



IL REPORTAGE

CRONACA

SEGNALARE CHI VIOLA IL CODICE STRADALE IN INGHILTERRA SI PUÒ E I MORTI SONO LA METÀ



Andare troppo veloci, aver assunto droghe e/o alcol, essere distratti alla guida, non usare le cinture di sicurezza: ecco le quattro cause principali degli incidenti stradali. Come è riuscita la polizia inglese a dimezzare il numero delle vittime? Siamo andati lì per capirlo. In nome (anche) di Francesco e Lorenzo, i nostri figli morti così

DI LUCA VALDISERRI

«**O**gni crimine ha almeno una vittima. Ogni vittima ha diritto ad avere una voce». Il sergente Andy Whittaker è stato in forza alla Polizia di Sheffield dal 1988 al 2018. Dal 2020 è un Family Liaison Officer, cioè la figura di collegamento tra le autorità e la famiglia della vittima di reato stradale. Nessun centralino da chiamare per farsi passare un ufficio dove, magari, in quel momento non c'è nessuno. Nessun

1 Alcuni agenti della polizia stradale di Sheffield e due colleghi della Polstrada italiana
2 il comando di polizia inglese
3 Un piccolo villaggio didattico
4 Un rilevatore di velocità
5 Un cartello con le regole anti incidenti

bisogno di riesplorare ogni volta la dinamica della morte di un figlio, un coniuge, un genitore, una persona cara. **Il Family Liaison Officer conosce la situazione: è stato lui a comunicare la notizia alla famiglia, è lui a cercare di evitare la "vittimizzazione secondaria"**. Il sergente Whittaker ha organizzato la visita - mia, di Stefano Guarneri e di due agenti della Polizia Stradale italiana - nel quartier generale della Polizia dello South Yorkshire, a Sheffield. Scopo del viaggio: imparare a salvare vite. Nel 2022 i morti italiani sulla strada sono stati





3.159 (dato Istat per difetto, perché non tiene conto dei decessi avvenuti 30 giorni dopo l'incidente), nel Regno Unito 1.766.

Stefano c'era già stato molti anni fa, io sono un neofita. Stefano è il babbo di Lorenzo, ucciso a 17 anni e mezzo da un motociclista ubriaco e sotto l'effetto di stupefacenti, il 2 giugno 2010. È stato uno dei pilastri dell'introduzione del reato specifico di "omicidio stradale" e non si è mai fermato nella sua battaglia. Io sono il papà di Francesco, vittima di omicidio stradale a Roma, nella notte tra

le quattro cause che "causano morte o ferite gravi sulle nostre strade": 1) eccesso di velocità; 2) guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti; 3) distrazione; 4) mancato uso delle cinture di sicurezza.

In Italia il lavoro da fare sul punto 1) è enorme. Al volante pensiamo di essere tutti Verstappen. L'Università della Sapienza di Roma ha proposto un test sulla valutazione del comportamento proprio e altrui alla guida. I voti che gli intervistati hanno dato a se stessi sui temi del rispetto del limite di velo-



il 19 e il 20 ottobre 2022. Fra avrebbe compiuto 19 anni il 1 novembre, la ragazza alla guida dell'auto aveva un tasso alcolemico triplo rispetto al consentito, una velocità superiore al consentito, era "non negativa" ai cannabinoidi, ha perso il controllo della sua auto.

La descrizione non è casuale. Dopo anni e anni di immobilismo – e di questo va ringraziato il ministro Salvini – sta per essere aggiornato il Codice della Strada. È già passato alla Camera, è in discussione al Senato. Però ha sollevato molte polemiche da parte delle associazioni di familiari vittime della strada, dei ciclisti, degli ecologisti, dei favorevoli alle zone 30 km/h nelle città. **C'è chi lo ha chiamato il nuovo Codice della Strada.** Le novità sono norme più severe per chi si mette alla guida in stato di ebbrezza e/o dopo l'uso di sostanze stupefacenti. La parte sanzionatoria è senza dubbio un forte deterrente. Quello che manca, semmai, mi viene ricordato dal banner che vedo appena entrato nella sede della Polizia di Sheffield: The Fatal 4,

cità, dell'uso dello smartphone alla guida, dell'uso della cintura di sicurezza e della non guida dopo aver bevuto vanno dall'8,1 all'8,7. Se alla guida non siamo noi, i voti vanno dal 5,1 al 5,9. La colpa è sempre degli altri. Tre sono i punti che più mi hanno colpito e che sarebbe importante replicare in Italia: 1) la partecipazione attiva del cittadino nella sicurezza stradale; 2) la gerarchia degli utenti della strada; 3) l'uso della tecnologia.

