



## Sicurezza stradale. Lampeggianti sempre accesi e tragitti brevi: così la Polizia sembrerà più presente

LAPRESSE



Pattuglie ben visibili. Il dipartimento Pubblica sicurezza ha emanato una circolare che aumenterà la visibilità delle pattuglie della Polstrada in servizio

Caprino > pagina 12

**Sicurezza.** Una circolare dell'Interno ha stabilito una nuova organizzazione dei controlli

# Sulle strade pattuglie più «visibili»

## Per la Polizia lampeggianti sempre accesi e tragitti brevi

PAGINA A CURA DI

**Maurizio Caprino**

Inutile illudersi: le pattuglie della Polizia stradale resteranno poche. Ma saranno più visibili, efficienti e specializzate, sfruttando al meglio le risorse limitate a disposizione e facendosi aiutare dai gestori autostradali. Una filosofia non nuova, ma che ora si traduce in una nuova organizzazione dei servizi su strada (i "moduli operativi"), fissata dalla circolare emanata dal dipartimento Pubblica sicurezza il 12 gennaio, protocollata 300/A/380/10/131S/7. I moduli sono stati sperimentati da marzo 2009 sulle autostrade di Toscana e Puglia. In questi giorni sono in corso riunioni tra Polstrada e gestori di strade per estenderli ovunque.

La visibilità aumenterà soprattutto in due modi. Il più innovativo è l'allestimento di spazi dedicati alle pattuglie nelle principali aree di servizio, delimitati da cordoli, segnalati e illuminati: qui gli agenti dovranno sostare per un tempo programmato e potranno far fermare eventuali veicoli da controllare. Si sceglieranno le aree più frequentate, meglio ancora se in posizione sopraelevata. Dove non sarà possibile, si sfrutteranno altri luoghi visibili, come piazzali dei caselli e cavalcavia.

Il secondo modo per aumentare la visibilità va attuato solo in autostrada e consiste nell'abbreviare i cosiddetti "itinerari": di solito, a ogni pattuglia compete un tratto di 50-60 chilometri, da coprire in entrambi i sensi, per cui ogni giro completo supera i 100 chilometri e può richiedere oltre un'ora, dando l'idea che non ci sia vigilanza. Ora, fermi restando i tratti di competenza, se ne stanno individuando gli spezzoni più a rischio e li sarà concentrata la percorrenza, che scenderà a 40-50 chilometri per ciascun giro completo. Restando pronti a intervenire sul resto dell'itinerario, dove vigilano gli ausiliari della viabilità, che i gestori autostradali hanno da una decina d'anni.

Le pattuglie, poi, dovranno tenere i lampeggianti accesi sia in marcia sia in sosta. Prassi già frequente, ora generalizzata. Sul fronte dell'incisività dei controlli, si agirà sulla velocità in corrispondenza dei cantieri e sui mezzi pesanti.

Postazioni autovelox sui cantieri di "lunga durata" (oltre cinque giorni) se ne vedono dal 2006, anche se non sempre attive. La novità è che l'apparecchio sarà piazzato a inizio cantiere e la pattuglia alla fine, per sfrutta-

re il rallentamento tipico del punto (il traffico si compatta dietro un mezzo lento) fermando gli autori delle violazioni più gravi, riuscendone a ritirare le patenti. Ciò andrà fatto sulle autostrade e, quando possibile, sulle extraurbane principali. Quanto ai mezzi pesanti, ai Cmr (Centri mobili di revisione, gli autoarticolati della Motorizzazione che intervengono su strada sui veicoli fermati dagli agenti) si aggiungono i Ds (Dispositivi speciali, controlli su alcol, droga, cronotachigrafi, gomme, peso del carico ed eventualmente altro). Lo schieramento sarà importante: agli uomini addetti al controllo si aggiungeranno equipaggi in movimento sul tratto precedente per selezionare chi fermare.

