



Sicurezza Stradale e Law-Enforcement: ecco la situazione europea Il rapporto ETSC mette a nudo campioni e schiappe E noi? Ognuno tragga le sue conclusioni

(ASAPS) BRUXELLES – La situazione della sinistrosità nell'UE non è affatto rosea e il perché lo spiega l'ETSC (European Transport Safety Council), confermando ciò che anche l'ASAPS va ormai dicendo da tempo nelle proprie puntuali analisi scaturite dall'elaborazione dei dati sia dei propri osservatori che dagli indicatori istituzionali: parliamo della costante riduzione dei controlli di polizia e della stretta correlazione che passa tra questa "perdita" nel controllo del territorio (in pura chiave di vigilanza stradale) e l'impossibilità conseguente di aggredire certe tipologie di trasgressione.

Abbiamo iniziato a dirlo anche in tempi non sospetti, quando la crisi economica mondiale ancora non c'era: la nostra valutazione è iniziata quando all'operatore in divisa si è cominciato a preferire un box radar o una telecamera di sorveglianza. Certo, un rilevatore automatico di infrazioni non sente freddo, non pone problemi di sicurezza operativa, non si lamenta e, soprattutto, non si fa scappare nemmeno un trasgressore,

salvo poi – più o meno periodicamente – scoprire qualche furberia di troppo e scatenare il sospetto, a volte nemmeno troppo infondato, che alla prevenzione si preferisca far cassa.

Poi, il coordinamento: in Italia si è arrivati all'assurdo che con un numero unico dell'emergenza praticamente inventato da noi – il 112 – siamo ancora alla divisione territoriale, alla turnazione delle risposte (un giorno al 112 rispondono i Carabinieri, un altro la Polizia di Stato), a pochi, pochissimi ma eterni esperimenti di sale operative condivise sul modello lanciato ormai trent'anni fa negli USA col 911 e ormai in stabile funzionamento in molti altri paesi anche dell'UE.

Pensate quali risparmi – di tempo, umani ed economici – consentirebbe l'aver, in un'unica struttura, operatori di polizia, sanitari, Vigili del Fuoco, in grado di rispondere da una stessa cornetta e poter, istantaneamente, allertare più enti contemporaneamente.

Pensiamo cosa significherebbe, in caso di maxi incidente stradale, di una calamità o di un evento criminale o terroristico, poter avere un'unità di crisi sempre operativa: nel giro di pochi minuti, tutto sarebbe sotto controllo, anche in chiave evolutiva.

A ciò si aggiungano il progressivo invecchiamento dei ranghi, la dispersione di forze in crescenti compiti burocratici e un'illogica aspettativa di risultato conferita alla tecnologia. Ciò avviene anche in altri paesi dell'Unione, complice la continua crescita del traffico su ruota. Chi vuole farsi un'idea di ciò che stiamo dicendo, può sfogliare il rapporto "How traffic law enforcement can contribute to safer roads", pubblicato poche settimane fa dall'ETSC, che spiega quali sono i problemi e quali dovrebbero essere le soluzioni, prima tra tutte il Law Enforcement.

Il male assoluto della insicurezza della circolazione, che una volta era rappresentato dalla sola velocità, si è esteso a tutto il comportamento del conducente, che potrebbe essere più facilmente prevenuto

con la presenza di pattuglie in strada. Vogliamo parlare del telefonino? L'ETSC ha scoperto ad esempio, nel suo decimo rapporto annuale sulla sicurezza PIN (Performance Index), che il numero di contravvenzioni per l'uso del cellulare alla guida – considerato oggi una delle principali cause di sinistro – è più che dimezzato nei paesi membri dell'UE che forniscono tali dati all'organismo.

Modello per tutti sembra essere la Norvegia, che negli ultimi 5 anni ha visto scendere la mortalità stradale del 44%, ottenendo un -20% solo nel 2015, ed arrivando ad un tasso di mortalità pari a 23 decessi per milione di abitanti.

Ma quali sono, oltre a velocità e telefonino, le cause di morte e lesioni gravi sulle strade comunitarie? Semplice: alcol, droga e cinture di sicurezza: il rapporto dell'ETSC ha accertato che nonostante esista una forte legislazione in materia, con previsione di sanzioni molto severe, per tutte queste trasgressioni, molti dei conducenti coinvolti in questi eventi non hanno rispettato una o più disposizioni di legge. Ecco, dunque, la necessità di intervenire prima dell'incidente, bloccando il comportamento trasgressivo prima che questo abbia conseguenze ulteriori.

