

5° Forum Internazionale Polizie locali – Riva del Garda

9 ottobre 2012

Sessione convegnistica di confronto internazionale

Giuseppe CESARO:

Benvenuti. Prima di iniziare i lavori di questa sessione convegnistica, che è dedicata al tema del confronto delle attività delle esperienze della Polizia locale in Europa in materia di sicurezza stradale, vorrei chiedere la vostra attenzione su quanto ha detto ieri il Presidente Sticchi Damiani, dedicando questo 5° Forum internazionale delle Polizie locali di Riva del Garda, all'agente Niccolò Savarino della Polizia locale di Milano che, come sapete, è deceduto in servizio.

Lo dico anche perché questa mattina, qui da noi, è graditissimo ospite il Comandante della Polizia municipale di Milano, Tullio Mastrangelo, quindi, non solo la giornata di ieri, ma questi tre giorni di dibattito e di riflessione saranno dedicati alla figura di Niccolò Savarino.

A me, oggi spetta solo il compito di introdurre i lavori della giornata, perché avremo un moderatore d'eccezione, il Comandante della Polizia di Roma capitale, Carlo Buttarelli.

Sarà lui a dirigere i lavori di questa mattinata, che vedrà alternarsi sul palco alcuni comandanti di Polizie locali e municipali di diversi Paesi europei.

Lo studio è realizzato dalla Fondazione Filippo Caracciolo e, come sempre avviene, è magistralmente coordinato dal Direttore studi e ricerche della Fondazione, onorevole Michele Giardiello, che siede qui in prima fila e che farà un intervento introduttivo per presentare i risultati di questa indagine.

Lascerò poi la parola Carlo Buttarelli, che farà da moderatore. Il primo intervento sarà quello di Emma MacLennan, Direttore dell'Eastern Alliance for Safe and sustainable Transport. Sarà poi la volta di Tullio Mastrangelo, Comandante della Polizia locale di Milano; quindi Monica Rand, Direttore del Dipartimento della Polizia municipale di Tallinn, in Estonia; poi Goran Bolinder, Sovrintendente capo del corpo di Polizia di Stoccolma in Svezia.

Sarà quindi la volta di Ralf Moloher, Direttore della Polizia di Monaco, in Germania, poi Marcin Sygocki, Comandante della 5° Sezione della Polizia Stradale della Polizia metropolitana di Varsavia, in Polonia; Janos Kuczik, Vice Comandante Capo della Polizia di Budapest, in Ungheria; Francisco Adame Antequera, Comandante del corpo di Polizia municipale di Madrid, in Spagna; Robert Marshall, Ispettore capo della Polizia metropolitana di Londra; e Serghei Diaconu, Comandante del Dipartimento di Polizia Stradale della Moldavia.

Questi sono i nostri relatori e ospiti, coloro i quali ci racconteranno le esperienze in materia di sicurezza stradale nei loro Paesi.

Lascio quindi la parola, per l'intervento introduttivo che aprirà i lavori con la presentazione dei risultati dell'indagine, a Michele Giardiello, Direttore studi e ricerche della Fondazione Filippo Caracciolo, Centro studi dell'Acì.

On. Michele GIARDIELLO:

Buongiorno a tutti. Permettetemi di ringraziare i comandi delle Polizie locali europee, non solo quelli presenti perché porteranno in questa assise la loro esperienza ed il loro contributo ad un progetto straordinario che riguarda tutti gli uomini e le donne di questo pianeta: salvare vite umane.

Permettetemi di ringraziare però anche i comandi che non sono venuti qui, ma che hanno partecipato alla nostra indagine, ormai in un rapporto consolidato di oltre cinque anni, e che fanno di questa iniziativa a Riva del Garda, nel Forum internazionale, un elemento qualificante di confronto e di dibattito.

Ringrazio anche chi ha reso possibile, come sempre in questi ultimi cinque anni, la realizzazione e il successo straordinario di queste iniziative: i colleghi dell'Automobile Club d'Italia, la direzione attività istituzionali, l'organizzazione

eventi, i colleghi della comunicazione e poi, con un po' di orgoglio, tutti i colleghi della Fondazione Caracciolo.

Le statistiche europee, per il decennio 2001-2011, dipingono uno scenario positivo, sebbene solamente Lettonia, Estonia, Lituania, Spagna, Lussemburgo, Francia, Slovenia e Svezia siano riusciti, così come previsto dai programmi internazionali, a ridurre la mortalità sulle strade del 50% entro il 2010.

In tutta l'Unione Europea si è registrato un decremento, con l'Italia che si colloca al 13° posto, con -43,7% di morti registrati nel 2010 rispetto al 2001.

I dati del 2012 sono ancora più incoraggianti e fanno registrare, per l'Italia, per il periodo 2001-2011, -46,4%.

Questo vuol dire che bisogna abbassare la guardia, che deve calare la tensione? Assolutamente no. È vero che gli incidenti sono in continua diminuzione, ma i dati dell'ultima pubblicazione, di queste settimane, dimostrano che il trend in Europa non è affatto consolidato. Tra il 2009 e il 2010 la diminuzione dei morti sulle strade a livello europeo è stata dell'11%; la proiezione dei dati disponibili ci dice che tra il 2011 e il 2012 la diminuzione dei morti sulle strade a livello europeo è stata solo del 3%. Vuol dire che siamo soddisfatti, che bisogna abbassare la guardia? Io penso che se così fosse sarebbe un disastro.

Numerosi Paesi hanno continuato nella tendenza positiva del 2010, anche nell'ultimo anno. Meritano di essere citati, per gli ottimi risultati, la Norvegia con un calo del 20%, la Lettonia -18%, Spagna -18%, nonché Romania e Bulgaria che hanno avuto una riduzione del 15%.

Altri paesi, tra cui Estonia, Cipro, Malta, Svezia, Germania e Finlandia, possono far pensare ad una pericolosa inversione di tendenza, vera solo in parte, in quanto parliamo di Paesi il cui tasso di mortalità è diminuito molto ed è difficile migliorare. Sono Paesi che hanno fatto straordinari risultati ed è quindi difficile riuscire a fare di meglio.

Siamo partiti da un quadro generale per realizzare la nostra indagine verso i comandi dei Paesi europei. Allo studio hanno partecipato 16 Paesi e nel materiale che vi è stato consegnato troverete anche l'elenco dei comandi che hanno contribuito alla realizzazione di questa indagine.

I dati che abbiamo raccolto attengono al decennio che è alle nostre spalle. In particolare abbiamo posto a confronto i numeri fatti registrare nell'anno 2000 con quelli del 2005 e con quelli del 2010.

Nella prima parte dello studio, come avrete modo di vedere, abbiamo analizzato l'incidentalità stradale considerando:

- 1) gli incidenti più gravi, ossia quelli con danni alle persone, morti e feriti;
- 2) le responsabilità dell'evento in base all'età, ossia quelli attribuibili a conducenti con meno di 28 anni, giovani patentati, e quelli causati da conducenti di sesso maschile o di sesso femminile;
- 3) il momento in cui è avvenuto l'incidente: durante la notte, il giorno oppure nei fine settimana.

Un dato confortante: gli incidenti che, malgrado tutto, si verificano, sono meno gravi di quelli che avvenivano nel passato. Oggi un incidente produce meno danni e questo è già un dato molto importante e significativo.

Gli incidenti più gravi sono i sinistri con danni alle persone. Tra i 16 Paesi oggetto dell'indagine primeggia il dato della città di Vilnius, capitale della Lituania, dove tra il 2000 e il 2010 il numero degli incidenti si è quasi dimezzato. Per contro a La Valletta, capitale di Malta, e a Bucarest, capitale della Romania, i suddetti sinistri sono addirittura aumentati.

Il dato peggiore è a Bucarest, con un aumento del 13,6% tra il 2005 e il 2010. Come abbiamo visto all'inizio, però, questo dato si sta evolvendo in senso positivo.

I dati completi di questa tabella sono a pagina 6 dello studio, con tutti i 16 Paesi coinvolti nell'indagine.

Ancora per gli incidenti più gravi, i sinistri con persone decedute, a fronte di un netto calo del tasso di mortalità per quasi tutte le città coinvolte nell'indagine, con percentuali che addirittura a volte superano il 60%, registriamo invece un andamento in controtendenza per La Valletta, capitale di Malta, con un aumento del 6,67%, e per Bucarest con un aumento dell'8,74%. I dati di tutti i Paesi sono a pagina 7 dello studio che vi è stato fornito.

La responsabilità dell'evento. Secondo l'età del conducente, per quanto attiene ai sinistri causati da giovani conducenti, con meno di 28 anni, il dato si

attesta attorno al 30% del totale, cioè i giovani da 18 a 28 anni provocano il 30% dei sinistri stradali. Per contro, i giovani nettamente più diligenti e rispettosi delle norme si trovano a La Valletta, che ha un dato complessivo preoccupante, ma dove i giovani provocano soltanto il 15% degli incidenti stradali.

Merita un accenno particolare l'andamento registrato dagli under 28 a Madrid dove il calo è particolarmente significativo; nella capitale iberica si è passati da 55 incidenti su 100 addebitabili a giovani conducenti nel 2000 a soli 24 incidenti su 100 nel 2010. I giovani di Madrid hanno più che dimezzato gli incidenti sulle strade.

Con riferimento ai sinistri causati dai conducenti uomini, si osserva come in tutte le città interessate, tranne la capitale dell'isola di Malta, questi ultimi causino molti più incidenti rispetto alle donne.

In relazione all'anno 2010, in tutte le menzionate capitali europee, i conducenti di sesso maschile hanno causato più del 50% dei sinistri con danno alle persone. Fa eccezione, come abbiamo visto anche prima, La Valletta, dove soltanto il 38% degli incidenti è causato dai conducenti maschi, mentre il 62% è causato da conducenti di sesso femminile.

Il momento in cui avviene il sinistro. Abbiamo esaminato i dati relativi ai sinistri che si sono verificati durante la notte, tra le 22 e le 7 del mattino: il trend dal 2000 e 2010 è comunque in calo. Vi è una diminuzione di incidenti in quella fascia notturna. Fa eccezione la Scozia, che ha registrato un forte incremento dei sinistri verificatisi di notte: siamo passati da 12 su 100 nel 2000 a 17 su 100 nel 2010.

Contrariamente al passato, nelle ore notturne non vi è una particolare concentrazione dei sinistri, negli altri Paesi, si conferma invece la concentrazione della maggior parte dei sinistri tra il sabato e la domenica. Quello dei sinistri durante i weekend resta un punto di attenzione europeo. Non si è ancora fatto abbastanza.

La dimostrazione drammaticamente visibile di questo è dimostrata dal dato di Roma e lo dico con molta preoccupazione. Nella capitale siamo passati da circa 22 incidenti su 100 verificatisi nei weekend, tra il 2000 e il 2005, a 45 incidenti su 100 verificatisi nel 2010.

Qui c'è il comandante Carlo Buttarelli, che sarà più esaustivo di me su questo punto: nelle scorse settimane Roma si è dotata forse dei più moderni piani per la sicurezza comunale e sono certo che l'impegno delle istituzioni di Roma Capitale e della Polizia locale faranno in modo che questo trend cambi orientamento e che anche a Roma vi sia un adeguamento alla diminuzione dei morti per incidenti durante il fine settimana.

Nella seconda parte dello studio abbiamo raccolto le esperienze, le campagne che le Polizie locali in Europa mettere in campo per aiutare la cultura, per rafforzare le iniziative per la sicurezza stradale.

Scorrendo velocemente le iniziative segnalate dalle diverse autorità, si colgono dei fili conduttori e questa, una delle novità di questa indagine. Tra questi fili conduttori vi sono sicuramente la lotta contro la guida in stato di ebbrezza e la lotta per il rispetto dei limiti di velocità. Questi due aspetti, che erano parte forte delle campagne negli anni scorsi, ormai sono dati consolidati nelle iniziative di tutti i Paesi europei.

Il dato più importante, la novità – un dato sul quale ha insistito molto, giustamente, ieri il Presidente Sticchi Damiani – è quello dell'attenzione riservata verso gli utenti deboli della strada: pedoni, ciclisti, anziani.

È emerso infatti come tutte le Polizie locali intervistate abbiano riferito di iniziative a favore di questa categoria. Certo, si deve e si può fare molto di più, ma l'attenzione riservata verso una nuova cultura della sicurezza stradale, a partire dal rispetto degli automobilisti per queste categorie – pedoni, ciclisti e motociclisti – è veramente da sottolineare con grande soddisfazione.

Molte Polizie locali hanno indicato la realizzazione di campagne mirate, che possono anche favorire, per esempio, gli utenti del trasporto pubblico locale – e questa è una novità. Abbiamo trovato una campagna indirizzata a tutti quelli che per muoversi in città usano il trasporto pubblico locale: noi la consideriamo una novità che va assolutamente sottolineata.

Nel nostro rapporto, si è così avuto modo di cogliere una certa analogia tra le iniziative realizzate nelle diverse capitali europee, dimostrando che vi è una sostanziale convergenza di tutti i Paesi, di tutte le istituzioni europee verso le

categorie più deboli.

Va ricordato anche che, ancora parlando di pedoni e ciclisti, nonostante si riscontri un calo significativo del numero dei decessi, queste rimangono le categorie più a rischio, assieme ai bambini fino ai 15 anni e agli anziani over 65.

Occorre allora attivare delle promozioni di campagne e di iniziative che vadano in questa direzione. Mi piace ricordare come i Piani nazionali per la sicurezza stradale, messi in campo dall'Europa e fatti propri dal nostro Paese, in questi mesi stanno cominciando a partire e a dare risultati importanti.

Mi piace anche ricordare come l'Automobile Club d'Italia insieme alla Fondazione Caracciolo si stia impegnando per sviluppare, promuovere e allargare il fronte di queste iniziative dei Piani per la sicurezza stradale. La scorsa settimana il Presidente Sticchi Damiani era in Sardegna per firmare il protocollo d'intesa con Olbia come si è fatto con il dottor Leanza in Campania, e nelle prossime settimane in Umbria. Lo realizzeremo dove sarà possibile che l'Automobile Club e la Fondazione Caracciolo diano il proprio contributo affinché queste iniziative per migliorare e per sviluppare le attività per la sicurezza stradale, possano proseguire.

