

13:41:36



Polizia Stradale il Centauro intervista il Direttore Maria Luisa Pellizzari

Dott.ssa Pellizzari, se la mia memoria storica non mi inganna, lei è la prima donna al vertice della Polizia Stradale in Italia. Sappiamo che le donne sono presenti in percentuale elevata nella dirigenza della Polizia Stradale, ma qual è stato il suo impatto con l'arrivo al timone della Specialità, considerato che lei veniva da settori operativi completamente diversi?

Come funzionario di polizia prima e come donna poi è un grande orgoglio per me essere al vertice della Polizia Stradale, un'organizzazione a cui ho sempre guardato con profonda ammirazione per la capacità di essere vicina concretamente ai bisogni della gente. E mi fa piacere che sia trascorso qualche mese dall'insediamento per rilasciare questa intervista in modo più consapevole e con un approfondimento delle tematiche in gioco, dato che *Il Centauro* è diventato per tanti nostri dipendenti un fondamentale strumento di lavoro per la visione a trecentosessanta gradi sui temi della sicurezza stradale.

Neanche il tempo di arrivare che subito si è trovata ad affrontare quella sorta di nuova "era glaciale" che ha investito il nostro Paese dal primo febbraio con nevicate fortissime su larga parte della rete stradale. Come ci può descrivere questa sua prima esperienza dalla sala di Viabilità Italia?

In effetti il mio è stato un battesimo bianco: nevicate così eccezionali non si registravano da anni, in termini di quantità di neve caduta, estensione della perturbazione e persistenza nel tempo. Quadro atmosferico straordinario che ha comportato per tanti giorni consecutivi l'attivazione di Viabilità Italia, tavolo cui siedono tutte le componenti che sovrintendono, ciascuna per la parte di competenza, alla sicurezza della circolazione. Le decisioni assunte in

modo unanime e condiviso, hanno consentito di mantenere costantemente disponibili i collegamenti lungo le direttrici nazionali, nonostante la particolare asperità delle condizioni meteorologiche che hanno fatto registrare in quei giorni fenomeni rari quali vento gelido, bufere e pioggia gelata.

Da un punto di vista professionale è stata un'esperienza straordinaria che mi ha fatto capire in fretta quanto sia importante agire insieme su più fronti per limitare i disagi e mi ha fatto apprezzare la risposta eccezionale della Stradale in una situazione di grande stress. Ore al freddo e al gelo per soccorrere persone intrappolate dalla neve, per garantire il trasporto di farmaci e generi di prima necessità, per assicurare che le grandi arterie autostradali fossero percorribili almeno al traffico leggero, con la difficile e delicata attività di fermo dei mezzi pesanti. Sacrifici che hanno avuto il massimo riconoscimento con la recente assegnazione della medaglia d'oro al merito civile alla bandiera della Polizia di Stato, conferita in occasione del 160° Anniversario della sua Fondazione.

Sappiamo che nel decennio 2000 - 2010 abbiamo mancato, anche se di poco, l'obiettivo UE di un calo del 50% degli incidenti e delle vittime della strada. Per il decennio 2011 - 2020 si ripete l'obiettivo. Con quali strumenti lei pensa possa essere centrato? Qual è lo stato della sicurezza stradale nel nostro Paese oggi e gli aspetti più deboli su cui intervenire?

La direzione che seguiremo nel nostro Paese, così come in tutti quelli dell'Unione Europea, è senza dubbio quella tracciata dal nuovo programma stabilito della Commissione europea per il prossimo decennio e che si fonda su 7 obiettivi strategici. Tra essi, alcuni ci riguardano più da vicino e saranno terreno fertile per un nostro rinnovato impegno: il rafforzamento dell'educazione stradale e la preparazione

degli utenti della strada; il potenziamento dell'attività di controllo; la maggiore attenzione agli utenti deboli (pedoni, ciclisti e motociclisti).

Sotto il primo profilo, quello dell'educazione stradale, posso dire senza tema di smentita che l'Italia è all'avanguardia in Europa anche nella sperimentazione di nuovi linguaggi per trasferire il messaggio di legalità.