Semplice no? Se vedo una persona armata, il mio dovere principale è quello di bloccarlo prima che inizi a fare fuoco.

È questo il "Law Enforcement": è un'azione diretta a far rispettare la legge, a reprimere cioè un comportamento umano trasgressivo prima che da esso derivino conseguenze.

Per l'ETSC, infatti, scegliere di voler diminuire la qualità della sicurezza stradale significa inserire l'operatività delle forze dell'ordine nell'ambito di una politica integrata, perché dove ciò accade – l'esempio della Gran Bretagna dovrebbe illuminarci – le curve statistiche in termini di morti e feriti sono sempre al rapido ribasso.

Riguardo alla velocità: la velocità eccessiva o inappropriata (nel CDS la troviamo definita all'art. 141 con la locuzione "non commisurata") è oggi causa di circa un terzo delle vittime della strada e comunque resta un fattore di aggravio di tutti gli altri. In questa consistente parte della sinistrosità, secondo l'ETSC, la presenza di divise sulla strada in grado di interrompere e sanzionare direttamente il trasgressore, dovrebbe comunque integrarsi con ciò che i tecnici definiscono "engineering", la progettazione cioè della struttura stradale e con il miglioramento dei veicoli, e, non ultimo con la tecnologia. Oggi, anche questo è fatto noto, la gran parte delle



multe per eccesso di velocità (quasi tutte, aggiungiamo noi) è gestita dai sistemi interamente automatizzati, che lavorano l'immagine risalendo all'intestatario del veicolo, redigono i verbali e li spediscono a casa, ma la procedura di identificazione del trasgressore è spesso vanificata dai confini nazionali e dalla mancanza di accordi comunitari in tal senso, e dalle leggi di ogni singolo Stato.

Pensate infatti che in Polonia e in Svezia ben il 70% degli autori di eccesso di velocità rilevati dalle telecamere di sicurezza, proprio quando si tratta di targhe estere rispetto al paese in cui l'infrazione viene accertata, non riceverà mai il verbale (in Francia la soglia è del 29%).

Secondo la Commissione Europea, i conducenti non residenti rappresentano circa il 5% del traffico stradale dell'Unione, ma una macchina fuori dal proprio stato di immatricolazione ha un tasso di trasgressione tre volte più alto rispetto ad un veicolo residenziale: questi dati, però, sono molto parziali visto che solo Belgio, Francia, Ungheria, Lituania, Paesi Bassi, Polonia e Spagna hanno inviato i dati.

Queste informazioni, che non sono raccolte in molti stati dell'UE, rendono fortemente probabile che la situazione sia analoga ovunque: in questo caso, cosa sta facendo l'UE? Possibile che si riesce a discutere anni delle misure delle vongole e non si riesca ad armonizzare un sistema di notifica comunitario?

Proprio noi dell'ASAPS parliamo, qualche anno fa, di un "tesoretto" che ogni anno buttiamo al vento, rappresentato dall'impossibilità di notificare atti di contravvenzione all'estero o di esigerne la riscossione al di fuori dei confini, per non parlare poi dell'assurdo caso tutto italiano:

da noi, infatti, alla sanzione inviata al luogo di residenza del trasgressore segue, quasi sempre, una seconda sanzione per la mancata comunicazione, da parte del proprietario del veicolo, dei dati relativi al conducente. Così, anche se il verbale risulta perfezionato, non segue alcuna sanzione accessoria né di decurtazione dei punti né di ritiro della patente e se uno ha soldi da spendere, teoricamente, può andare avanti all'infinito. I soldi ci sono ma il pericolo resta.

La possibilità poi di geolocalizzare i punti neri, consentirebbe, fin da ora, di concentrare la presenza di pattuglie proprio in quei tratti di strada più a rischio, spesso presidiati solo da sistemi automatizzati di rilevazione, con il risultato poi che i conducenti controllati potrebbero essere sottoposti a tutta una serie di controlli (dall'alcoltest al semplice possesso della patente di guida) che estenderebbero il concetto di "vigilanza stradale" a quello più ampio di "controllo del territorio", che in tempi come il nostro non guasterebbe di certo.