IL CITTADINO

La Polizia dello South Yorkshire dispone di 30 autovelox fissi, 20 che misurano la velocità media (come i "Tutor" italiani) e 6 van mobili usati 4 per volta in 3 turni giornalieri. È la Polizia e non il Prefetto, come da noi, a decidere dove posizionare gli autovelox dentro speciali box. Per ragioni di costo e di risorse umane per il controllo dei video ci sono molti box vuoti ma gli autovelox sono posizionati a rotazione e l'automobilista non sa mai se il box che sta incontrando è vuoto o pieno. I misuratori

30

GLI AUTOVELOX FISSI DEI QUALI DISPONE LA POLIZIA DELLO SOUTH YORKSHIRE. IN PIÙ HANNO 6 VAN MOBILI USATI PER 4 VOLTA IN TRE TURNI GIORNALIERI





della velocità media funzionano nei due sensi di marcia e operano su strada normale e non, come in Italia, solo in autostrada. In Italia la legislazione che regola dove mettere gli autovelox è contenuta in un decreto ministeriale di 18 pagine.

La vera "rivoluzione", però, sta nella possibilità da parte dei cittadini di segnalare eventuali reati stradali con un video preso con uno smartphone o con una telecamera, tipo quelle che i ciclisti montano sul casco. Il video viene linkato sul portale della Polizia e deve essere integrato da un formulario con i dati personali di chi denuncia il fatto (passaggio con il rosso, mancata precedenza, sorpasso pericoloso nei confronti del ciclista, mancato arresto prima delle strisce pedonali...). In Italia, per una distorta idea della privacy, chi posta su un social un'automobile in sosta senza permesso in un parcheggio per disabili deve oscurare la targa. In Inghilterra denunciare un comportamento scorretto è forma di cittadinanza, in Italia è una "spiata". Basta leggere molti commenti, aberranti, a difesa di Fleximan. Chi in Inghilterra viene multato per eccesso di velocità non superiore al 10% del limite paga 88 sterline (110 euro) e deve partecipare a un corso di tre ore per migliorare la consapevolezza sul pericolo dell'eccesso di velocità. Sopra il 10% la multa diventa molto più alta e vengono tolti punti dalla patente.

LA GERARCHIA

Il codice della strada inglese è stato modificato nel gennaio 2022 e ha inserito il concetto della gerarchia degli utenti della strada: non sono tutti uguali ma quelli più grandi hanno più responsabilità e quelli più deboli hanno maggiori diritti. La gerarchia è: pedoni, ciclisti, cavalli, moto, auto, minibus e camion. In Italia, tra i morti del 2023, vanno contati 434 pedoni e 197 ciclisti. I cosiddetti "vulnerabili".

LA TECNOLOGIA

La ricerca di tecnologia sempre più sofisticata nel Regno Unito non ha timore di copiare esempi stranieri. Vedi la sperimentazione delle telecamere digitali mobili per la sicurezza stradale (MDRSC) serie T del gruppo Sensys Gatso, già usate nello stato di Victoria, in Australia. Il sistema utilizza un radar multi-tracciamento che viene installato sui veicoli della Polizia e consente alle auto di pattuglia di misurare la velocità dei veicoli sia durante la guida (in tutti e due i sensi di marcia e fino a



LE MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA

COM'È OGGI

Guida con tasso alcolemico tra 0,8 e 1,5: sanzione da 800 a 3.200 euro, sospensione della patente fino a un anno, rischio arresto

ALCOL



COM'È CON LA NUOVA RIFORMA

Per ebbrezza grave si aggiunge l'obbligo di installazione per 2 o 3 anni dell'alcolock che impedisce l'accensione del motore con minima traccia d'alcol

Per contestare il reato di guida sotto effetto di droghe il guidatore deve essere in stato di alterazione



DROGHE

Basterà la positività al test antidroga che rileva la presenza in corpo di sostanze assunte anche giorni prima

GUIDA CON TELEFONINO IN MANO

Multa da 165 a 660 euro e via 5 punti dalla patente. Sospensione in caso di recidiva



Multa da 250 a 1.000 euro, ritiro della patente e, se si viene fermati per strada con meno di 20 punti sulla patente, altra «mini» sospensione

NEOPATENTATI

Per il primo anno si possono guidare solo auto sino a 55kW/t o 70 kW (M1)