La Polizia Stradale è stata con Icarus capofila rispetto a 14 Paesi europei nella realizzazione insieme alla Facoltà di Psicologia della Sapienza di Roma di una ricerca e di un manuale per l'insegnamento dell'educazione stradale - che verrà tradotto a spese della Commissione europea in tutte le lingue dell'Unione - concepito come "cassetta degli attrezzi" con esercizi e giochi di ruolo capaci di coinvolgere i giovani. Sempre con Icarus abbiamo realizzato un film dal titolo *Young Europe di Matteo Vicino* che parla delle storie di tre adolescenti europei legate dal filo rosso degli incidenti stradali che ha già vinto il premio come miglior regia al Festival del Cinema di Milano.

Sul fronte dei controlli, la nostra presenza sulle strade per contrastare i comportamenti a rischio si è rinnovata puntando su dispositivi improntati alla flessibilità, alla visibilità - capace di per sé sola di infondere sicurezza ai cittadini - ed alla operatività per obiettivi, che vengono orientati in base alle strategie perseguite a livello centrale o calibrati sulle peculiarità e le esigenze di sicurezza espresse dal territorio.

Sul versante della tutela dei conducenti delle "due ruote", racconto con piacere di un progetto che stiamo portando avanti in collaborazione con l'Istituto Superiore di Sanità e che abbiamo chiamato ST.E.P. (Studio Efficacia Paraschieta), perché vogliamo che rappresenti un passo avanti sul fronte della sicurezza dei centauro. L'idea infatti è quella di monitorare i livelli di diffusione di simili dispositivi, anche se non obbligatori per il codice della strada, ed i loro effetti sotto il profilo sanitario in caso di incidente stradale, dopo che possiamo considerare passato a regime l'utilizzo del casco, al di là di residuali aree geografiche sulle quali c'è ancora bisogno che tutti i soggetti che possano contribuire perseverino per ottenere lo stesso risultato.

Direttore: dal 1992 il Codice della Strada ha subito ben 77 provvedimenti di modifica. L'ultimo con la legge 29 luglio 2010 n. 120. Ora alla commissione Trasporti della Camera è in discussione una legge delega che trasformerebbe ulteriormente il codice. Quali sono secondo lei i punti essenziali e irrinunciabili sui quali intervenire?

L'imperativo è quello di far chiarezza e di semplificare norme e procedure per favorirne la comprensione e il rispetto da parte degli utenti e la loro applicazione da parte degli operatori di polizia. L'ideale sarebbe che fosse accolta la proposta, sostenuta da molti, di un codice snello che affronti solo le norme di comportamento per lasciare ad altre sedi la definizione degli aspetti legati alle strade, alla segnaletica, ai veicoli.

Quanto ai punti cruciali sui quali riteniamo irrinunciabile intervenire, cerco di sintetizzare.

Anzitutto le procedure di accertamento dell'uso di stupefacenti alla guida. Le ultime modifiche normative non hanno risolto i problemi che, da sempre, caratterizzano questa importante attività delle forze di polizia e, anzi ne hanno complicato ulteriormente l'attuazione.

E' necessario un intervento normativo in grado di superare



le criticità e le difficoltà interpretative e operative presenti attualmente e rendere più efficace l'azione di contrasto da parte delle forze di polizia, in un settore, quello della lotta all'uso degli stupefacenti durante la guida, che riteniamo assolutamente strategico e prioritario per la sicurezza stradale.

C'è, poi, il problema dell'applicazione delle norme del codice della strada agli stranieri, soprattutto quando non sono oggetto di immediato fermo sulla strada. La mancanza di direttive e procedure adeguate in ambito comunitario fa sì che le violazioni dei conducenti dei veicoli immatricolati all'estero rimangano, di fatto, molte volte impunte. Per il rispetto di criteri di giustizia ed equità con i nostri connazionali, è necessario intervenire in modo che sia possibile applicare le sanzioni anche a distanza di tempo dal momento in cui sono commesse. L'ideale sarebbe creare una procedura simile a quella applicata dall'art. 207 del Codice in caso di contestazione immediata.