Ciò che abbiamo appena detto, trova piena conferma nei dati elaborati dall'ETSC, secondo i quali risulta complessivamente aumentata la capacità di accertare infrazioni da remoto, soprattutto nell'Europa Centrale ed Orientale, visto che nel Nord Ovest del continente i sistemi sono già in funzione da decenni.

Nei 20 paesi oggetto della rilevazione (non risulta che l'Italia sia tra questi, e comunque i dati sarebbero fortemente viziati dalla mancanza di collegamento tra le banche dati centrali e quelli delle polizie a ordinamento locale, ciascuna delle quali opera per proprio conto e servirebbe un coordinamento dell'ANCI), in 12 di essi

le attività di rilevazione automatica sono aumentate, mentre in 8 il dato è al ribasso.

L'asticella è al segno positivo in Serbia (+14%), in Lituania ed Estonia (+10%), in Polonia (+9%), in Portogallo (+8%), in Croazia e Danimarca (+6%). In questi stati è stata contemporaneamente registrata una significativa riduzione del numero dei morti (superiore alla media europea), ad eccezione di Serbia ed Estonia, che pur avendo incamerato un miglioramento dei dati sulle vittime, si è ancora al di sotto delle aspettative comunitarie.

Tra i paesi che invece hanno emesso un minor numero di verbali è da segnalare il caso di Svezia, Paesi Bassi e Finlandia, nei quali si è assistito ai più significativi rallentamenti nella riduzione della mortalità stradale dal 2010.

Regno Unito e Germania hanno, di contro, registrato una marcata riduzione delle vittime della strada e proprio nel Regno Unito, dove il numero di infrazioni automatiche si era ridotto a partire dal 2010 a seguito di tagli governativi, il numero è tornato ad aumentare nel 2015.

Riguardo alle ebbrezze: anche se le stime riferiscono che il 2% dei chilometri percorsi in Europa siano "guidati" in condizioni di ebbrietà alcolica, i dati certi dicono che attualmente il 25% di tutti i decessi stradali siano alcol-correlati. Al rapporto ETSC sono confluiti, per questa specifica voce, i dati di 14 paesi riferiti al periodo 2010/2015 (tra questi non c'è l'Italia). Ebbene, in sette di questi Stati il numero di controlli alcolemici è aumentato (tra questi: Polonia +39%, Estonia +24%, Portogallo 12%), mentre in altri sette risulta diminuito (citiamo la Svezia, -13%, Cipro, -10%, Inghilterra e Galles -5%). In Estonia, Polonia e Finlandia il Law-Enforcement risulta essere il più imponente, rispettivamente con 677, 466 e 279 alcoltest ogni 1.000 abitanti nel 2015, ma anche stati come Austria e Slovenia si distinguono per il loro impegno con 189 e 156 test ogni 1.000 abitanti

In questa statistica chiudono Lituania e Romania, con "meno di 100 controlli", ma saremmo molto curiosi di conoscere il nostro dato. L'uso del condizionale è retorico e allude all'impossibilità, per noi italiani, di "sapere" con esattezza: allora ci proviamo noi dell'ASAPS anche se abbiamo infatti solo qualche dato relativo ad alcoltest eseguiti da Polizia Stradale e Carabinieri, in tutto 1 milione e 900 mila all'anno circa, mentre nessuna notizia arriva dal mondo delle Polizie Locali. Facendo i debiti conti, il lavoro di Specialità ed Arma in materia di contrasto alle ebbrezze condurrebbe,

in Italia, a circa 32 controlli ogni 1.000 abitanti: è dunque difficile pensare che si possano superare i 40/45 controlli, nella più ottimistica delle previsioni, per migliaio di cittadini, dato che ci inchioda agli ultimissimi posti della classifica.

Il risultato è che in Polonia, le vittime scendono altrove no.

Riguardo la cintura di sicurezza: nonostante sia un obbligo ovunque, solo il 90% degli europei la indossa regolarmente sui sedili anteriori e solo il 71% in quelli posteriori. Volete sapere come si fa a sapere ciò? Semplice: ci sono alcuni paesi che studiano i tassi di usura di tali dispositivi in occasione delle revisioni periodiche.

