

*Intervento del dott. Daniele Giocondi - V. Questore della Polizia di Stato- Dirigente della Sezione Polizia Stradale di Salerno*

Salerno, 14/11/2003

Convegno Giuridico Nazionale ACI – 13/14 Novembre 2003

Tema assegnato: “Misure per migliorare i comportamenti sulle strade”

Porgo il mio saluto all'onorevole FERRI ed al Presidente dell'ACI Dott. Lucchesi, oltre a tutti i presenti.

Sostituisco il Sig. Dirigente del Compartimento Polizia Stradale per la Campania, Dott. Luigi D'Alessandris, di cui porto il saluto e l'augurio di un buon lavoro a tutti.-

Il mio Comandante, infatti, unitamente ad i Suoi omologhi si trova a Roma, per partecipare ad una riunione convocata dal Sig. Ministro dell'Interno.

L'approfondimento del tema assegnato è di estremo interesse e le razionali proposte che ne scaturiscono non possono non tenere in debito conto la necessità di:

- 1) avere la necessaria percezione di una più diffusa legalità nel mondo della circolazione stradale e di tutti i variegati fenomeni che ne scaturiscono e
- 2) perseguire l'ambito obiettivo imposto dall'UE, ovvero la riduzione del 50% della sinistrosità entro l'anno 2010.

È certo che aumentare il numero del personale da preporre ai servizi operativi, al fine di schierare un maggior numero di pattuglie sulle strade, per una realizzazione di una più evidente e tangibile attività di prevenzione, nonché stringente attività di accertamento delle infrazioni, non è consentito dalla situazione attuale.

Infatti, nell'ambito Europeo, l'Italia mostra il record del rapporto più elevato tra la popolazione residente e gli uomini in divisa che svolgono l'attività di Polizia: tale rapporto è di 1/100, ovvero di 1 poliziotto, carabiniere, vigile urbano ecc. ecc. ogni 100 residenti.

NON è né pensabile né proponibile andare oltre tale rapporto, anche in relazione alle ridotte risorse finanziarie disponibili.

La soluzione del tema assegnato, a nostro modesto avviso, va ricercata nella razionale ottimizzazione delle risorse umane e strumentali già disponibili.

Nell'anno 2000 il Dipartimento della PS, su indicazione e suggerimento del Servizio Polizia Stradale, ha elaborato in proposito delle soluzioni strategiche, tradotte in atti dispositivi, di cui commentiamo le più importanti:

– Approntamento dei “moduli operativi”: ciò presuppone

1) conoscenza del territorio, in tutti i suoi aspetti (zone residenziali, insediamenti produttivi, esistenza di discariche, depositi merci pericolose, locali di divertimento, nodi stradali particolarmente importanti, situazioni climatiche locali quali nebbia, gelo od altro, obiettivi d'interesse sotto il profilo dell'ordine e della sicurezza pubblica, quali strutture militari, uffici istituzionali, ambasciate, sinagoghe ecc. ecc.);

2) effettuazione dei servizi h24, per tutti i giorni dell'anno, attagliando gli stessi ai vari periodi che mostrano esigenze diverse e situazioni particolari (es.: esodi estivi, ponti festivi) in relazione ai fenomeni da perseguire;

3) conoscenza approfondita dei fenomeni stessi

Ciò comporta per la pattuglia lo svolgimento del servizio di pattugliamento pianificato minuto per minuto, chilometro per chilometro e l'assegnazione di obiettivi predeterminati superiormente da controllare, per gli specifici fini istituzionali della Polizia Stradale e quelli indicati dall'Autorità di Pubblica Sicurezza.

Ecco, quindi, servizi mirati volti al controllo di alcuni settori, riportati a titolo di esempio:

merci pericolose

trasporto merci

persone

animali

alimenti

repressione del fenomeno “stragi del sabato sera”

controllo tifoserie in transito sulle arterie

controllo degli autobus, degli autocarri e degli altri mezzi c.d. “pesanti” per il rispetto dei limiti di velocità e dei tempi di guida e di riposo.

ampio utilizzo di apparecchiature speciali e dei dispositivi e mezzi tecnici di controllo del traffico per il rilevamento a distanza delle infrazioni e la televigilanza dello stesso (L 168 del 1° agosto 2002)

Ergo, potenziamento strumentale a supporto dell'uomo e delle sue conoscenze e cognizioni tecniche che - ogni giorno - si richiedono essere più ampie e complesse, ovvero incremento operativo attraverso l'apporto della disponibile tecnologia; ancora, massiccia, cadenzata e qualificata preparazione professionale, volta ad un aggiornamento ed addestramento del personale dipendente.