Infine, anche in relazione agli indirizzi generali in materia da parte dell'Unione Europea, andrebbe ulteriormente potenziato l'impiego dei dispositivi di controllo da remoto che consentano di effettuare le verifiche sull'intero flusso di traffico che circola su di una determinata arteria stradale e non a campione. Sono stata di recente ad Helsinki per un incontro dei rappresentanti di Tispol, dove tutti erano interessati ad importare il nostro sistema di controllo della velocità media che rappresenta sicuramente un'eccellenza italiana.

Andrebbero, ad esempio, previste anche altre violazioni che possono essere accertate con questa procedura, quali, il sovraccarico, la circolazione con revisione scaduta, ecc.

Cosa pensa dell'ipotesi omicidio stradale a favore della quale l'associazione Lorenzo Guarnieri anche



Foto Coraggio

col supporto di ASAPS ha raccolto oltre 58.000 firme?

Credo che il grande interesse che ha suscitato la proposta dell'associazione Lorenzo Guarnieri sostenuta dall'ASAPS risponda ad un'accresciuta sensibilità generale sui temi della sicurezza stradale.

A prescindere dai contenuti specifici della proposta, che saranno valutati dal Parlamento, come Polizia Stradale ci siamo sempre espressi favorevolmente per ogni iniziativa legislativa che punisca gravemente l'omicidio provocato dal conducente di un veicolo con violazione delle norme sulla circolazione stradale o, comunque, in modo più grave rispetto agli altri casi di omicidio colposo. Infatti, più che la tecnica legislativa ci interessa l'obiettivo che è quello di ridurre il numeri dei morti e dei feriti.

Quali sono i risultati dell'impegno al contrasto dell'alcol? Quali e quanti sono stati i controlli con gli alcoltest nel 2011 e fino ad oggi nel 2012?

Il 2011 si è concluso con più di 1.800.000 controlli effettuati da Polizia Stradale ed Arma dei Carabinieri con gli strumenti a ciò deputati, etilometro e precursori, quasi il 10% in più rispetto all'anno precedente. Nei primi 4 mesi di quest'anno, poi, a fronte di 580.845 controlli, sostanzialmente in linea con lo stesso periodo del 2011, nonostante le priorità operative dei primi due mesi dell'anno legate allo sciopero dell'autotrasporto e alle eccezionali neviccate, il numero delle violazioni per guida in stato di ebbrezza è diminuito del 14,6%, segno di come le campagne di sensibilizzazione condotte sul tema, specie nei confronti dei giovani, e nelle quali la Polizia Stradale da sempre crede profondamente, e la sistematicità dei test sortiscano un effetto positivo sul fenomeno. L'impegno in questo settore è forte e convinto: lo testimoniano in prima battuta i dispositivi contro le c.d. "stragi del sabato sera" che ogni fine settimana vengono messi in campo in tutto il territorio nazionale da quasi vent'anni, così come il rinnovarsi ogni anno dal 2004 della campagna "Guido con Prudenza" realizzata insieme alla Fondazione Ania per la sicurezza stradale. Ma la battaglia contro la guida

sotto l'influenza di alcool va combattuta quotidianamente, in ogni ora anche dei giorni infrasettimanali: in sostanza il nostro auspicio è che le nostre pattuglie possano sempre più avvicinarsi al conducente con "patente, libretto e soffi".

Sappiamo quanto siano scarsi i controlli su strada all'uso di stupefacenti per i noti problemi di rilevazione. A che punto siamo per una svolta su questo terreno?

Grazie alle modifiche al codice della strada apportate dalla legge 120/2010 è stata introdotta la possibilità di procedere all'accertamento della guida sotto stupefacenti *direttamente su strada* tramite esami cui è conferita dignità di "prova legale": questo dal momento in cui un decreto interministeriale avrà fissato le caratteristiche degli strumenti in grado di effettuarli. La Polizia Stradale sta impiegando diverse tipologie di precursori capaci di intercettare varie classi di droga nell'organismo del conducente tramite l'esame sulla saliva, con l'impegno di valutarne la performance in vista del concepimento del futuro "drogometro", strumento che permetterebbe di aumentare in modo esponenziale i controlli e contrastare efficacemente anche questo gravissimo comportamento alla guida. La determinazione con la quale stiamo affrontando questo tema è tanta, siamo in contatto con tutti gli attori che tanto a livello normativo quanto sotto il profilo scientifico possono fornire il proprio competente contributo per operare su questo delicatissimo fronte della sicurezza stradale.