I tassi di usura sono risultati essere i più alti di tutti in Germania, in Svezia, in Gran Bretagna e nella sorprendente l'Estonia, con il 98% i passeggeri sul sedile anteriore, mentre i più bassi sono stati rilevati in Croazia (61%), in Italia (62%) – e finalmente qui ci siamo – in Serbia (74%), in Lettonia (82%) in Lettonia e in Ungheria (83%).

Dati virtuali forse, e anche fantasiosi, ma di certo lo studio tecnico della sinistrosità dimostra che, nel 2012, circa 900 persone avrebbero potuto salvarsi la pelle con un semplice "click" se il 99% di tutti gli occupanti (occupanti, non conducenti) avessero rispettato la norma. Per questo molte agenzie di sicurezza cercano di far emanare regolamenti all'UE che impongano i "fastidiosi" allarmi anche ai sedili posteriori.

La disparità aumenta ancora quando si parla di cinture sui sedili posteriori: si va dal 98% della Germania e della Repubblica ceca all'1% della Croazia. In Serbia, dietro, la allacciano solo il 7% dei passeggeri, in Italia il 15%, in Lituania il 33%: gli Stati che stanno facendo i progressi più significativi negli ultimi 5 anni, in questo ambito, sono Austria, Estonia, Repubblica Ceca, Danimarca e Svezia.

Nonostante l'altissima correlazione di decessi al mancato uso delle cinture, l'applicazione della norma in materia non è un obiettivo primario per la polizia, in molti Stati membri dell'UE, che anzi in alcuni casi è ancora considerata una violazione minore: i poliziotti, in questo ambito, si danno particolarmente daffare in Serbia e Romania con rispettivamente 25 e 24 verbali redatti ogni 1.000 abitanti, seguiti dalla Croazia con 23 e Slovenia con 20.

Relativamente all'uso del telefono cellulare durante la guida: se la modernità ha un prezzo, quello imposto dal dilagare su scala planetaria prima dei telefoni cellulari e poi degli smart phone, è sicuramente uno dei più alti. L'ETSC stima infatti che

le collisioni stradali siano direttamente collegate alla distrazione in una percentuale compresa tra il 10 ed il 30%. Gli studi scientifici dicono che i conducenti che guidano maneggiando il telefonino sono quattro volte più soggetti al rischio di provocare un sinistro.

Hai voglia a far campagne: quando sei in macchina e senti il trillo di un messaggio, non resisti, devi leggere. Si chiama F.OM.O. (Fear of Missing Out, paura di restare tagliati fuori) ed è uno dei comportamenti inconsci maggiormente studiati nella nostra modernità.

Quindi, l'unica soluzione è essere fermati ed essere messi di fronte alle nostre responsabilità, pagare il prezzo della nostra trasgressione e, soprattutto, subire la decurtazione dei punti.

Eppure, nonostante la correlazione tra comportamento e sinistro sia chiara, l'azione di contrasto repressivo resta blanda: su 19 paesi comunitari che hanno fornito dati sul numero di verbali redatti per questa violazione nel periodo 2010-2015, solo 8 hanno dichiarato aumenti (Polonia 22%, Croazia 17%, Serbia 12%, Grecia 8%), mentre negli 11 restanti Stati si è registrata una diminuzione (ad esempio Paesi Bassi -22%, Cipro -20%).

Siamo ancora lontani, e condividiamo la valutazione di ETSC, da una politica della sicurezza stradale armonizzata tra i diversi Stati ma che soprattutto sia loro imposta, esattamente come ogni altro regolamento, direttiva o legge. Senza questo passo, ognuno farà quel che vorrà, coi propri alibi e con le proprie giustificazioni.

Noi italiani non trasmettiamo molti dati e sapete perché? Semplice: non li raccogliamo. Abbiamo aperto questo lungo viaggio nella sicurezza stradale europea, descrittici dall'ETSC, parlando proprio di coordinamento. Ecco, diciamo che fino a quando tutte le polizie operanti in Italia non si decideranno a parlare uno stesso linguaggio, anche informatico, e fino a quando non saranno creati tavoli OPERATIVI (scusate i caratteri maiuscoli) nei quali tutti gli attori siano istituzionalmente chiamati a partecipare, a collaborare e soprattutto a "fare", pena l'avvicendamento dei responsabili, noi non potremo dimostrare quanto siamo bravi. E quindi, in assenza di informazioni, molti ci considerano schiappe. Peccato.

**Responsabile della Comunicazione
Asaps e Consigliere Nazionale**