Per i primi 3 anni si possono guidare solo auto sino a 75kW/t o 150 kW (M1)

MONOPATTINI

Obbligo di casco fino ai 18 anni di età



Obbligo di casco, targa e assicurazione Rc. Limite di circolazione alle città

Piparra

Le modifiche al Codice della Strada, già ratificate dalla Camera, sono in discussione al Senato

sei corsie) sia quando sono parcheggiate lungo la strada. La tecnologia di Intelligenza Artificiale Acusensus (chiamata Heads Up) ha rilevato conducenti che utilizzavano telefoni cellulari o non indossavano le cinture di sicurezza su una delle strade più trafficate del Devon e della Cornovaglia. **Nelle prime 72 ore di implementazione, il sistema ha rilevato 117 reati legati ai telefoni cellulari e 180 infrazioni alla cintura di sicurezza.** Le telecamere utilizzano l'intelligenza artificiale per rilevare potenziali reati ma tutte le immagini vengono successivamente esaminate da un essere umano. Peccato che nella lista di infrazioni rilevabili con telecamera il legislatore italiano si sia dimenticato di inserire l'articolo 172 (cinture di sicurezza e seggiolini per bambini) e il 173 (smartphone alla guida). La tecnologia è pronta. La vogliamo usare davvero? A pensar male si fa peccato, ma spesso si indovina: fare troppe multe a chi guida mettendo in pericolo la propria vita e quella degli altri non è popolare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