«Puntiamo molto sui Ds - dice Roberto Sgalla, direttore del servizio Polizia stradale - per dare non solo sicurezza a tutti, ma anche legalità alle imprese, come previsto dal protocollo d'intesa ministeriale Interno-Infrastrutture del 30 luglio 2009». Così dopo ogni servizio Ds ci saranno collegamenti radiofonici e comunicati stampa, per rendere noti i risultati.

## Infrazioni e soccorsi

Attività 2009 della Polizia stradale

Tipologia	Autostrade	Viabilità ordinaria	Totale
Gareggiamento in velocità (articolo 9-bis e ter)	88	100	188
Velocità pericolosa (articolo 141)	22.768	39.769	62.537
Eccesso di velocità (articolo 142)	546.551	350.414	896.965
Uso del sistema d'illuminazione (articolo 152)	10.468	12.679	23.147
Uso del casco (articolo 171)	956	6.153	7.109
Uso della cintura di sicurezza (articolo 172)	25.218	65.150	90.368
Uso dell'auricolare o vivavoce (articolo 173)	15.549	24.463	40.012
Guida sotto l'influenza dell'alcool (articolo 186)	6.324	20.461	26.785
Guida sotto l'influenza di sostanze stupefacenti (articolo 187)	742	1.469	2.211
<b>Totale infrazioni accertate</b>	<b>1.016.598</b>	<b>1.432.043</b>	<b>2.448.641</b>
<b>Attività di soccorso</b>	<b>246.843</b>	<b>219.720</b>	<b>466.563</b>

## Le forze schierate

Pattuglie impiegate dalla Polstrada negli ultimi cinque anni

Anno	Autostrada	Viabilità ordinaria	Totale
2005	231.572	294.736	526.308
2006	226.359	286.657	513.016
2007	228.732	289.349	518.081
2008	237.493	293.711	531.204
2009	233.868	287.605	521.473

Fonte: dipartimento Pubblica sicurezza - servizio Polizia stradale

## I «positivi» al test

I conducenti controllati di notte con etilometro per fascia oraria (dal 1° gennaio 2009 al 21 dicembre 2009)

Fascia oraria	Conducenti controllati	Conducenti controllati	% positivi su controllati
19-21	91.389	6.210	6,8
21-23	160.604	14.590	9,1
23-1	83.366	8.436	10,1
<b>Totale</b>	<b>335.359</b>	<b>29.245</b>	<b>8,7</b>

Fonte: ministero dell'Interno - Servizio Polizia stradale

## NELLE SCUOLE

### Una pattuglia tra i banchi

La Polstrada ha dal 2008 anche "pattuglie" che non intervengono su strada, ma nelle scuole: in ogni provincia sono stati formati poliziotti che, alla normale attività, affiancano quella tra i banchi. È l'ultimo passo di un percorso intrapreso nel 2000, quando la Polizia si rese conto che la repressione non basta: occorre soprattutto educare.

### Non solo educazione stradale

L'attività delle "pattuglie" scolastiche va oltre i diffusi corsi di educazione stradale: c'è un programma articolato chiamato Icaro, studiato con gli psicologi dell'Università La Sapienza di Roma e il ministero dell'Istruzione.

Negli ultimi anni, la parte più visibile di Icaro consiste in una carovana tra alcune città con spettacoli studiati per coinvolgere gli studenti. Altrove, Icaro si svolge in alcune scuole, dove gli agenti guidano discussioni con gli alunni. Lo scopo è colpire la loro sensibilità e verificare l'utilità dell'intervento con test in parallelo con classi dove invece non si è discusso.

Per questo, ogni anno si tiene una "due giorni" di formazione specifica per il grado di scuola in cui si svolgerà Icaro (per il 2010, le secondarie di primo grado) in cui i poliziotti interagiscono coi docenti.

I risultati vengono poi elaborati alla Sapienza, per fare ricerca e progettare le future campagne per la sicurezza stradale.

Il modello italiano è stato adottato anche dalla Ue, col nome Icarus.

Purtroppo Icaro tocca ancora poche scuole, anche per carenza di sponsor. Quest'anno per ora c'è solo la Fondazione Ania.