



LE SANZIONI PER GUIDA IN STATO DI EBBREZZA TRA PASSATO E FUTURO

La guida in stato di ebbrezza assurge a fatto contravvenzionale solo con il codice del 1959 (D.P.R. 15 giugno 1959 n. 393). Nelle norme anteriori essa costituiva solo causa di ritiro della patente di guida.

Sebbene il più antico testo legislativo in materia di circolazione stradale risalga al 1868 (R.D. 15 novembre 1868 n. 4697), è soltanto con la legge 30 giugno 1912 n. 739 che furono espressamente codificati i casi in cui il certificato di idoneità a condurre automobili o motocicli dovesse essere ritirato, tra questi anche quando il conducente fosse notoriamente dedito all'ubriachezza. La previsione fu riproposta nei successivi testi legislativi e, in particolare nel secondo codice della strada (R.D. 2 novembre 1928 n. 3179), fu meglio precisata la fattispecie che dava luogo al ritiro della patente: anziché di manifesta ubriachezza si parlava ora di uso di bevande alcoliche o di altre sostanze inebrianti o di sostanze stupefacenti, alle quali il conducente risultasse dedito.

La disciplina del ritiro delle patenti, sul punto in questione, rimase immutata nel terzo codice della strada (R.D. 8 dicembre 1933 n. 1740) fino al codice del 1959 nel quale, come già detto, la guida in stato di ebbrezza viene rubricata (art. 132) come contravvenzione. Costituito da due soli commi, di poche righe, l'articolo così recitava: 1) *E' vietato guidare in stato di ebbrezza in conseguenza*

dell'uso di bevande alcoliche o di sostanze stupefacenti; 2) Chiunque guida in stato di ebbrezza ... è punito con l'arresto fino a sei mesi e con l'ammenda da lire venticinquemila a lire centomila.

La sinteticità dell'articolo, rispetto all'attuale, riflette la scarsa rilevanza del fenomeno o quantomeno la poca attenzione ad esso allora dedicata. Del resto l'assenza, a quel tempo, di strumenti per misurare il tasso alcolemico nel sangue attraverso l'aria alveolare espirata, non consentiva una efficace azione di contrasto, essendo le uniche modalità di accertamento la raccolta e la rappresentazione al giudice delle cosiddette circostanze sintomatiche, oppure l'analisi del sangue.

E' soprattutto la mancata previsione nella detta norma di tassi alcolemici prefissati e di riscontri obiettivi obbligatori a sollevare obiezioni da parte dei primi commentatori, tanto più che, con la risoluzione del 22 marzo 1973 n. 7, il Consiglio di Europa raccomandava il perseguimento penale della guida con un tasso alcolico di almeno 80 mg per cento ml. Con l'articolo 17 della legge 18 marzo 1988 n. 111 si recepiva la raccomandazione comunitaria sostituendo completamente l'art. 132 del T.U. del 1959. Nella nuova stesura viene trattata separatamente la guida sotto l'influenza dell'alcol da quella degli stupefacenti, stabilendosi divieti, sanzioni e soprattutto quantità minime di tassi alcolemici prefissate, nonché le modalità di

accertamento. Sarà in particolare il D.M. 10 agosto 1988, del Ministero della sanità, a fissare in 80 milligrammi per 100 millilitri il tasso alcolemico minimo, conformemente alla risoluzione del Consiglio di Europa del 1973.

Si giunge quindi al Codice vigente (Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n. 285) ed è a tutti nota, almeno agli addetti ai lavori, la complessa e articolata struttura dell'articolo 186 in vigore, che disciplina la guida sotto l'influenza dell'alcol, cui si è aggiunto, per effetto dell'art. 33 della legge 29 luglio 2010, n. 120, l'articolo 186 bis per i conducenti di età inferiore ventuno anni, per i neo-patentati e per chi esercita professionalmente l'attività di trasporto di persone e cose.

Ed è proprio la legge n. 120/2010 che ha introdotto un'innovativa previsione sanzionatoria, che tenta di conciliare rigore e correzione. Stiamo parlando della sostituzione della pena detentiva e pecuniaria, prevista per il reato in questione, con il lavoro di pubblica utilità di cui all'articolo 54 del decreto legislativo 28 agosto 2000 n. 274, consistente nella prestazione di un'attività non retribuita a favore della collettività, da svolgere presso enti pubblici o privati convenzionati, in via prioritaria nel campo della sicurezza e dell'educazione stradale, attività che ha una indiscutibile funzione educativa e di sensibilizzazione.

La norma esclude che questo istituto, che dà luogo ad evidenti benefici per il trasgressore come vedremo, si possa applicare al conducente recidivo e a chi abbia provocato un incidente stradale. Può essere applicato d'iniziativa dal giudice, se non vi è opposizione da parte dell'imputato, anche con il decreto penale di condanna. Determinata la pena pecuniaria complessiva (data dall'ammenda e dalla trasformazione dell'arresto in pena pecuniaria) il giudice la converte in giornate di lavoro, ragguagliando a 250 euro un giorno di lavoro di pubblica utilità.

Lo svolgimento positivo del lavoro di pubblica utilità implica l'estinzione del reato, la riduzione alla metà della sanzione della sospensione della patente e la revoca della confisca del veicolo, se sequestrato. Viceversa, in caso di violazione degli obblighi imposti con la sentenza, il giudice dispone la revoca della pena sostitutiva, il ripristino di quella sostituita e della sanzione amministrativa della sospensione della patente e della confisca.

In questo periodo di prima applicazione della norma sono emerse alcune criticità, in via di superamento grazie ad un univoco orientamento giurisprudenziale e ad immediate direttive degli organi ministeriali. A parte la necessità di stipulare convenzioni con gli enti pubblici o privati, presso i quali effettuare tali lavori, che ha richiesto un considerevole lasso di tempo, due tematiche meritano di essere ricordate:

1. la piena applicabilità del nuovo istituto ai fatti pregressi, cioè commessi prima dell'entrata in vigore della legge 29 luglio 2010, n.120 e non ancora giudicati, in quanto la nuova disciplina è ritenuta più favorevole in successione

nel tempo;

2. L'applicazione del periodo di sospensione della patente di guida da parte del Prefetto, in via provvisoria e cautelare ai sensi dell'articolo 223 del C.d.S., non più parametrato al minimo della sanzione edittale bensì alla sua metà, in modo da non vanificare uno dei benefici previsti dal nuovo istituto, ossia la riduzione alla metà del periodo di sospensione della patente, in caso di svolgimento positivo del lavoro di pubblica utilità.

Si potrà non essere d'accordo, e probabilmente saranno non pochi coloro che dissenteranno tra chi si occupa di sicurezza stradale, ma è innegabile come questo istituto tenta di conciliare rigore (escludendo i recidivi e coloro che abbiano provocato un incidente stradale), comprensione (concedendo rilevanti benefici a chi commette il reato per la prima volta) e finalità sociali e rieducative (prevedendo la prestazione di un'attività non retribuita a favore della collettività e segnatamente presso enti che si occupano di educazione e sicurezza stradale). Del resto il futuro non è certo nella pura e semplice detenzione ma in tutte quelle misure che, come previsto dall'articolo 27 della Costituzione, tendono alla "rieducazione del condannato". Come sempre, dipenderà da come sarà applicato. ■

**Sostituto Commissario della Polizia di Stato
Servizio Polizia Stradale, Roma*



Foto Coraggio