

**Sezione III
PREVENZIONE E
CONTROLLO PER LA
SICUREZZA STRADALE**

**Contributo del
Ministero dell'Interno
Dipartimento della Pubblica Sicurezza
Servizio Polizia Stradale**

PAGINA BIANCA

In linea generale l'anno appena trascorso ha segnato un positivo passo in avanti sul fronte delle attività poste in essere per migliorare la sicurezza stradale. Si sono infatti moltiplicate le iniziative di informazione ed educazione dei cittadini verso una più piena consapevolezza dei pericoli della circolazione, insieme ad azioni dirette a prevenire le condotte di guida più pericolose e a colpire severamente gli automobilisti più retrivi.

11 IL CONTRIBUTO GENERALE DEL MINISTERO DELL'INTERNO

L'obiettivo del Ministero dell'Interno, comune a quello del Ministero dei Lavori pubblici, è stato quello di ridurre l'incidentalità. L'azione è stata orientata su più livelli, da un lato agendo sul fattore umano, e cioè stimolando l'educazione a comportamenti corretti ed esigendo contemporaneamente condotte conformi alla legge e, dall'altro, promuovendo in ogni occasione la solidarietà, la comprensione ed il coordinamento tra tutti gli enti interessati dal problema - Stato, Regioni, Province, Comuni, Forze dell'ordine e tutte le istanze pubbliche e private - le cui energie sono state unite ed indirizzate verso scopi comuni concordati.

Nel settore della sicurezza stradale l'attività del Ministero dell'Interno si è altresì sviluppata prestando un contributo diretto attraverso l'azione della Polizia di Stato e, in particolare della Specialità Polizia Stradale che sono organicamente in esso incardinate.

11.1 L'ATTIVITÀ DI COORDINAMENTO DELLE FORZE DI POLIZIA

Secondo quanto previsto dall'articolo 11 del Codice della Strada, al Ministero dell'Interno compete il coordinamento dei servizi di polizia stradale da chiunque espletati. Proprio il coordinamento è stato, nella logica delle norme del codice della strada del '93, la risposta organizzativa per una più efficiente tutela di quelle garanzie di libertà ormai consolidate nel nostro patrimonio giuridico.

È un punto di novità del codice, oggetto di attenzione particolare da parte del Ministero dell'Interno, anche perché non è stato ancora

completamente attuato in relazione agli effetti di omogeneizzazione di questa particolare attività espletata da diverse Forze di Polizia.

L'attività di coordinamento degli interventi in materia di sicurezza stradale rappresenta, infatti, lo strumento più efficace per raggiungere l'obiettivo comune della riduzione degli incidenti. In questo settore, il coordinamento svolto dal Ministero dell'Interno ha un ambito più ampio di quello previsto dalle altre norme, visto che i destinatari di tale azione, secondo il legislatore del Codice della Strada non sono soltanto le principali Forze di Polizia (Polizia di Stato, Carabinieri e Guardia di Finanza), ma anche gli organi che, ai sensi dell'articolo 12 del Codice, possono espletare i servizi di polizia stradale anche in via occasionale.

Il Ministero dell'Interno sta accrescendo questo ruolo di coordinatore per dare uniformità all'azione di garanzia della sicurezza sulle strade con un'azione rivolta a più soggetti, che concorrono a realizzare un fine comune con attività distinte, affinché queste ultime siano ordinate secondo un disegno unitario in vista di risultati di interesse comune.

11.2 AZIONI SPECIFICHE

11.2.1 Il contrasto del fenomeno delle cosiddette "stragi del sabato sera"

Particolare attenzione è stata dedicata a problematiche di sicurezza stradale che hanno destato preoccupazione anche in sede internazionale e sono sempre oggetto di analisi da parte del mondo scientifico e sociale: si tratta del preoccupante fenomeno della guida sotto l'influenza di alcool e di sostanze stupefacenti, il cui abuso oltre ad incidere sulla salute personale dell'individuo, determina una particolare condizione di pericolosità del soggetto per l'incolumità degli altri, quando egli si pone alla guida.