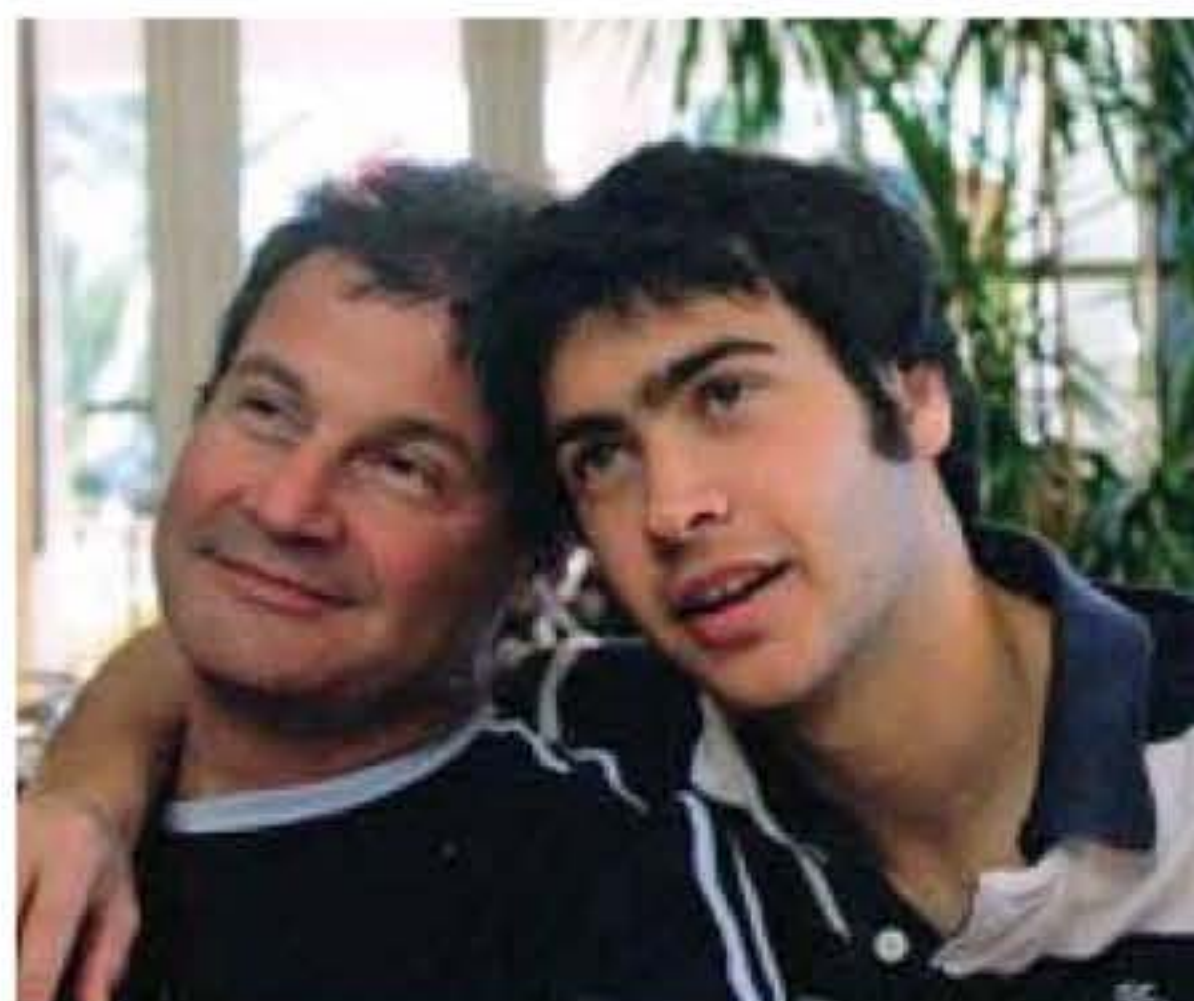


CRONACA

DI LUCA VALDISERRI

«LA TECNOLOGIA SALVA VITE PERCHÉ IN ITALIA NON LA USIAMO?»

Stefano Guarnieri, padre di Lorenzo, ucciso a 17 anni: «Manca la volontà di cambiare»



Stefano Guarnieri, vicepresidente dell'Associazione Lorenzo Guarnieri Onlus, babbo di un ragazzo di 17 anni ucciso da un motociclista sotto l'effetto di alcol e stupefacenti il 2 giugno 2010, da sempre in prima fila per aumentare la sicurezza stradale e salvare vite: perché studiare proprio il modello inglese?

«Con popolazione e ricchezza simili alle nostre, l'Inghilterra ha la metà delle morti sulla strada e un settimo di quelle sul lavoro. L'uso della tecnologia che fanno a supporto della sicurezza è impressionante. E pensare che vent'anni fa avevano la nostra stessa mortalità sulle strade». **Anche nel Regno Unito vedono gli autovelox come "trappole per fare soldi?"**

«Al contrario. Si basano sulla prevenzione: comprano dati di una società di

Stefano Guarnieri con il figlio Lorenzo, ucciso a 17 anni nel 2010 da un motociclista sotto l'effetto di alcol e stupefacenti. Sotto un ritratto di Francesco Valdiserri, 18 anni, travolto e ucciso da una ragazza sotto l'effetto di alcol e che guidava oltre il limite di velocità



comunicazione che fornisce per ogni strada la velocità di picco, la velocità media dei passaggi di auto e altri parametri grazie alla rilevazione attraverso gli smartphone. Si analizza dove sono più numerosi i casi con velocità sopra i limiti e lì partono i controlli. Si agisce prima che ci scappi il morto. In Italia si occupano di violazioni e reati stradali la Polizia Stradale, i Carabinieri e le Polizie Municipali. Nel regno Unito esiste solo la Road Police che è suddivisa nelle varie contee ma che presenta ovunque la stessa organizzazione e identica formazione a livello nazionale. I poliziotti non svolgono i compiti amministrativi, per questi ci sono gli impiegati civili. Il dipartimento che si occupa della gestione degli autovelox e delle multe è interamente formato da impiegati civili e a capo ha un civile. Hanno solo un poliziotto che è quello che verifica la "sanzionabilità" delle violazioni segnalate dai cittadini e decide entro 14 giorni se c'è stata o meno un'infrazione al regolamento. Per le sanzioni da autovelox, invece, è tutto automatico».

Come viene garantita l'attenzione alle vittime?

«Da ormai più di 15 anni la polizia e la magistratura inglese hanno fatto enormi passi in avanti nella corretta gestione delle vittime di reato. Da tempo hanno istituito la figura del poliziotto di collegamento con la famiglia della vittima di reato (Family Liaison Officer - FLO), che rappresenta il punto di riferimento per le vittime e i loro familiari per avere informazioni. A livello di magistratura esiste un codice di procedura per la gestione delle vittime in tribunale: il Victim code of practice. Si tratta di un documento importante che identifica tanti diritti per le vittime di reato da esercitare anche durante le fasi di giudizio».

Siamo senza speranza?

«In Italia non mancano né risorse né competenze. Manca la volontà di cambiare. Basterebbe considerare la sicurezza stradale e quella sul lavoro alla stregua della sicurezza urbana. Per chi ci amministra e governa, invece, sono "solo" incidenti stradali e incidenti sul lavoro. È stata la sfortuna. Invece molto spesso sono reati che possono essere evitati con un'efficace attività di educazione, prevenzione e controllo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA