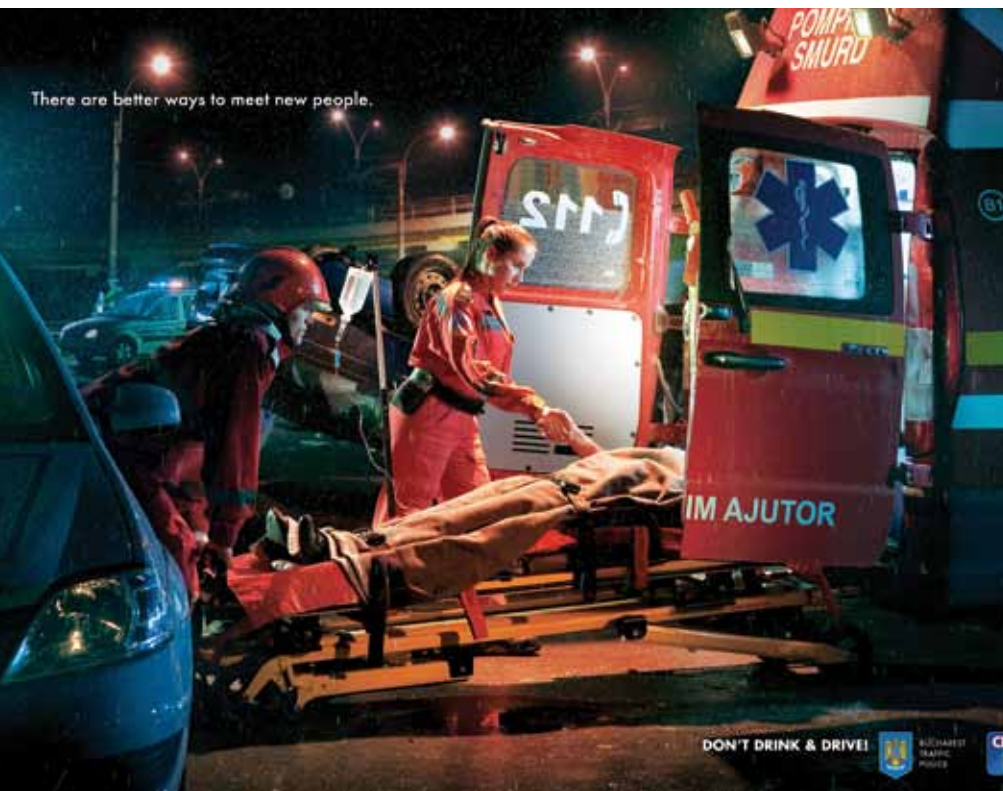
Gli studi del 2010 indicano che la presenza di alcol è stata accertata in **2.020** decessi di pedone (il 47,2%), in **11.087** morti di passeggeri di veicoli (il 39,9%) e in **209** uccisioni di ciclisti (33,8%). Inoltre, i conducenti coinvolti in incidenti stradali che hanno provocato la morte di un pedone, sono risultati in stato di ebbrezza in 2 casi su 3.⁽⁸⁾

Lo sviluppo di questi numeri ha indotto il Dipartimento dei Trasporti a prevedere test obbligatorie per tutti i soggetti professionali



■ Polonia, città di Lodz: il 7 gennaio 2014 un conducente ubriaco travolge e uccide 2 pedoni in centro (foto: PAP/Grzegorz Michalowski da Internet)

There are better ways to meet new people.



Una campagna di sensibilizzazione rumena

che conducano un qualsiasi mezzo di trasporto, dagli autobus agli aerei, dai natanti ai treni.⁽⁹⁾

L'inversione di tendenza del Regno Unito

Il problema, in Inghilterra, è l'inversione di tendenza: nel 2012 le vittime d'incidenti stradali alcol-correlati sono state **290**, il **26%** in più rispetto alle **230** del 2011.⁽¹⁰⁾

Secondo le autorità la colpa è di un vero e proprio nocciolo duro fisiologico di conducenti che i controlli sempre più diffusi e la legge durissima in materia non riescono a raggiungere. Ciò implica anche un pericoloso segnale sanitario perché, non dimentichiamolo, bere fa male anche se non si guida.

La Royal Society per la prevenzione degli incidenti sostiene invece che le cause dell'aumento sarebbero in larga parte attribuibili ai tagli di vari bilanci, che hanno limitato l'uscita di nuove campagne tematiche e sono tornate a chiedere con forza un limite alcolemico più basso (dall'attuale 0,8 g/l all'europeo 0,5), come già si sta facendo in Scozia e in Irlanda del Nord, e un rafforzamento dei poteri di polizia in materia, consentendo agli *interceptor* della *road police* di effettuare test a **random**, senza la necessità che gli operatori debbano prima ravvisare la presenza delle sintomatologie, cosa che il

governo di David Cameron continua però a respingere con forza.

Nonostante le preoccupazioni espresse dagli esperti, infatti, il ministero dei trasporti inglese – guidato da Simon Burns – rimarca che il numero dei decessi alcol-correlati nel 2012 è ancora inferiore del 40% rispetto alla media 2005/2009 e le cifre annuali della mortalità sono oggi ben lontane da quelle fatte registrare negli anni '70 e '80 (quando mediamente morivano per il gomito alzato circa 1.400 persone ogni anno) e perfino nel primo decennio del secolo in corso, quando mediamente si registravano 530/580 vittime: badate, che qui i dati sono raccolti in maniera molto puntuale e seria fin dal 1926.

Il segretario ai Trasporti Norman Baker ha comunque annunciato che sono in arrivo norme che renderanno più snello ogni accertamento.

Francia: l'alcol causa il 30% delle vittime

Mentre noi italiani dobbiamo fare ancora i conti con un rapporto preliminare sui dati del 2012, Oltralpe si pensano già le nuove strategie, forti di un abbassamento *certo* della mortalità dell'11% del quale a Parigi avevano già piena conoscenza ai primi di gennaio: **3.250** vittime nel 2013 rispetto alle **3.653** del 2012. Se la matematica non è un'opinione, significa aver risparmiato 403 vite. Anche il resto dei dati è tutto in diminuzione,

con un calo del 4,7% dei feriti gravi e del 6,6% degli incidenti con lesioni, benefici questi che vedono protagonista in larga parte la categoria degli automobilisti (-14%).

Per la Francia è un altro colpo storico, visto che la diminuzione registrata nel 2013 è quella più forte dal 1948.

Velocità, alcol e droga sono le cause principali. La sola ebbrezza alcolica è risultata aver ucciso, nel 2011, **1.150** persone, il **29%** del totale (3.970 vittime), ma anche qui è ben radicata la convinzione che si tratti di un dato sottostimato. Per questo, il delegato interministeriale per la sicurezza stradale Frédéric Péchenard, ha fatto sue le richieste che gli arrivano dal mondo associativo e ha fatto accenno a un progetto di legge che prevede il divieto assoluto di bere prima di porsi alla guida, almeno per i neopatentati (in Italia ci siamo già), e l'obbligo di dotare tutti i veicoli di nuova fabbricazione di un etilometro blocca motore. Tasso zero in arrivo, dunque.

Polonia, Tasso Zero da sempre

A proposito di tasso zero, il caso della Polonia: secondo i dati ministeriali, gli incidenti alcol correlati risultano essere diminuiti, tra il 2000 e il 2012, del 55,4%, con un calo dei morti e dei feriti da ebbrezza rispettivamente del 54,7% e del 59,9%. Qui, dove vige il tasso zero da sempre, la strategia è più semplice: rafforzare i controlli, agire sulla coscienza collettiva con campagne di sensibilizzazione e rendere certe le pene per i recidivi o per chi, già "squalificato" a vita dal diritto di avere una patente, continua a guidare, soprattutto nelle zone rurali. Eh sì, avete capito bene: nessuna velleità giustizialista caratterizza l'azione dell'*Instytut Transportu Samochodowego*, letteralmente Istituto dei Mototrasporti, e del governo.