Tutto questo per una resa e la registrazione del risultato massimo, frutto di professionalità e capacità tecnico-giuridiche sempre più articolate ed innovative.

Le apparecchiature di cui la Polizia Stradale è fornita, sono fornite dal Ministero dell'Interno, dalla U.E., dalle Società concessionarie per i servizi resi in autostrada.

Alle indicazioni riportate sub 1) e 2), deve concorrere una spinta sinergica di tutte le energie operative, volte a dare al sistema della patente a punti (P.a P.) un ulteriore, costante risultato.

Ciò è il frutto della radicale innovazione normativa che ha introdotto tale sistema, che ci ha - così - consentito di allinearci ad altri Paesi dell'UE, laddove la P.a P. vige da anni, con risultati di tutto rispetto proprio nel campo dell'infortunistica stradale.

Anche in Italia, come già riferito da illustri relatori che mi hanno preceduto, il trend del fenomeno infortunistico ha mostrato una immediata inversione di tendenza.

Dal 30/6 al 10/10 sono state contestate oltre 16.500 infrazioni, per un totale di punti da decurtare pari a circa 48.000.

Dalla stessa data, dies a quo di entrata in vigore della novella, la flessione rilevata statisticamente è quantificata nell'ordine prossimo al 20% (su proiezione annua 1320 morti, equivalgono - nei trascorsi 4 mesi - a ben 440 morti in meno; idem per i feriti, con risparmio di ingenti costi sociali).

Il successo ottenuto dal parlamento, dimostra che la strada intrapresa è quella giusta, che deve essere seguita e - se del caso - anche coraggiosamente corretta, apportando ulteriori aggiustamenti e perfezionamenti, in particolare nel perseguire un ulteriore, duplice, obiettivo:

1) LA TENDENZIALE CERTEZZA DELL'ACCERTAMENTO DELLA INFRAZIONE, A FRONTE DI UN COMPORTAMENTO ILLEGALE.

2) LA CERTEZZA DEL BUON ESITO DEL PROCEDIMENTO SANZIONATORIO.

Ciò è proprio la rilevata differenza tra il sistema italiano e quello inglese e olandese.

Nel nostro caso, infatti, riscontriamo una bassa percentuale delle infrazioni contestate a fronte delle condotte di guida illegittime; quanto testè affermato é la situazione sotto gli occhi di tutti!

Analogamente sarebbe opportuno apportare delle modifiche al sistema sanzionatorio perché sia conferita più velocità e certezza alla esecuzione della sanzione, pur nel rispetto dei diritti e delle garanzie del contravvenuto.

In particolare, merita un breve cenno il procedimento di riscossione coattivo che necessita di un intervento normativo, alla luce del buon esito delle cartella esattoriale.

Non sufficiente certezza è data, inoltre, al sistema di alcune sanzioni accessorie quali il fermo ed il sequestro; ciò proprio a causa della attuale normativa, peraltro in corso di rivisitazione.

Passando alla trattazione delle altre tradizionali cause del sinistro, dopo aver trattato del comportamento dell'UOMO, un breve cenno merita il VEICOLO e la STRADA.

## VEICOLO

L'apporto tecnologico di questi ultimi anni, frenetici sotto il profilo della continua innovazione, ha comportato un notevolissimo miglioramento della sicurezza attiva e passiva del veicolo: tuttavia, a fronte di studi che ne attribuiscono il merito di una indiscussa, migliore salvaguardia degli

occupanti del veicolo, alcune statistiche americane sono in contro tendenza, individuando proprio il veicolo sicuro quello che, incidentalmente, é causa di un sinistro.

La chiave di lettura è semplice: infatti, il corredo di congegni di sicurezza attiva, quali trazione integrale, abs, esd, pneumatici a profilo ribassato e ad alta aderenza,ammortizzatori ad assorbimento rigido, alettoni ecc. ecc., conferiscono al

conducente maggiore affidamento nelle doti del veicolo che, in aggiunta alle proprie, indiscusse capacità di guida, sono spesso la giusta miscela che si combina in un sinistro stradale.

Ecco, quindi, che in queste circostanze la ricerca delle cause e delle concause del sinistro, nello studio della casistica ci riconduce all'elemento "uomo".

Ciò premesso e precisato, si ritiene che il veicolo possa in alcune circostanze, a ragione del vero sempre più ridotte, essere la causa di un sinistro, quando mostra difetti di progettazione, costruzione, assemblamento o deficienze di manutenzione. (Questa ultima ipotesi va ricondotta all'elemento "Uomo", per ovvie ragioni)

## STRADA

La tecnologia, pure avanzata nel campo della costruzione e della manutenzione delle strade, ha già dato i suoi frutti positivi.

Tuttavia non si può negare che anche questo elemento abbia concorso ed ancora concorra in determinati e circoscritti casi a produrre o ad essere la concausa dell'evento incidente.

Alla professionalità ed allo zelo dell'operatore di polizia stradale è demandato il delicato compito di ricercare la o le responsabilità da cui ne è conseguito l'evento dannoso.

Apprendiamo con grande piacere che il Presidente dell'ANAS Ing. Pozzi, nel corso dell'audizione alla Commissione Trasporti della Camera, abbia preannunciato la copertura finanziaria di grandi lavori di manutenzione per la sicurezza, per un importo di 1,3 miliardi di Euro, con apertura di cantieri nel prossimo anno. Da questi grandi interventi ne conseguiranno sicuri effetti positivi a condizione – anche in questo caso – che l' "Uomo" non li ponga nel nulla, nella certezza della nuova definizione di limiti di sicurezza più elevati che, per definizione, sono superabili (!)

## SITUAZIONE DEL FENOMENO INFORTUNISTICO

In relazione al teatro del sinistro, su 100 incidenti, solo il 25% si verificano su strada extraurbana e, di questo, il 6% in autostrada: la causa di questo (per i non addetti ai lavori) inaspettato dato è della tecnologia applicata alle strutture ed al pattugliamento totale e costante della Polizia Stradale dei tratti, nelle 24 h.

Bisogna lavorare, quindi, in particolare su quel 94%, con la predisposizione di un più avanzato, incisivo e penetrante coordinamento delle Forze di Polizia, che abbia effetto cogente per tutti coloro che concorrono nei servizi di polizia stradale, coordinamento anch'esso in fase di perfezionamento.-

#### SITUAZIONE CAMPANA

Grandi flussi di veicoli, pendolarismo esasperato e modesta rete viaria, sia nella specie che nella qualità e lunghezza delle strade: nonostante la premessa non confortante e la situazione non ideale, la Campania si attesta sulla media nazionale: dati alla mano, dall'anno 1996 al 2000, il trend è pressoché costante sui 7000 incidenti, 300 morti e circa 11000 feriti.

#### CONCLUSIONE

I dati sono confortanti a condizione che si continui sulla strada intrapresa in senso normativo ed operativo, con i modesti suggerimenti commentati.

Rileviamo una grande attenzione del legislatore verso il settore, con interventi calibrati ed indirizzati anche verso l'educazione stradale, settore che merita attenzione così come lo merita una adeguata campagna pubblicitaria di sensibilizzazione ed informazione, già in fase di divulgazione.

Registriamo con soddisfazione la recente presentazione di una proposta di legge volta a dare una configurazione peculiare al delitto di omicidio colposo, conseguente alla circolazione stradale, con la previsione di una pena edittale più incisiva ed attagliata al grave e luttuoso fenomeno.

Concludo assicurando che l'Istituzione, che in questa sede rappresento, è tesa verso gli scopi istituzionali dettati dal Legislatore e dal Dipartimento, certa di dare il proprio contributo al raggiungimento puntuale dei traguardi individuati dalla UE.

Grazie per avermi ascoltato.