Qual è la sua posizione sull'ipotesi 150 nelle autostrade a tre corsie con tutor? Non pensa che l'elettronica, in particolare nel contrasto alla velocità, stia prendendo uno spazio anche eccessivo e sbilanciato rispetto alla presenza fisica delle pattuglie in grado di contrastare le altre violazioni alcune ormai sistematiche (cinture, telefonino, ecc.)?

Sull'ipotesi del limite dei 150 km/h occorre valutare attentamente le caratteristiche tecniche e costruttive della strada in quanto la quasi totalità della rete autostradale italiana è stata progettata per velocità inferiori.

La tecnologia per il controllo della velocità media, nei 6 anni in cui ha funzionato su molta parte della rete autostradale, ha indubbiamente contribuito al raggiungimento di numerosi obiettivi: in primo luogo la riduzione significativa del fenomeno infortunistico, soprattutto quello correlato alla velocità eccessiva; in secondo luogo ha indotto comportamenti più prudenti e una velocità di crociera costante per tutti gli utenti in transito diminuendo, paradossalmente, i tempi di percorrenza di molti tratti autostradali perché la regolarità del flusso di circolazione, come noto, consente a tutti di mantenere velocità relative più alte rispetto a quando il traffico si muove in modo disordinato e caotico. Da ultimo sta abituando i conducenti ad un comportamento corretto anche senza la visibilità di una pattuglia di polizia.

Questo ha affrancato il poliziotto da operazioni routinarie. Le pattuglie possono essere impiegate laddove la professionalità e l'umanità non possono essere delegate alle macchine: penso agli interventi di soccorso, al rilievo degli incidenti gravi ma anche ai controlli più complessi come quelli all'autotrasporto, dove peraltro i software di cui abbiamo dotato le pattuglie ci semplificano il lavoro.

Concordo sulla necessità di incrementare i controlli sull'uso delle cinture di sicurezza soprattutto posteriori e dei seggiolini, così come sull'uso del cellulare per telefonate,



messaggini e e-mail che distraggono durante la guida. E a quest'ultimo riguardo non credo che sia impossibile che la tecnologia ci dia una mano, come si sta pensando negli USA con la disabilitazione del cellulare all'interno del veicolo.

Nel suo ruolo di responsabile del Centro di Coordinamento nazionale in materia di viabilità, come vede lo stato del coordinamento fra gli enti impegnati sulle strade? Pensa che in futuro il coordinamento fra le varie forze di polizia, in particolare le polizie locali, sarà potenziato? Come?

Il recente ingresso dell'Associazione Nazionale Comuni Italiani (A.N.C.I.) al tavolo di Viabilità Italia, fortemente voluto dalla Polizia Stradale, testimonia l'importanza che è attribuita al ruolo delle Polizie locali in caso di emergenza, come anello della catena di gestione del sistema viario che vede l'imprescindibile integrazione tra viabilità primaria sulla rete autostradale e quella ordinaria quale elemento strategico per una efficace riuscita delle operazioni sia durante gli esodi estivi che nel corso della stagione invernale.

In sede locale, d'altra parte, la figura dell'Autorità Provinciale di Pubblica Sicurezza continua ad avere un ruolo importante anche per la sicurezza stradale soprattutto in quelle realtà territoriali lontane dal capoluogo di provincia dove solo l'azione coordinata delle risorse di tutti gli organi di polizia stradale può dare effettiva risposta ai bisogni di sicurezza dei cittadini lungo le strade.

Sono assolutamente convinta che la sicurezza della circolazione e la fluidità delle arterie stradali passino necessariamente per un'azione coordinata e integrata di tutte le forze in campo. E non è un caso che Viabilità Italia rappresenti una *best practice* italiana presentata come tale nel 2010 al G8 dei Ministri dell'Interno di Varese.

Sappiamo che i tagli previsti e la Spending review non risparmieranno il Ministero dell'Interno, in un contesto così difficile quali sono le previsioni sulla dotazione di mezzi e materiali specialistici alla Polizia Stradale?

La manovra di contenimento della spesa pubblica avrà effetti sulla Polizia Stradale in una misura proporzionata a quanto accadrà per tutta la Polizia di Stato. Nondimeno le risorse di mezzi e materiali sono sufficienti per poter nel breve e medio periodo corrispondere alle esigenze dell'attività

d'istituto. Occorrerà maggiore oculatezza e una miglior pianificazione anche in vista degli impegni della Polizia Stradale verso obiettivi primari di controllo che abbiamo già visto in tema di condizioni psicofisiche alla guida, sicurezza passiva di conducenti e trasportati, verifiche sulla regolarità delle condizioni di trasporto professionale di persone e cose.

E sulla questione degli organici, con la ormai cronica carenza di personale nelle Sezioni, Distaccamenti ecc. e col personale che invecchia velocemente, quali prospettive?

La Polizia Stradale vive nella società con le difficoltà che riguardano tutti i settori. La gestione prosegue nella logica dell'ottimizzazione delle risorse avviata dai miei predecessori: la semplificazione delle procedure amministrative, la chiusura dei reparti in alcuni quadranti, la pianificazione operativa anche attraverso dispositivi interprovinciali sono tutte scelte volte al recupero di personale da adibire ai controlli e alla presenza su strada.

E anche il potenziamento dell'uso della tecnologia va in questa direzione. L'utilizzo del tutor ha consentito il dimezzamento delle vittime in autostrada nei tratti dov'è presente da più tempo, salvaguardando le pattuglie autostradali per compiti più significativi.

Ci può dire qualcosa sulle nuove tecnologie che affiancheranno i centauri della Stradale nel lavoro su strada?

La complessità dei compiti della Polizia Stradale ha tradizionalmente richiesto un alto sviluppo tecnologico per essere supportata ed offrire agli operatori strumenti ed attrezzature sempre al passo coi tempi. L'orizzonte verso il quale la Specialità sta guardando ci ha sollecitato a pensare a sistemi che possano innanzitutto implementare la consolle di bordo delle autovetture di servizio, così da rendere autonomo l'equipaggio nell'interrogazione delle banche dati e rapido nelle comunicazioni con la Sala operativa. Tale piattaforma viene integrata da un sistema lettura targhe capace di intercettare i veicoli che risultino rubati o da revisionare, alimentando con le immagini raccolte lungo l'itinerario il Sistema Centralizzato Nazionale Targhe e Transiti. D'altro canto, abbiamo voluto dotare le pattuglie di sistemi in grado di decifrare in modo veloce ed efficace i dati contenuti nei

cronotachigrafi digitali, al fine di tutelare compiutamente la normativa sui tempi di guida e di riposo sancita per gli autotrasportatori. Sul versante della rilevazione degli incidenti stradali, stiamo poi sperimentando delle attrezzature che permettono, grazie alla capacità di georeferenziare l'ambiente circostante, di elaborare la scena del sinistro fornendo tutti gli elementi necessari, velocizzando al contempo le operazioni di ripristino della circolazione. Infine stiamo dotando gli Uffici, e presto le pattuglie, di terminali P.O.S. fissi presso i Reparti in modo da consentire, sia agli stranieri sia ai conducenti professionali che hanno obbligo di effettuare il pagamento in misura ridotta nelle mani dell'accertatore, di risolvere velocemente il problema del pagamento della sanzione e liberare la pattuglia da ulteriori oneri connessi all'eventualità di dover applicare il fermo amministrativo del mezzo.

Sto pensando anche alla sicurezza dei nostri: con l'ACI stiamo lavorando ad un progetto per assicurare corsi di guida sicura alle pattuglie anche se per scaramanzia preferisco non fornire anticipazioni.

Lei che viene dal mondo investigativo come giudica l'attività di P.G. e di contrasto al crimine della Polizia Stradale sulla rete, in particolare quella autostradale? Quali progetti futuri?