La questione su cui si gioca il rispetto delle regole stradali in Polonia è, secondo gli esperti, l'applicazione più coerente delle misure giuridiche esistenti, dall'irrogazione delle pene fino alla verifica della loro applicazione e, quindi, della loro efficacia. Si parla di depenalizzare il primo ritiro di patente, con lo scopo di accelerarne la procedura di sospensione (da 3 a 12 mesi) e di imporre all'ebbro il completamento di un programma di riabilitazione molto articolato. Inoltre, in programma ci sono l'etilometro blocca motore, un premio assicurativo più alto per tutti coloro che siano risultati positivi e la certezza dell'applicazione della recidiva nell'arco di almeno 10 anni dalla prima infrazione.

Il dato dubbio della Germania

In Germania, nel 2012, su un totale di 2 milioni e 400mila incidenti rilevati dalla polizia stradale, solo 42.035 sono risultati

alcol correlati: l'1,8%.

Rispetto al 2011 gli incidenti sono aumentati dell'1,7%, ma quelli legati alle ebbrezze risultano scesi dell'1,9%

I positivi sono stati coinvolti, siamo ancora ai dati del 2012, in 26.066 sinistri con soli danni a cose (-0,1% rispetto al 2011), mentre 15.969 hanno avuto come conseguenza lesioni fisiche: rispetto al 2011 la diminuzione è stata netta (-4,6%). Tra questi, i feriti leggeri sono stati 14.470 (-4,1%), quelli gravi hanno toccato quota 5.869 (-2,8%) mentre i morti si sono fermati a 359 lenzuola bianche, facendo segnare una diminuzione del 14,9%.

Questo significa che l'alcol è risultato avere un ruolo solo nel 5% dei sinistri con lesioni e anche se la mortalità complessiva ha avuto come causa l'ebbrezza nel 9,4% dei casi, la domanda che ci poniamo da tecnici è semplice: possibile? Non è che anche in Germania ci sono problemi nella rilevazione?

Lo strano caso dell'Austria

Nella vicina Austria, gli incidenti stradali nel 2012⁽¹¹⁾ sono stati 40.831, con 531 vittime (8 in più rispetto al 2011) e 50.895 feriti: secondo le rilevazioni austriache, solo il 6,7% degli incidenti sarebbe legato al consumo di alcol, accertato in 2.684 casi, con 39 vittime (erano state 51 nel 2011) e 3.425 feriti.

Anche in questo paese, il dato sembra stabile, con un'incidenza del 6,4% nel 2010 e nel 2011.

Fatti i dovuti distinguo con la Germania, in termini di popolazione e di conformazione delle arterie, ci sembra che i numeri stonino troppo con il resto del mondo per poter essere considerati affidabili. Insomma, va bene inchinarsi alla puntualità ed alla precisione teutonica, ma qualche dubbio ci sembra legittimo sollevarlo. Che le cose vadano comunque bene però, rispetto a molti altri paesi, basta ricordare che nel distretto di Vienna, nel 2012, non è stata registrata nemmeno una vittima.

L'Ecatombe russa

Per chiudere l'inchiesta, torniamo ai confini orientali dell'Unione, nei territori degli Zar: gli ultimi dati di cui siamo riusciti ad avere notizia (diffusi nell'agosto 2013) ci dicono che le vittime accertate

nel primo semestre del 2012 sarebbero state 14mila⁽¹²⁾. Si tratta di decessi contati in circa 107mila incidenti rilevati dalle forze di polizia e che attestano un aumento del 3% rispetto allo stesso periodo del 2011 e, come se non bastasse, cresce – e di parecchio – anche il numero di feriti: 137.700 (+7%).

Nell'intero 2011 le vittime complessive avevano superato quota 28mila, ma il numero esatto sfugge alle autorità russe, sia in relazione ai sistemi di rilevazione, sia in relazione alla nota difficoltà di raggiungere gli angoli più reconditi dell'immenso paese.

Tanto per fare un accostamento da *guerra fredda*, pensate al paragone: in Russia, con una popolazione di circa 143 milioni di persone, si registrano nel 2011 "circa" 28 mila vittime, mentre negli USA, dove gli abitanti arrivano a 316 milioni, le vittime sono state 32.367.

Le cause accertate, sono tante: in primis, la semplice e consueta violazione delle regole, tra cui spiccano l'eccesso di velocità e le mancate precedenze, con 12.150 vittime e 125.600 feriti nei soli 6 mesi presi in esame. Segue il cattivo stato della rete stradale, considerato dalle autorità la seconda causa di sinistrosità, capace di provocare 24.600 incidenti (+8,7%), 3.900 morti (+16,5%) e 32mila feriti (+10,7%).

Infine l'alcol, terza causa di morte, con 6.700 incidenti, oltre mille vittime e 9.850 feriti: secondo Ria Novosti, il quotidiano russo di lingua inglese presso il quale ci siamo documentati, la diminuzione della correlazione alcol-guida sarebbe in calo del 12%, grazie soprattutto a un pacchetto di norme firmato nel 2010 dall'allora presidente Dmitry Medvedev. La legge aveva ribadito il divieto assoluto per tutti i conducenti di bere prima di mettersi al volante e inasprito le sanzioni (sospensione della patente da 18 a 36 mesi), oltre che aver rinforzato i ranghi dei pattuglianti. Comunque la si veda, si tratta di una vera e propria ecatombe, puntualmente ripresa dalle tante dash-cam che quasi tutti i veicoli russi hanno montato a bordo e i cui filmati spopolano su Youtube.

(*) Sovrintendente della Polizia di Stato
lorenzo.borselli@asaps.it

Bibliografia, sitografia e fonti

"Results from TISPOL December Alcohol and Drug enforcement operation", <https://www.tispol.org/news/articles/results-tispol-december-alcohol-and-drug-enforcement-operation>.

2La locuzione "omicidio stradale" è stata coniata dall'Asaps e fatta propria dalle associazioni Lorenzo Guarnieri e Gabriele Bogogni, promotrici con lei della raccolta di firme per l'istituzione di questa forma di reato.

3 "Drunk Driving by the Numbers" - Matthew Chambers, Mindy Liu, and Chip Moore - United States Department of Transportation.

4 U.S. Department of Transportation, National Highway Transportation Safety Administration, Impaired Driving, available at <http://www.nhtsa.gov/> as of April 2012.

5 U.S. Department of Health and Human Services, Centers for Disease Control and Prevention, Vital Signs: Alcohol-Impaired Driving among Adults - United States, 2010; available at <http://www.cdc.gov> as of April 2012.

6 NHTSA ("Traffic Safety Facts 2010 Data") .pdf, NHTSA.dot.gov June 2012.

7 U.S. Department of Justice, Federal Bureau of Investigation, Uniform Crime Report, available at <http://www.fbi.gov/> as of April 2012.

8 U.S. Department of Transportation, Office of Drug and Alcohol Policy and Compliance, Traffic Safety Facts, 2009: Pedestrian, available at <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/> as of April 2012.

9 U.S. Department of Transportation, Office of Drug and Alcohol Policy and Compliance, Fact Sheet, available at <http://www.dot.gov> as of April 2012.

10 "Shocking spike in drink-drive deaths as number killed rises by 26% to 290 last year" - Daily Mail - Ray Massey, 01.08.2013

11 "Unfälle mit Personenschaden - Verkehrsunfälle 2012", STATISTIK AUSTRIA, Letzte Änderung: 22.10.2013

12 "Road Accidents Killed Some 14,000 Russians Since January" - Ria Novosti - Vadim Zhernov, 13.08.2013.