Il fenomeno ha assunto in questi ultimi anni una preoccupante dimensione in termini di allarme sociale fino ad acquisire una autonoma fisionomia statistica con la denominazione di "stragi del sabato sera". È così definito l'incidente stradale che vede coinvolto almeno un conducente con età compresa tra i 18 e i 32 anni, verificatosi nelle ore notturne tra le 22 e le 6 tra il venerdì e la domenica.¹¹³

Le maggiori iniziative per il contrasto di tale fenomeno hanno mirato sia alla trasmissione tra la popolazione giovanile di messaggi positivi

¹¹³Su questo argomento si veda anche il precedente paragrafo 7.4, "Le stragi del sabato sera".

sulla vita, sui pericoli della perdita dei riflessi durante la guida, sulla tutela dell'incolumità propria ed altrui, sulla cultura della sicurezza, sia al coordinamento delle attività di controllo lungo la rete viaria da e per i luoghi di ritrovo giovanile.

Determinante in questo contesto è stata l'opera di coordinamento politico-amministrativo svolta a livello provinciale dai Prefetti che hanno promosso forme sinergiche di azione sia preventiva che di controllo tra tutti i soggetti pubblici, privati e di volontariato interessati ad interventi in favore del mondo giovanile.

I risultati ottenuti confermano la validità di queste scelte. L'Osservatorio permanente istituito presso il Ministero dell'Interno per il monitoraggio del fenomeno infortunistico delle "stragi del sabato sera", ha analizzato i risultati ottenuti dagli Organi di polizia stradale, rilevando come con il crescere del numero dei controlli ai conducenti per accertare lo stato psicofisico crescono in proporzione i casi di guida in stato di ebbrezza o sotto l'influenza di sostanze psicotrope (quasi il 12% dei soggetti controllati).

Durante il 1998 nel periodo di osservazione – che, per convenzione, è stato fissato nel periodo dal 1° Luglio al 15 Settembre – sono stati controllati 11.626 conducenti, dei quali 1.199 (circa il 10%) sono risultati avere un tasso alcoolemico superiore a quello previsto dalla legge (0,8 gr/l).

11.2.2 Attività di controllo del trasporto di merci pericolose

Sono stati predisposti controlli coordinati a carattere nazionale lungo le principali arterie stradali, che in sintonia con le indicazioni dei Prefetti a livello provinciale per la prevenzione dei disastri in relazione a dispersione di sostanze pericolose nell'ambiente, hanno dato un impulso al settore dell'autotrasporto verso una maggiore sensibilizzazione al rispetto della normativa in materia.

La materia è oggetto anche di particolare attenzione da parte del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, quale referente nazionale in ambito UE per la verifica delle prescrizioni ADR, recepite dal 1997 nel nostro ordinamento giuridico.

11.2.3 Prevenzione del fenomeno del lancio di oggetti dai cavalcavia

Il fenomeno del lancio di sassi o di oggetti dai cavalcavia stradali, espressione di un disagio morale e civile degli strati più giovani della società, viene considerato nella sua effettività, al di là della risonanza giornalistica, e per le iniziative concrete assunte dagli organismi pubblici ed enti privati direttamente interessati dal problema.

Nell'anno trascorso, peraltro, si è manifestata una drastica riduzione del fenomeno a testimonianza della bontà delle strategie di contrasto poste in essere.

Sono state registrate 404 segnalazioni di eventi sospetti, a fronte dei quali 21 persone sono rimaste ferite lievemente e sono stati rinvenuti dagli organi di polizia intervenuti sul luogo del fatto 163 oggetti contundenti, in gran parte sassi. L'attività investigativa ha portato all'arresto di 2 persone per tentato omicidio e a 26 persone denunciate in stato di libertà, di cui 15 minori:

11.3 CONTRIBUTI ALL'INFORMAZIONE E ALLA SENSIBILIZZAZIONE

11.3.1 CCISS e ISORADIO

A livello centrale, il Dipartimento della Pubblica Sicurezza - e per esso il Servizio Polizia Stradale - ha dato un contributo essenziale e qualificato al mondo dell'informazione stradale attraverso una più incisiva presenza in seno al CCISS (Centro di Coordinamento Informazioni sulla Sicurezza Stradale), per assicurare all'utenza notizie quanto più puntuali e tempestive e perché venga messa a disposizione del pubblico la consolidata esperienza maturata dalla Polizia Stradale sui temi della circolazione stradale.

Il compito di validazione delle informazioni provenienti dalle articolazioni periferiche dei soggetti istituzionalmente presenti in questo organismo viene assicurato dal Nucleo Polizia Stradale che opera nelle 24 ore all'interno della Sala Operativa, mentre un funzionario della Polizia Stradale funge da raccordo tra l'attività svolta dalla Centrale Operativa e il Ministero dell'Interno.

Ulteriori contributi per una diffusa e capillare azione informativa degli utenti è stata svolta a livello centrale anche attraverso un appunta-

mento settimanale riservato da ISORADIO - RAI, isofrequenza di importanza strategica che copre un tratto considerevole della rete autostradale, alla Polizia Stradale per rispondere alle domande del pubblico sulla disciplina della circolazione stradale e su qualsiasi altro aspetto di interesse.

Anche a livello regionale attraverso i Compartimenti della Polizia Stradale è stato dato largo spazio alle collaborazioni con i mass media in relazione alle diverse tipologie di traffico che interessano i bacini di utenza.

11.3.2 Campagne di sicurezza stradale

Il Ministero dell'Interno, attraverso il contributo della Polizia Stradale, in collaborazione con il Ministero dei Lavori Pubblici ha partecipato all'iniziativa del Pullman Azzurro al seguito dell'81° Giro Ciclistico d'Italia con una campagna di sicurezza stradale che ha coinvolto centinaia di giovani, nominati per un giorno *"vedette della sicurezza"*.

Sono stati organizzati incontri presso istituti d'istruzione di ogni località di partenza del Giro per parlare di velocità, cinture di sicurezza e casco, distribuendo gadget e materiale informativo, ed è stata richiamata l'attenzione anche degli insegnanti e dei genitori presenti sul fatto che l'incidente stradale rappresenta purtroppo la prima causa di mortalità nei giovani.

Un'intensa campagna di stampa ed il coinvolgimento delle reti radiotelevisive a carattere nazionale hanno dato impulso a questo nuovo tipo di approccio al mondo giovanile, tanto da poter riproporre anche in occasione del Motor show di Bologna la formula della *"vetrina sulla sicurezza stradale"* in apposito stand nell'area fieristica.

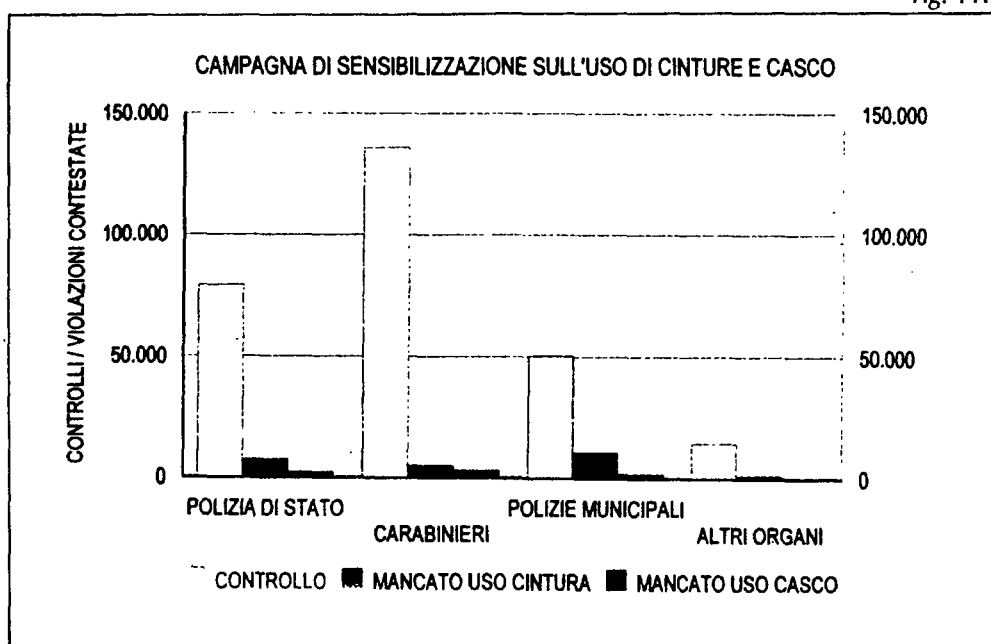
11.3.3 Campagna di sensibilizzazione per l'uso delle cinture e del casco

È stata intrapresa una campagna di sensibilizzazione sull'uso delle cinture di sicurezza e sui sistemi di ritenuta per bambini, nonché per l'uso del casco che, con uno sforzo congiunto di tutte le Forze di Polizia, delle Polizie Locali e di tutti gli altri soggetti abilitati a svolgere servizi di polizia stradale, in due settimane, nel mese di agosto e di settembre ha consentito di controllare 399.500 conducenti e di accertare 15.037 violazioni per il mancato utilizzo delle cinture di sicurezza e 5.043 violazio-

ni per il mancato uso del casco.¹¹⁴ In particolare:

- la Polizia di Stato ha controllato 79.501 veicoli contestando 7.764 violazioni circa l'uso delle cinture di sicurezza e 2.356 per il mancato uso del casco;
- l'Arma dei Carabinieri ha controllato 135.864 veicoli contestando 5.204 violazioni circa l'uso delle cinture di sicurezza e 3.037 per il mancato uso del casco;
- le Polizie Municipali hanno controllato 50.380 veicoli contestando 10.532 violazioni circa l'uso delle cinture di sicurezza e 1.823 per il mancato uso del casco;
- altri organi di polizia stradale hanno controllato 14.239 veicoli contestando 1.288 violazioni circa l'uso delle cinture di sicurezza e 205 violazioni per il mancato uso del casco, figura 11.1

Fig. 11.1



Ministero dell'Interno - Polizia di Stato

¹¹⁴Il fatto che su 399.500 controlli siano state contestate 20.080 violazioni, pari al 5,0% dei controlli, non comporta che il 95% dei conducenti indossasse la cintura di sicurezza o il casco in quanto i dati si riferiscono ad una campagna di sensibilizzazione il cui scopo principale era quello di incentivare l'uso dei dispositivi di sicurezza e non quello di reprimere le violazioni.

11.4 ULTERIORI MISURE

11.4.1 Ausiliari della viabilità stradale

Sulle autostrade, la consolidata collaborazione tra Dipartimento della Pubblica Sicurezza e Società concessionarie ha consentito di porre in atto moduli operativi capaci di reagire bene alla maggioranza delle richieste di sicurezza.

La presenza contemporanea sul territorio autostradale di personale della Polizia Stradale e delle Società ha contribuito a raggiungere e mantenere elevati i livelli di sicurezza, nonostante il costante incremento del traffico e l'utilizzazione della rete autostradale in modo diverso da quello che si è abituati ad immaginare. Si registrano infatti **percorrenze medie di 50 chilometri** con un traffico particolarmente accentuato nelle aree metropolitane e l'uso dell'autostrada, soprattutto intorno alle grandi città, simile a quello della strada ordinaria.

Si è perciò provveduto a regolamentare l'istituzione della figura degli *"ausiliari della viabilità"*, che apre nuove possibilità di servizio all'utenza autostradale in termini di sicurezza e di rapidità di intervento per rimuovere situazioni di disagio della circolazione.

Il documento costituisce il primo atto di un progetto in corso di realizzazione con il quale si è voluto razionalizzare e delineare in concreto una **figura alla quale le società concessionarie assegnano l'esercizio di alcuni compiti loro attribuiti dal Codice della Strada**.

È stata così creata una figura di supporto per l'attività delle Concessionarie che possa rappresentare un punto di riferimento convenzionalmente istituzionalizzato per la Polizia Stradale, alla quale riconoscere la possibilità di svolgere, in modo uniforme e regolamentato, alcuni compiti che contribuiscono ad accrescere la sicurezza sulle autostrade.

La presenza degli ausiliari affrancherà il personale della Polizia Stradale da compiti minori, consentendone l'impiego in settori che richiedono un'elevata professionalità, a vantaggio sempre di un maggior livello di sicurezza in autostrada.

Tramite gli ausiliari della viabilità autostradale le concessionarie potranno, d'altra parte, realizzare una serie di controlli sistematici dei comportamenti degli utenti che vanno ad incidere sul patrimonio stradale.

11.4.2 Tecnologie per l'accertamento sistematico delle violazioni

Il Ministero dell'Interno ha partecipato alla predisposizione di un decreto richiesto dalla Presidenza del Consiglio per l'individuazione dei criteri per l'installazione e l'uso di sistemi automatizzati di rilevamento dei transiti e delle violazioni commesse da veicoli negli accessi alle zone cittadine a traffico limitato.

Lo studio degli elementi valutati fanno ritenere che siano maturi i tempi per cominciare a parlare di controlli sistematici - e non a campione come oggi praticato - ai caselli o sulle tratte autostradali più interessate dal fenomeno infortunistico, superando il principio della necessità della contestazione immediata delle violazioni. L'ente gestore del sistema di rilevamento potrà utilizzare i dati statistici e le altre informazioni sul transito per fini interni, mentre la parte applicativa del sistema, accessibile alla Polizia Stradale, dovrà servire per perseguire le violazioni al Codice della Strada.

Questa nuova logica del controllo sistematico di alcune delle più gravi violazioni per la sicurezza stradale guida già le scelte politico-operative in alcuni Paesi dell'Unione Europea.

In Olanda, l'introduzione del controllo delle velocità sulle autostrade attraverso punti di rilevamento collocati ogni 2-5 chilometri ha permesso di registrare la **riduzione degli illeciti di oltre il 70% e la riduzione degli incidenti del 50% nel corso di due anni**. Nel Regno Unito la stessa filosofia ha **ridotto gli incidenti in autostrada del 60% in 10 anni**.

12 IL CONTRIBUTO DELLA POLIZIA DI STATO

12.1 ATTIVITÀ DI CONTROLLO E RISULTATI OTTENUTI

La Polizia di Stato, anche attraverso la sua componente specialistica – la Polizia Stradale – ha prestato un contributo rilevante all'obiettivo del contenimento del numero e della gravità degli incidenti stradali.

Scelte strategiche in termini di investimenti e di qualificazioni professionali hanno orientato risorse pubbliche e private verso un più elevato standard di sicurezza sulle strade italiane. Oltre al potenziamento dei servizi di vigilanza stradale – in controtendenza rispetto al più generale trend negativo del personale disponibile – si è realizzata una più fitta rete di controlli a carattere preventivo.

Notevoli riscontri tra gli operatori del settore e i cittadini sono giunti per le iniziative in materia di controlli dei tempi di guida e di riposo dei conducenti professionali, di repressione degli eccessi di velocità, di verifica dell'uso delle cinture di sicurezza, con pianificazioni nazionali per raggiungere il massimo sforzo sinergico.

Nonostante la diminuzione registrata della forza in termini assoluti nel corso del 1998 nei diversi settori di impiego della Polizia Stradale, sono state comunque assicurate su strada **410.589 pattuglie di vigilanza** stradale, delle quali oltre il 50% sulla viabilità autostradale, che hanno controllato **6.300.533 veicoli** (4.001.673 autovetture, 1.606.165 autocarri, 140.819 autobus, 266.677 motoveicoli e 285.199 ciclomotori).

L'attività di controllo dei veicoli e dei conducenti in relazione alla normativa sulla circolazione stradale ha consentito l'accertamento di **2.401.091 violazioni del Codice della Strada**, 34.928 violazioni di norme finanziarie connesse alla circolazione, 25.805 violazioni di leggi complementari che attengono soprattutto al trasporto su strada di derrate alimentari, merci, animali, merci in genere.

L'applicazione delle sanzioni accessorie in conseguenza di tali illeciti ha determinato:

- il ritiro di 68.604 patenti e di 61.288 carte di circolazione;
- il fermo amministrativo di 25.001 veicoli;
- il sequestro amministrativo di 20.206 veicoli.

Sono stati inoltre accertati 15.941 reati sempre nell'ambito della disciplina della circolazione stradale.

Sono stati riscossi più di 277 miliardi di lire, quali proventi del pagamento in misura ridotta delle violazioni al Codice della Strada da parte dei trasgressori.

Nel corso dei servizi di vigilanza stradale sono stati effettuati 634.573 soccorsi ad automobilisti in difficoltà.

12.2 APPARECCHIATURE SPECIALI PER L'ACCERTAMENTO DELLE VIOLAZIONI

Una considerazione particolare ha sempre ricevuto l'impiego di strumenti e tecnologie specialistiche nel settore dei controlli circa l'osservanza delle norme sulla circolazione stradale. Nel tempo è addirittura diventato peculiare e caratteristico della Polizia Stradale essere al passo dei tempi in relazione alle verifiche sull'efficienza dei veicoli, alle condizioni psicofisiche dei loro conducenti e in genere allo sviluppo e alla dinamica del traffico, che si ingenera anche nei cittadini la convinzione - come è vero - che nulla sfugga all'occhio umano (e non solo!) della pattuglia della Specialità.

L'attività di controllo del rispetto della disciplina normativa si concentra su alcuni settori più difficili, quali la repressione degli eccessi di velocità, il sovraccarico dei veicoli industriali, il rispetto dei tempi di guida e di riposo dei conducenti, l'inquinamento acustico, senza tralasciare né servizi specifici in relazione a località ed età degli utenti della strada in ordine all'abuso di alcool e droga, né rilevamenti a distanza di comportamenti illeciti che per l'intenso traffico o per altre cause sembrano di più difficile perseguimento.

Accanto all'attività ordinaria la Polizia Stradale si sta aprendo sempre più al campo della **sperimentazione di nuove tecnologie** che rendano più celere e quindi più diffuso, più pregnante il sistema di controllo. D'intesa con gli enti proprietari delle strade sono stati individuati siti stradali nei quali installare **sistemi mobili di pesatura** dei veicoli, in prossimità di spazi idonei per la sosta del veicolo in sovraccarico in attesa della sua regolarizzazione ovvero prima degli accessi in autostrada.

Nuovi sistemi di **telerilevamento della velocità** dei veicoli consentono alla singola pattuglia non solo di disporre l'accertamento della velocità ma anche di fermare in condizioni di sicurezza il conducente responsabile.

12.3 INTENSIFICAZIONE ESTIVA DEI SERVIZI IN AUTOSTRADA

Nel mese di agosto 1998 è stata disposta l'intensificazione dei servizi autostradali, con particolare riferimento alle aree di servizio e di parcheggio, allo scopo di prevenire fenomeni di microcriminalità e assicurare agli utenti soste tranquille. L'iniziativa, di cui si riportano di seguito i risultati, ha senza dubbio avuto esito confortante, consentendo di elevare il numero delle pattuglie autostradali nonostante la diminuzione complessiva del personale in forza alla Specialità, nonché di ridurre i fenomeni delinquenziali che si manifestano nelle aree autostradali:

Servizi di controllo attivati	n. 12.802
Personale impegnato (presenze complessive)	n. 19.122
Esito dei controlli:	
persone identificate	n. 122.551
veicoli controllati	n. 96.214
Stranieri accompagnati in Questura	n. 365
Segnalazioni al Questore ex artt.1 e 2 Legge 1423/56	n. 47
Denunce di reato ricevute	n. 313
Persone arrestate	n. 68
Persone denunciate in stato di libertà	n. 340

12.4 PROFILO DEI GIOVANI CONDUCENTI PIÙ TRASGRESSIVI

Lo sviluppo dell'attività di controllo della Polizia di Stato, ha permesso di tracciare un quadro analitico della trasgressività giovanile. In particolare è interessante rilevare che esistono alcune violazioni più ri-

correnti realizzate dai conducenti in questa fascia di età, così articolate:

- guida in stato di ebbrezza (art.186 del Codice della Strada): gli accertamenti presentano una punta massima di incidenza tra i 23 ed i 27 anni;
- eccesso di velocità (artt.141 e 142 C.d.S.): il 20% dei casi si colloca tra i 23 ed i 27 anni, il 19% tra i 18 ed i 22 anni; la trasgressività maggiore quindi non si presenta nella fascia dei giovanissimi, come del resto accade nel caso precedente;
- uso del casco protettivo (art. 171 C.d.S.): il 40% delle infrazioni riguarda persone con meno di 18 anni (ciclomotori), c'è un 2% tra i 18-22 anni ma torna un 18% tra i 23-27 anni;
- trasporto di persone sui ciclomotori (art. 170 C.d.S.): gli accertamenti riguardano per il 17% minori di 18 anni, il 56% tra i 18-22 anni, il 13% tra i 23-27 anni;
- precedenza (art. 145 C.d.S.): l'aliquota più grossa di trasgressività, il 15%, risulta tra i 23-27 anni;
- posizione dei veicoli sulla carreggiata (art. 143 C.d.S.): il 18% di trasgressività si evidenzia tra i 23 ed i 27 anni, solo il 13% tra i 18 ed i 22 anni;
- intimazione dell'alt da parte degli Organi di polizia stradale (art.192 C.d.S.): il minore di 18 anni non si ferma nel 13% dei casi, tra i 18-22 anni non si ferma il 25%; poi la percentuale diminuisce con l'età.

Dall'indagine emerge la sensazione che la trasgressività - o, meglio, la **"cultura della trasgressione"** - abbia una latitudine molto ampia e che coinvolga fasce diverse d'età.

I dati consentono di avere un primo sommario quadro dei comportamenti più trasgressivi dal quale si può intuire un paesaggio variegato, fatto di alti e bassi, ma che dimostra che **i più giovani - qualche volta tacciati di irresponsabilità - condividono tale accusa con soggetti appartenenti a fasce di età solitamente definite mature.**

Sezione IV
ASPETTI SOCIOSANITARI
DELLA
SICUREZZA STRADALE

a cura del
Ministero della Sanità
Istituto Superiore di Sanità

PAGINA BIANCA