Tutto viaggia sulla strada, anche purtroppo l'illegalità. E la Polizia Stradale, soprattutto in autostrada dove ha l'esclusività del controllo del territorio, è il primo sensore e baluardo ad ogni forma di criminalità anche quando l'indagine transita poi ad altri uffici della Polizia di Stato.

Date le mie precedenti esperienze conoscevo la professionalità della Specialità nel contrasto alle organizzazioni criminali dedite al traffico illecito dei veicoli, alle rapine ai mezzi pesanti, alle truffe alle assicurazioni, ai reati di falso nei documenti. E i dati di arresti e denunce del 2011 rispetto all'anno precedente sono tutti in positivo.

Pur nelle ristrettezze economiche del periodo in cui viviamo, siamo riusciti ad organizzare presso il CAPS di Cesena dei corsi di aggiornamento per il personale delle squadre di polizia giudiziaria perché ritengo la formazione costante, in questo come in altri settori, sia fondamentale per garantire una risposta di qualità.

Ho in animo di far realizzare delle pillole video da caricare sul nostro sito istituzionale per spiegare agli utenti le tecniche più frequenti usate dai malviventi per perpetrare furti e rapine lungo le autostrade e nelle aree di servizio, che devono essere dei luoghi sicuri di sosta e di ristoro. L'obiettivo è che i nostri servizi di polizia giudiziaria con pattuglie in borghese, insieme ad una maggiore attenzione dell'utenza, ci consentano di abbattere quei fenomeni, pur definiti di microcriminalità, che provocano però gravi danni, fastidi e perdita di fiducia alle persone in viaggio per lavoro, turismo o divertimento.

Dott.ssa Pellizzari dopo sei mesi dal suo insediamento ci fotografi il mondo della Polizia Stradale visto dal teleobiettivo di chi non aveva mai avuto esperienze operative con la Specialità. Cosa l'ha colpita di più?

Dopo aver parlato di tante questioni tecniche e specialistiche, con la prospettiva di donna convinta che la nostra sensibilità sia spesso un valore aggiunto in questo lavoro, mi piace sottolineare la passione, la generosità e l'entusiasmo che riconosco come caratteristica del personale e dei colleghi. Che stanno alla base di quella professionalità, serietà, reputazione di cui gode la Polizia Stradale dimostrata anche di recente con il forte impegno in occasione del terremoto

dell' Emilia Romagna. Mi trovo al timone di una grande barca: la rotta è segnata dai bisogni della gente, il motore sta nell'energia e la capacità di rinnovarsi degli uomini e le donne della Stradale a cui va il mio ringraziamento per il lavoro incessante e silenzioso assicurato ogni giorno. ■

Autostrade per l'Italia al Giro valorizza l'impegno della Stradale



15 maggio 2012 – il Direttore insieme all'Assistente Capo Jean Philippe Paesano e l'Agente Scelto Giorgio Fiore del Distaccamento di Sora in occasione della premiazione di Autostrade per l'Italia a Civitavecchia nel corso del Giro d'Italia.

Autostrade per l'Italia ha partecipato quest'anno come sponsor del Giro Ciclistico d'Italia e nell'occasione ha voluto valorizzare l'impegno della Polizia Stradale sulla rete autostradale.

Sul palco di partenza di sei tappe del Giro sono saliti operatori della Specialità che si sono distinti in attività operativa o di soccorso ricevendo una targa e un tablet per il Reparto d'appartenenza.

Sono stati così raccontati episodi di suicidi scongiurati, di soccorsi rischiosi in occasione della recente alluvione delle Cinque Terre in Liguria e nell'emergenza neve d'inizio anno, di interventi per salvare il conducente di un mezzo pesante in fiamme e gli altri utenti che si trovavano nelle immediate vicinanze, di manovre di primo soccorso e rianimazione della vittima di un incidente stradale in arresto cardiaco dopo essere stato sbalzato fuori dall'autovettura. Storie di grande umanità della Polizia Stradale che hanno avuto le luci della ribalta nella straordinaria cornice del Giro. ■