Nello studio troverete anche altri elementi di curiosità dei Paesi, con iniziative interessanti e particolari, ad esempio l'iniziativa del casco per i ciclisti: non è importante solo per la sicurezza, c'è una campagna che dice che fa anche moda portare il casco in bicicletta.

Sono proposte importanti che questo studio ha raccolto, campagne anche nuove che dicono una cosa rilevante, ovvero che queste campagne puntano esattamente ai cinque punti che l'Onu ha indicato per combattere i morti sulle strade: la gestione della sicurezza stradale, strade e mobilità, veicoli, utenti della strada, gestione del post-incidente. Su questo punto siamo ancora indietro, bisogna e si può fare di più sull'assistenza del post-incidente.

Queste sono tutte le iniziative che sono in essere in Europa, e oserei dire che sono in essere nel mondo, grazie alla sensibilità e alla campagna che l'Onu ha messo in campo.

Queste sono tutte le proposte per cui ognuno di noi si sente impegnato, dalle grandi istituzioni ai piccoli Comuni, dall'Onu al piccolo comando di Polizia locale del Nord o del Sud del pianeta, per un obiettivo straordinario, quello cioè di fare in modo che ognuno di noi, con la propria iniziativa, un ente, un'istituzione, un'associazione, un comando, faccia in modo che la vita di ogni uomo e di ogni donna duri tutta la vita. Grazie.

CARLO BUTTARELLI

Grazie, Presidente, per l'esautiva illustrazione della sua relazione. È indubbio che la problematica della sinistrosità stradale coinvolga tutti i Paesi del mondo, sia quelli industrializzati sia quelli in via di industrializzazione. Questo problema è sentito in modo particolare in Europa perché assistiamo quotidianamente ad una vera e propria strage. Quindi, le iniziative come questo Forum internazionale delle Polizie Locali per il quale ringrazio fortemente l'Automobile Club d'Italia, il suo Presidente, tutti gli organizzatori ed i partecipanti, costituiscono un momento importante di confronto, di verifica e di studio rispetto alle iniziative adottate o in procinto di essere assunte da parte degli organismi di Polizia delle varie città europee.

Anche Roma cerca di contribuire in modo consistente alla riduzione del fenomeno ed è vero, come è stato or ora illustrato dal Presidente Giardiello, che la sinistrosità ha dei punti acuti in modo particolare nei fine settimana. Non è difficile comprendere che, proprio nei fine settimana, i giovani in modo particolare, abbiano dei comportamenti che in qualche modo incidono negativamente sulla sinistrosità stradale. Noi viviamo a Roma, ma credo che sia comune ad altre grandi città italiane e anche europee il fenomeno dell'ubriachezza serale, tardo serale e notturna, in modo particolare da parte di quei giovani che dalla periferia si riversano verso il centro. A Roma la definiamo "movida". È per questo che Roma sta assumendo delle iniziative volte a favorire il contrasto di questi comportamenti che, come sappiamo tutti, hanno un costo sociale altissimo.

Non cerchiamo, però, di attribuire soltanto agli organismi di Polizia la responsabilità di poter risolvere quest'enorme problematica, ci sono contesti e

comunque soluzioni alle quali pervenire attraverso la diretta partecipazione della politica, ad esempio, che deve favorire l'attività di questi organismi politici. Stiamo combattendo da anni in Italia per avere un nuovo reato specifico, l'omicidio stradale, ma non ci si riesce; abbiamo chiesto che sia reintrodotta l'educazione civica in tutte le scuole poiché questa materia costituisce la base dell'insegnamento e della preparazione dei giovani; abbiamo chiesto che l'insegnamento dell'educazione stradale all'interno delle scuole diventi una disciplina istituzionale. Queste sono iniziative sicuramente positive, che sortirebbero effetti estremamente incoraggianti per contrastare il fenomeno della sinistrosità stradale. Certo, ci sono anche le problematiche relative alla carenza delle infrastrutture, delle strade, dell'organico nei Corpi di Polizia Locale: tutto questo è importante, ma ciò a cui bisogna pervenire è una profonda coscienza permeata da fondamentali valori di educazione civica e stradale.

Nell'ambito di questa manifestazione sentiremo degli interventi interessantissimi da parte di colleghi di altre città europee che illustreranno le iniziative adottate e cosa sia stato fatto per contrastare questo fenomeno deleterio anche rispetto a specifici eventi nazionali. Introduciamo questa nostra sessione con l'intervento di Emma MacLennan, Direttore dell'Alleanza orientale per il trasporto sicuro e sostenibile, organizzazione a scopo benefico che mira a valutare e facilitare i progetti inter stradali in materia di trasporto sostenibile e di sicurezza. La Direttrice illustrerà, l'attività svolta dalla propria organizzazione per promuovere la sicurezza stradale nei Paesi dell'Europa dell'Est, nonché il workshop del pomeriggio. Prima di dare la parola alla collega, vorrei partecipare ancora una volta un sincero pensiero per il collega Niccolò della Polizia Locale di Milano tragicamente scomparso nell'adempimento del proprio dovere.

Applausi

CARLO BUTTARELLI (Comandante della Polizia Roma Capitale)

Prego Emma MacLennan.

Grazie al Comandante Buttarelli. Desidero innanzitutto ringraziare moltissimo l'Acì per avermi dato questa opportunità di partecipare a una conferenza tanto importante. È veramente un piacere poter essere qui con speaker di eccellenza di ogni parte d'Europa.

Il mio ruolo qui oggi è quello di parlarvi di una partnership molto importante, che può essere avviata tra la società civile, le forze di polizia e gli Automobile Club, raggiungendo grandi risultati per quanto riguarda il traffico nelle zone orientali e asiatiche.

Desidero ancora una volta ringraziare l'Acì per aver reso possibile questo evento oggi, con la nostra partecipazione. Nel pomeriggio ci sarà un workshop e se siete interessati sarà un piacere vedervi.

L'EASST è la Eastern Alliance for Safe and Sustainable Transport. Siamo un'organizzazione a scopo benefico, britannica, che è stata avviata dal Presidente della Commissione per la sicurezza stradale. Egli ha fatto partire questa serie di iniziative grazie ad un forte impegno volto a ridurre gli incidenti stradali e le vittime della strada.

I nostri obiettivi sono quelli di rendere la sicurezza stradale una priorità per i governi, migliorare la gestione della sicurezza stradale, migliorare l'applicazione delle leggi e delle regole, promuovere un design stradale ed un comportamento sicuri per facilitare le iniziative transfrontaliere regionali.

I partner EASST sono tutte organizzazioni che partecipano attivamente a questi obiettivi della zona dell'ex Unione Sovietica.

Nel 2009 c'è stata la pubblicazione di un rapporto da parte della Banca mondiale intitolato "La morte sulle quattro ruote", il che ci fa capire che, malgrado ci siano meno macchine nell'Europa orientale e nell'Asia centrale, ci siano comunque molti incidenti, di cui moltissimi mortali, con una grande ripercussione anche per i servizi sociali e sanitari in questi Paesi.

Di conseguenza ci siamo attivati. Questi sono i Paesi in cui lavoriamo e vorrei sottolineare che in tutti questi Paesi operiamo in stretta collaborazione con la Polizia Stradale. Desidero ringraziare veramente il Comandante Buttarelli per aver sottolineato l'importanza della cooperazione in queste campagne.

Brevemente vorrei parlarvi di alcune iniziative internazionali. Oggi avremo modo di sentire parlare di cosa avviene in Armenia, in Azerbaijan e in altri paesi in cui lavoriamo, quindi non mi soffermerò sui dettagli, ma vorrei parlarvi dei nostri partner.

Ad esempio in Armenia il nostro partner è il Consiglio nazionale per la sicurezza stradale, una ONG che funge anche da Segretariato per il Consiglio governativo per la sicurezza stradale. Sono partiti in pratica da zero per quanto riguarda l'applicazione delle normative e per ciò che concerne la priorità data alla sicurezza stradale nel Paese. Pensate che solo nel 2009 è stato introdotto l'obbligo della cintura di sicurezza e questo ha portato a un 20% di riduzione degli incidenti mortali.

Adesso c'è anche un piano di azione quinquennale per la sicurezza stradale, per la quale, nel 2010, hanno ricevuto un premio speciale.

In Georgia c'è un partner molto importante, che ha una serie di responsabilità anche per quanto riguarda l'analisi dei dati per il Ministero degli Affari Interni. Questo partner ha fatto moltissimo per sensibilizzare sull'importanza della sicurezza stradale in Georgia e hanno collaborato anche con la Polizia estone per varare un progetto che dia più visibilità ai bambini. Come sapete di notte è molto pericoloso attraversare le strade ed è molto importante dunque far vedere i pedoni. Abbiamo per cui voluto concentrarci sui bambini.

In Moldavia nel 2009 abbiamo iniziato una campagna ed è stato istituito un Consiglio nazionale per la sicurezza stradale, con la collaborazione dei ministeri coinvolti e la Polizia Stradale, con tutta una serie di programmi, di campagne di sensibilizzazione innanzitutto alle elementari, coinvolgendo la Polizia, che ha formato i bambini.

Anche in Ucraina abbiamo un partner importante, una fondazione. ?? ne è il Presidente e viene dalla Polizia ucraina. Oggi non può essere presente per un incontro con il Primo ministro, per cui sarò io ad illustrarvi ciò che hanno realizzato, e cioè, una grande campagna di affissioni, con poster, una grande campagna mediatica, anche ad Odessa, sulla riduzione della velocità, e la necessità di guidare più piano. Questo progetto ha portato a una riduzione del

30% delle infrazioni e delle morti causate dall'eccesso di velocità, subito. È raddoppiato l'uso della cintura di sicurezza dal 20 al 40%. Successivamente ci sono state altre iniziative nell'ambito della formazione.

In Azerbaijan abbiamo una ONG di giovani, quale partner, che fa campagne di sensibilizzazione. **Nigar Camal**, (non sicura la trascrizione, cercata su internet, meglio avere conferma), che è stata la vincitrice dello Eurosong Contest nel 2011, una donna molto famosa, è la loro testimonial. È nata una collaborazione molto stretta per riuscire a sensibilizzare i giovani, sulla necessità di avere un comportamento adeguato sulle strade. **Nigar** lancerà anche un video musicale su questo aspetto e spero avrete la possibilità di vederlo.

Un altro obiettivo che abbiamo è quello di condividere le esperienze fatte tra le varie regioni. **In Ucraina, con l'assistenza del generale ??**, con i partner moldavi e armeni, abbiamo portato avanti degli incontri per parlare, ad esempio, di come fare la formazione ai giovani e ai bambini, coinvolgendo ovviamente la Polizia, insegnando ai bambini l'importanza degli attraversamenti stradali, facendo loro disegnare le strisce, come avete visto nelle foto.

Tornando alla Moldavia, nel 2010 abbiamo chiesto al governo moldavo di fare qualcosa assieme a noi per aumentare l'efficacia degli interventi di polizia. Abbiamo portato avanti uno studio, in tre Paesi, per riuscire a capire come mai non si riuscissero ad applicare le norme come invece si sarebbe dovuto e come mai ci fosse così tanta corruzione nella Polizia moldava. Abbiamo capito che vi è una carenza a livello di guida strategica, mancano i soldi, c'è poca formazione, e scarsa motivazione. Si è privi di tecnologia, non c'è un'immagine positiva del poliziotto.

Da parte nostra è stato istituito un nuovo sistema per ovviare a questi problemi.

Potete vedere bene di quali complicazioni stiamo parlando: in questa immagine si vede il baule di una macchina della Polizia britannica, ogni macchina ha una trentina di attrezzi che servono per il lavoro dei poliziotti, vediamo invece sulla destra com'è il baule di una macchina della Polizia moldava. La Polizia peraltro ha problemi addirittura di carburante per girare con le macchine, di

attrezzatura, e questo fa capire perché non riescono ad applicare la legge come dovrebbero.

Serghei Diaconu sicuramente ci dirà molto di più su cosa sono riusciti a fare in Moldavia, cose straordinarie.

Questo è il termine della mia presentazione, vi ringrazio per l'attenzione e ancora una volta grazie all'ACI per avermi dato la possibilità di essere oggi con voi.

GIUSEPPE CESARO

Siccome i tempi stringono, è bene non soffermarsi e non fare ulteriori commenti rispetto a queste relazioni che credo siano più che mai chiare ed esaustive nel loro contenuto.

Adesso passiamo la parola al Comandante della Polizia Locale di Milano, Tullio Mastrangelo.

TULLIOMASTRANGELO

Un saluto a tutti ed un ringraziamento particolare agli organizzatori, in special modo all'ACI, al Presidente Sticchi Damiani che ieri ha ricordato in modo affettuoso - quindi questo è un ringraziamento di cuore - Nicolò Savarino un nostro Agente scomparso dopo un efferato omicidio durante l'espletamento del suo servizio. Aprofitto di questa platea per ringraziare tutti i colleghi che nel periodo in cui si è verificato il fatto ci sono stati vicino e hanno manifestato grandi segni di affetto. Ho visto tutti i Corpi di Polizia impegnati ad aiutarci nelle indagini perché in 72 ore è stato assicurato alla giustizia il responsabile che nel mese di ottobre sarà processato a Milano grazie alla Polizia di Stato, all'Arma dei Carabinieri e alla Guardia di Finanza che hanno messo a disposizione le loro capacità. Vedo in sala il Generale di corpo d'armata Vincenzo Delle Femmine che ringrazio perché nelle indagini sono state molto utili le banche dati della Guardia di Finanza che ci hanno dato una grande mano a ricavare informazioni relative alle società e quindi all'identità del proprietario della macchina.

Quindi un grazie Carlo Buttarelli per le parole che anche oggi assieme a voi hanno ricordato il povero Nicolò Savarino. Passando alla relazione, che è uno spiccio breve e sintetico perché il tempo è tiranno, tratterò di uno spunto del lavoro che mettiamo a disposizione di tutti quanti come Comando di Milano.

Questa riflessione nasce da una implementazione che stiamo facendo in materia di *risk management*. Il progetto alla vostra attenzione è stato studiato e verrà implementato entro il 2013. Siamo partiti da un sistema che abbiamo a Milano, un sistema di mappatura non dei rischi ma delle criticità, un sistema di *risk management* dove viene mappata tutta una serie di eventi che si verificano sul territorio di Milano e che sono finalizzati a consentire una diagnostica del territorio dal punto di vista della illegalità e del degrado. Creiamo una mappa di fenomeni legati alla prostituzione, alla criminalità, nei vari argomenti.

Questo sistema di *risk management* ha queste caratteristiche: intanto funziona in tempo reale, quindi vuol dire che le informazioni vengono date e trasmesse ai nostri Agenti che operano sul territorio in tempo reale, compilando una scheda che viene trasmessa telematicamente. Tramite un sistema di algoritmi viene calcolato un coefficiente di criticità geolocalizzato sul cruscotto; una mappa che consente di visualizzare il territorio da parte di diversi attori, che abbiamo dato anche alla Questura, alla Prefettura, a tutti i nostri Uffici ed in modo particolare ai nostri Comandi.

Nell'ambito di questo sistema che chiaramente è un supporto decisionale dove vengono processate delle informazioni, (noi ne processiamo circa 1500 al mese), il sistema viene aggiornato in tempo reale ogni 12 ore.

Qual è lo scopo del sistema? Lo scopo chiaramente è quello, come tutti i sistemi di *risk management*, di razionalizzare una materia che è sempre molto influenzata dall' emotività, perché serve per fare un'attività di prevenzione e quindi di mitigazione delle criticità razionali, non di pancia, ma di testa.

Questo è lo spirito del sistema. Molte volte eventi che succedono sul territorio vengono enfatizzati a livello mediatico, portando ad una grande attenzione politica perché l'impatto è ad una enfattizzazione del problema che non corrisponde alla reale oggettività e quindi a quello che effettivamente è il valore

della criticità. Ciò significa “oggettivizzare”, oltre che dare a tutti gli attori una diagnostica, perché le terapie le faranno poi i singoli operatori: in materia di sicurezza urbana abbiamo chi fa l'arredo urbano, tutte le Forze dell'Ordine, la Polizia Locale, quindi gli aspetti sociologici di un territorio e tutta una serie di attori che interverranno a mitigare queste criticità.

Questo lo abbiamo riportato nell'ambito della sicurezza stradale e che cosa stiamo facendo in tal senso? Stiamo utilizzando l'infrastruttura e creiamo dei *layers* per realizzare quella che non è una criticità, perché in materia di circolazione stradale parliamo di rischi, ma incidentalità. Questi rischi/incidentalità li calcoliamo con un calcolo tradizionale della magnitudo del rischio dove le probabilità sono date dalla statistica, quindi gli incidenti che vengono rilevati sul territorio con dati forniti dalla statistica, vengono sintetizzati in modo tale da dare informazione sul numero degli incidenti che si sono verificati in quella località specifica. Il sistema geolocalizza il numero degli incidenti poiché utilizziamo una mappa che funziona in ArcGIS e che consente di verticalizzare sulla mappa, geolocalizzando anche il numero civico: l'esatta informazione.

La mappatura per il calcolo delle probabilità viene fatta riportando in quell'incrocio, o in quella via esatta, il numero degli incidenti che si sono verificati. Questo determina il calcolo delle probabilità che va da P1 a P4 ovvero da una sinistrosità bassa ad una sinistrosità alta quantitativamente; c'è poi il danno e questo è ovviamente basato sulle conseguenze che ha avuto l'incidente stradale. Quello più alto corrisponde all'evento “morte” e poi troveremo le lesioni colpose, le lesioni lievi e gli incidenti dove non sono riportati danni alle persone.

Le due leve su cui noi dovremmo operare sono le probabilità e il danno, infatti il prodotto “danno per probabilità del danno” è uguale al rischio e così riusciamo ad avere un valore del rischio geolocalizzato su quel preciso incrocio. Questo dà la possibilità in tempo dinamico e quindi con i concetti di informazione di qualità, (ovvero i rapporti di incidente stradale che vengono sintetizzati e inseriti, messi con un numero di protocollo), di poter verticalizzare ed analizzare nel dettaglio il rapporto di incidente che gli interessa. Di capire perciò, già in tempo reale, complessivamente sul territorio, com'è la sinistrosità in quel determinato

punto, dando anche delle icone rosse, gialle e verdi in funzione dei rischi. C'è dunque, la possibilità da parte di vari attori di accedere alla mappa e verificare ad oggi sul territorio qual è la situazione del sinistrosità.

Si può così passare a verticalizzare e studiare per quanto riguarda la mitigazione, con una serie di interventi: quello di Polizia Locale è il più diretto e ad esempio a Milano siamo divisi in nove Comandi di zona e ogni Funzionario responsabile di una zona con i suoi Ufficiali cerca di disporre, per quanto riguarda l'attività di pattugliamento finalizzato alla prevenzione, quindi esclusivamente di polizia stradale, di posizionare il personale in quelle strade, in quelle piazze o in quelle località dove si sono verificati maggiori incidenti e dove la rischiosità viene caratterizzata da una icona in rosso. Questo un po' corrisponde al principio generalizzato a livello mondiale, molto utilizzato nei sistemi anglosassone e americano, e meno in una situazione dove le risorse sono sempre più limitate, mentre invece le criticità e i rischi nei vari campi della sicurezza sono sempre maggiori. Bisogna cercare di utilizzare il criterio "*right information, right position, right time*" ovvero se mando la pattuglia con l'informazione e la posizione esatta ed anche il tempo corretto significa avere in tempo reale la situazione del territorio e quindi disporre dei servizi di prevenzione e di repressione finalizzati. Ad esempio se c'è un rischio determinato principalmente da un eccesso di velocità, occorre evidentemente espletare quel tipo di servizi con le apparecchiature idonee, sempre che la strada sia tra quelle dove è consentito operare dei controlli sulla velocità: si tratta dunque di una finalizzazione del servizio. Ricordo che molti incidenti sono avvengono per divieti di svolta che non vengono rispettati e che determinano in modo particolare incidenti anche gravi tra auto e moto, infatti vediamo che a livello di statistica l'indice di mortalità nello scontro auto-moto è uno tra quelli più rilevanti, almeno per quanto riguarda Milano.

Questo per quanto riguarda l'attività di Polizia Locale in senso immediato; poi ci sono gli scenari a medio e lungo termine che devono essere invece considerati dagli attori che studiano la sinistrosità e i rischi, ai fini della loro mitigazione e che molte volte devono intervenire con soluzioni strutturali. Creare un incrocio semaforico piuttosto che una rotatoria; modificare degli aspetti

strutturali come restringere la strada per ridurre la velocità; tutto ciò riguarda i nostri colleghi della mobilità che, sentiti anche i nostri pareri, pongono in essere l'utilizzo di determinate tecnologie che rilevano in automatico il passaggio del semaforo con il rosso o eccessi di velocità, quindi tutto ciò che può servire a mitigare il rischio.

Effettuata l'attività di mitigazione, perché poi è importante che il sistema di *risk management* sia in tempo reale? Perché dev'essere un sistema che nel momento in cui il numero di incidenti in quella località va a diminuire in un tempo prestabilito, indica che le soluzioni attuate dalle varie Polizie Locali, con interventi di carattere strutturale o tecnologico, hanno mitigato il rischio, permettendo, nel tempo di verificare questo *work flow* di informazioni e constatare se la curva del rischio si è abbassata grazie a determinate soluzioni.

Mi dispiace di non aver potuto farvi vedere le *slide*, ma lascio la mia presentazione a completa disposizione di tutti quanti. Grazie per l'attenzione.

Carlo BUTTARELLI:

Ringraziamo il Comandante della Polizia Locale di Milano, Tullio Mastrangelo, per averci esposto questo progetto interessantissimo. Per dirla in parole povere, consente di individuare in tempo reale le problematiche e gli elementi che determinano la sinistrosità stradale in alcuni ambiti localizzati della città e, conseguentemente, di poter adottare le contromisure necessarie, sia di natura operativa, demandate alla Polizia Locale, sia a livello strutturale con l'intervento degli organi e delle autorità competenti che possano risolvere in modo strutturale e in modo tecnologico le lacune che si presentano e che sono determinanti ai fini della generazione della sinistrosità stradale.

Proseguiamo i nostri interventi con Monica Rand, Direttore del Dipartimento della Polizia municipale di Tallinn, in Estonia. In questa nazione esiste un corpo di Polizia nazionale che ha diversissime funzioni, fra le quali anche quella di guardia di frontiera. Esistono poi dei corpi minori che hanno delle definite competenze.

Tra questi corpi minori abbiamo appunto il Dipartimento della Polizia

Municipale di Tallinn, di cui Monica è direttore dal 2011.

Tra i compiti che questo dipartimento svolge vi è sicuramente quello importantissimo della direzione del traffico, i servizi di pattugliamento e infine una serie di controlli riguardanti la viabilità, perfino davanti alle scuole.

Presenterà ora la propria relazione il Direttore Monica Rand.

Monica RAND:

Signore e signori buongiorno. Innanzitutto desidero ringraziarvi per l'invito che mi è stato esteso e per l'ospitalità. È un grande piacere essere qui.

Il Dipartimento della Polizia municipale di Tallinn opera nel territorio della nostra capitale e questo mi dà la possibilità, nell'ambito del contributo che ho preparato, di parlarvi della nostra attività proprio in questa regione.

La popolazione di Tallin è di 410.000 persone e ci sono 170 agenti che lavorano per il nostro dipartimento.

Il nostro Dipartimento di Polizia Municipale ha diviso in quattro distretti la città e questo significa che vengono assegnati gli agenti da distretto a distretto.

C'è poi un Dipartimento di pattuglie mobili che risponde a chiamate che vengono da ogni parte della città.

Dalla mezzanotte alle 8 del mattino di solito ci sono due unità di pattuglia, mentre durante la giornata ce ne sono da quattro a sei, con due o tre agenti per auto, che coprono tutto il servizio. Nel mio contributo mi concentrerò sulle infrazioni in relazione al parcheggio dove vige il divieto. Parlerò proprio di questo in relazione al nostro lavoro che è teso anche a migliorare la sicurezza dei pedoni: quali sono i nostri compiti? Noi controlliamo che le normative in materia di permesso di parcheggio siano rispettate; dirigiamo il traffico in caso di ingorghi e di grandi eventi; organizziamo il traffico, il flusso stradale e il parcheggio anche in relazione ai grandi eventi che vengono qui organizzati.

Cosa succede per quanto riguarda il divieto di parcheggio a Tallin? Ci sono delle zone dove non si può parcheggiare come ad esempio le zone verdi, ma come potete notare da queste fotografie vi sono molti comportamenti da censurare.

Le statistiche ci dicono che nel 2011 ci sono state 6341 infrazioni per quanto riguarda il divieto di parcheggio in zone dove non era consentito e nel 2012, nei primi nove mesi, ci sono state 7542 segnalazioni.

Ora vediamo i casi di parcheggio sui marciapiedi: naturalmente è molto importante per la sicurezza dei pedoni che le macchine non stiano sui marciapiedi quindi ci sono pochissime zone dove è possibile parcheggiare su di essi, ma le infrazioni sono tantissime. È possibile fermarsi sul marciapiede soltanto se si ha un permesso speciale, quindi il permesso di sosta o fermata è soggetto a delle autorizzazioni speciali, per esempio viene rilasciato ai disabili.

Le statistiche ci dicono che nel 2011 sono state 5332 le infrazioni accertate in relazione al parcheggio di macchine sui marciapiedi e nei primi nove mesi del 2012 il numero è salito a 5542.

Vediamo ora i parcheggi nelle aree verdi: è proibito parcheggiare nelle aree verdi in città; se si tratta di un'area privata bisogna individuare chi abbia il permesso e quindi l'autorizzazione a parcheggiare per poi ovviamente sanzionare chi parcheggia illegalmente. Sempre ricorrendo alle statistiche, sappiamo che nel 2011 sono state 2739 le multe inflitte per parcheggio in aree verdi e nel 2012, nei primi nove mesi, le infrazioni rilevate sono state 2704.

“Direzione e regolazione del traffico”: la maggior parte dei nostri Agenti è formata in modo specifico per la direzione del traffico in relazione alle necessità di agevolare il flusso del traffico e garantire la sicurezza dei pedoni. Oltre agli interventi in caso di incidenti abbiamo un lavoro di *routine* nei momenti di picco di traffico nell'arco della giornata o quando ci sono dei mercati rionali o in caso di grandi eventi, sempre assicurando che vengano lasciate sgombre le aree dove non si può parcheggiare. Molto spesso la gente che viene sanzionata non capisce come mai, ma questo è fondamentale per garantire il flusso di traffico e la sicurezza dei pedoni.

La presenza degli Agenti consente un più facile attraversamento delle strade per esempio in prossimità di scuole o edifici sensibili. Noi collaboriamo con altri Corpi di polizia statale perché è evidente che il nostro personale, in caso di grandi eventi, non ha un numero di Agenti sufficiente da impiegare. Ci sono alcuni

esempi di grandi avvenimenti, campionati sportivi, piuttosto che maratone; in occasione della maratona di Tallin avevamo una settantina di agenti che pattugliava il percorso della maratona per assicurare che lo stesso fosse sgombro e per dirigere il traffico. Ci sono poi gli eventi culturali piuttosto che musicali o di danza, in occasione dei quali i problemi di parcheggio sono significativi, perché ad eventi di questo genere possono giungere fino a 8000-10.000 persone che fluiscono attraverso il tessuto cittadino sia a piedi sia in auto.

Un'altra cosa che vorrei dire, sempre in materia di sicurezza dei pedoni, è che ogni anno alla fine di agosto vi è una serie di iniziative per portare avanti la formazione degli Agenti per garantire la sicurezza sulle strade.

In questa *slide* sono riportati dei dati e anche l'indirizzo e-mail per mettervi in contatto con noi. Vi ringrazio molto per l'attenzione.

Ho portato alcune fotografie rappresentanti la segnaletica che utilizziamo a Tallin e anche alcune delle più comuni infrazioni in termini di parcheggio, in particolare sui marciapiedi.

[Proiezione di immagini]

CARLOBUTTARELLI

Grazie Monica per l'intervento, verrebbe da dire “*mal comune mezzo gaudio*”, pensavamo fosse una prerogativa europea quella di constatare l'uso del veicolo in modo così dissennato, con queste soste sui marciapiedi e su aree verdi che per noi sono una costante, ma vedo che anche voi avete questo grande problema che non è di facile soluzione.

Ora assisteremo all'intervento di Goran Bolinder Sovrintendente capo della Polizia di Stoccolma, Svezia, ma voglio preliminarmente specificare che in Svezia esiste un unico Corpo di Polizia quindi non esistono Polizie Locali o Municipali, ovvero la Polizia a livello nazionale ha una sorta di suddivisione in contee nell'ambito delle quali esercitano diverse autorità. La Polizia della contea di Stoccolma è l'autorità locale più grande del Paese, ha oltre 7300 unità e si occupa della gestione della vita sociale di un Comune che ospita oltre un quinto della

popolazione svedese e con un'area territoriale estremamente estesa.

Goran è il responsabile per quanto riguarda il settore “traffico” e con questa sua relazione ci spiegherà la filosofia, le metodologie e le attività poste in essere ai fini della sicurezza stradale ed anche di contrasto alla criminalità da parte della Polizia di Stoccolma.

GORAN BOLINDER

Vorrei iniziare ringraziandovi dell'invito e della possibilità di rivolgermi a voi. Spiegherò innanzitutto di come lavoriamo con i criminali sulle strade, cioè quelli che trasportano armi, narcotici o altro. Dovete pensare che noi abbiamo una strategia di sicurezza sulle strade che viene effettuata a livello nazionale: questa strategia è stata attivata alcuni anni fa e prevede che tutti i poliziotti debbano agire quando ci sono dei problemi, per esempio quando ci sono dei controlli da effettuare sulle grandi strade europee come su altre strade; durante questi controlli vengono fermati circa 1200 veicoli e circa 20 persone tra quelle fermate sono risultate sotto l'effetto di droghe o alcol.

Dopo l'introduzione di questa strategia, è stato deciso che dovevamo attivarci per cercare di fermare queste persone che viaggiavano sulle strade, facendo sì che i criminali non possano usare le strade come loro posto di lavoro. I metodi che utilizziamo sono quelli del *profiling* per cercare di capire quali sono i veicoli che possono essere guidati da criminali, oltre che utilizzare il supporto tecnico che abbiamo.

Gli obiettivi di questo gruppo di lavoro erano creare una sicurezza nel traffico, cercare di prevenire incidenti, trovare persone ubriache alla guida, cercare di prevenire o contrastare la guida aggressiva, ad esempio coloro che guidano gli autoveicoli molto vicini alla riga di mezzera e quant'altro.

La cosa più importante è che sia presente una collaborazione tra i vari gruppi all'interno del Corpo di Polizia svedese, dobbiamo cioè cooperare per esempio con la Polizia che lavora contro i crimini, la polizia doganale, quella che si occupa dell'evasione come la Guardia di Finanza e quant'altro.

I poliziotti sono creativi, ambiziosi, e questo gruppo ha bisogno di essere guidato in modo molto fermo per poter raggiungere gli obiettivi.

Concludendo, posso dire che a Stoccolma, come in altre città, è stato avviato un gruppo di questo tipo e che la collaborazione è alla base della riuscita del progetto. Naturalmente dobbiamo anche essere consapevoli di chi entra e chi esce dal Paese per cercare di bloccare i trasporti illegali. Per fortuna in Svezia abbiamo molti sistemi tecnologici computerizzati che sono collegati in rete e quindi vengono utilizzati appieno.

Dobbiamo strappare la strada ai criminali e farla diventare per tutti. Una fase dello sviluppo di questa collaborazione è visitare altri gruppi che lavorano in questo modo, per questo siamo andati in Germania e in altri Paesi per vedere come lavorano con la sicurezza sulle strade; noi lavoriamo in modo leggermente diverso visto che partiamo dal punto di vista che in Svezia molti incidenti vengono causati da criminali.

Non ho molto tempo quindi non mi dilungherò, vorrei ringraziare ancora una volta gli organizzatori per la possibilità di parlare di questo nostro gruppo che esiste da un anno; nei prossimi mesi ci sarà una valutazione del lavoro che è stato fin qui effettuato e speriamo di poter possano continuare a lavorare e di spingere allo sviluppo di altre realtà simili. Grazie.

CARLO BUTTARELLI

Grazie Goran per questa tua relazione.

Proseguiamo con l'intervento di Ralf, Direttore della Polizia di Monaco rispetto alla quale c'è da fare una specificazione, ovvero che anche qui esiste un unico Corpo di Polizia con giurisdizione nazionale ed articolazioni territoriali, in sostanza anche qui non esistono Polizie Municipali. La Baviera peraltro ha uno statuto particolare e la Polizia bavarese dipende direttamente dal Ministero dell'Interno bavarese e collabora con le varie autorità locali esistenti sul territorio per il controllo delle stesse.

In particolare Ralf si occupa della centrale operativa della Polizia di Monaco e ha quindi una competenza specifica nella direzione delle operazioni. In tale

funzione mantiene anche dei rapporti con altre Polizie, tra le quali quella italiana, per quanto concerne gli interventi congiunti o comunque ritenuti necessari per contrastare fenomeni delinquenti, direttamente intrattiene rapporti con la Questura di Bolzano.

La sua relazione illustrerà sommariamente le problematiche connesse al profilo di una città piuttosto grande come quella di Monaco di Baviera, la ripartizione delle competenze tra le autorità centrali e quelle locali e farà anche un accenno sulle campagne per la sicurezza stradale che sono state adottate e che la Polizia stessa sostiene quotidianamente.

RALF MOLOCHER

Buongiorno a tutti. Cari colleghi e cari rappresentanti dell'Automobile Club d'Italia, grazie di questo invito e per l'occasione di poter parlare della Polizia di Monaco. Ero già stato invitato lo scorso anno e devo dire che mi era piaciuto molto questo incontro.

La strategia di sicurezza stradale della Polizia di Monaco è cresciuta, abbiamo alcuni dati caratteristici che vorrei mostrare in modo che sappiate di cosa stiamo parlando. A Monaco attualmente abbiamo una popolazione di 1,7 milioni di persone ed è l'unica città della Germania che ha un numero crescente di popolazione sensibile. Entro il 2020 raggiungeremo il limite dei 2 milioni perché a Monaco si vive bene, è una bella città e naturalmente c'è anche l'Oktoberfest e molti sono gli italiani che vengono a trovarci.

Alcuni dati caratteristici e tra questi uno in particolare, ossia il numero degli abitanti per chilometro quadrato: 4300, quindi con 1,6 milioni di persone è una delle città più densamente popolate d'Europa. Ecco dunque un problema dovuto a questa grande massa di persone alle quali, ogni giorno, si aggiungono ulteriori 500.000 pendolari con i rispettivi veicoli su una superficie che è di circa 1000 chilometri per una rete stradale di 3760 chilometri quadrati.

Per quanto riguarda gli incidenti, 51.282 sono stati quelli registrati l'anno scorso; "solamente" 21 morti, circa 8000 feriti, 565 persone sono state trovate sotto l'effetto di alcol e 35 sotto l'effetto di droghe (forse in Svezia ci sono altri dati,

ma sono lieto che questi siano quelli della Germania).

È aumentato il traffico. Noi abbiamo una Polizia specifica per i vari Länder, infatti oltre a quella della Baviera ve ne sono altre 16 disposte su tutto il territorio, ma sono sempre Polizie nazionali e hanno una strategia che riguarda tutto il territorio della Germania. Come già detto abbiamo delle strategie europee volte a ridurre la causa degli incidenti, così i morti del traffico, ed è importante andare tutti nella stessa direzione ed avere dunque uno stesso obiettivo da perseguire valido all'interno di tutta l'Europa.

A giugno sono venuto in Italia con la mia Ducati e ricordo di aver viaggiato come un pazzo, tornando poi in Germania ho rispettato, stando ben attento, tutti i limiti di velocità, quindi sono lieto che ci sia uno standard quasi unico in tutta Europa.

Tutto questo dà la certezza ai nostri cittadini e ai nostri turisti di avere regole che comportano una guida sicura. Spesso ci sono controlli e sono veramente felice che ci sia una buona collaborazione anche a questo livello in tutta l'Europa. Naturalmente la Baviera ha dei progetti propri: nel 2012 il Ministro dell'Interno ha detto per la prima volta che il cittadino deve conoscere tramite Internet quello che è il nostro progetto, quali sono le misure importanti per il cittadino, quali le regole e dunque cosa deve nascere da questo progetto.

Al quarto posto per l'interesse del cittadino troviamo il controllo da parte degli organi di Polizia: ero veramente stupito perché normalmente i cittadini chiedono di essere meno controllati. Ci sono poi dei progetti specifici per Monaco e qui cerchiamo di trovare dei punti focali; attualmente abbiamo un problema sensibile che riguarda i ciclisti: la città di Monaco deve diventare la città più a favore delle biciclette di tutta la Germania. Le strade diventano sempre più strette, però abbiamo molti incidenti che coinvolgono dei ciclisti; spesso la metà di loro aveva gli auricolari per ascoltare la musica ma questo è un fenomeno abbastanza chiaro, quindi per noi è importante riportare il comportamento dei ciclisti a delle regole, quindi abbiamo avviato, come città di Monaco, un progetto utilizzando un termine in dialetto, di modo che arrivi meglio alla popolazione, che significa “andare in bici correttamente con criterio”; con questo cerchiamo di influire sui

ciclisti come sui pedoni e sugli automobilisti.

Dobbiamo considerare tutti gli utenti del traffico nel loro insieme perché il cambiamento del comportamento di un singolo non è sufficiente.

Per quanto riguarda il controllo del traffico, questo è un punto focale per Monaco: abbiamo un dipartimento che si occupa solamente della sicurezza stradale, del controllo del traffico e di monitorare la situazione sulle strade. Se ad esempio un venerdì pomeriggio, in occasione dell'Oktoberfest facciamo dei controlli sui ciclisti, su 1000 circa 600 vengono sanzionati. Faccio notare che un ciclista paga 75 euro di multa se passa il semaforo con il rosso, oppure se telefona mentre sta viaggiando.

Quello del controllo del traffico è una delle metodologie che applichiamo per cercare di fare pressione sulla gente, poi cerchiamo di fare interventi educativi per influire sul comportamento dei cittadini e cerchiamo di iniziare già dalla culla, perché la nostra filosofia è quella di accompagnare i nostri cittadini e le nostre cittadine “dalla culla alla morte” con un'informazione che riguarda anche la polizia criminale.

Abbiamo pubblicato un opuscolo in cui è riportato tutto ciò che riguarda la prevenzione diviso per destinatari e fasce d'età, quindi iniziamo a combattere la criminalità attraverso la prevenzione. Per questi motivi è molto importante trovare la misura giusta, perché dobbiamo informare la gente che ci deve poi seguire, e per giungere a questo, cerchiamo di toccare ogni anno tematiche diverse per mantenere sveglia l'attenzione.

Noi collaboriamo anche con altre autorità, con altri enti e associazioni perché abbiamo poco denaro e abbiamo bisogno di sponsorizzazioni, inoltre un numero maggiore di persone che si occupano di questa tematica riesce ad ottenere di più e poi anche perché ci sono istituzioni che hanno proprie responsabilità, come ad esempio i Comuni e coloro che si occupano della costruzione della rete stradale.

Pensando al *quality management* di Milano, devo dire che anche noi

abbiamo un monitoraggio continuo su ciò che avviene quotidianamente e la notte si assumono queste informazioni che devono poi essere disponibili al mattino dopo, quindi si può osservare subito, per delineare quei punti di criticità, e di conseguenza si può reagire nell'arco di poche ore.

Vi sono poi tematiche a medio e lungo termine che ci consentono ad esempio di modificare delle strade, di creare una rotatoria oppure di modificare l'ampiezza di una strada o ancora di diminuire il limite di velocità. Comunque ci vuole sempre un controllo capillare che a Monaco dura 24 ore su 24, infatti abbiamo dalle 120 alle 200 pattuglie composte da due Agenti che se non hanno "nulla da fare" devono occuparsi di altre mansioni nell'ambito del traffico insieme agli specialisti.

Interveniamo anche in occasione di grandi eventi. Sappiamo che l'Oktoberfest vede 6 milioni di persone riunirsi a Monaco e abbiamo cercato di rivedere i nostri progetti del traffico, ma è necessario uno studio ingegneristico e di pianificazione della mobilità per elaborare questi progetti, quindi lavoriamo in stretta collaborazione con i tecnici e anche con l'Amministrazione comunale. La pianificazione avviene di concerto con la municipalità e una cosa importante delle grandi manifestazioni è che noi dobbiamo assicurare il rispetto di tutte le regole del traffico. Ricordo che oltre all'Oktoberfest abbiamo anche avuto la festa della riunificazione della Germania e quindi oltre a 1,6 milioni di abitanti avevamo anche 1,3 milioni di ospiti a Monaco e siamo giunti al limite della capacità dei nostri 6500 poliziotti del territorio di Monaco.

Nella nostra città abbiamo dei flussi di traffico molto intensi, dei trasporti pubblici congestionati che non sono più in grado di trasportare la massa di gente che li intende utilizzare e poi, come sapete, dobbiamo anche fare un servizio di scorta per le personalità importanti che si trovano a Monaco, tematica che diventerà sempre più rilevante, soprattutto perché i politici sono spesso in pericolo e hanno bisogno di una scorta. Noi garantiamo sempre via libera per passare dal centro di Monaco all'aeroporto e ci vogliono circa duecento poliziotti per accompagnare un convoglio di questo tipo.

Se doveste avere altre domande oltre alle delucidazioni che vi ho dato,

sono a vostra disposizione. Grazie per l'attenzione.

CARLO BUTTARELLI

Ringraziamo il direttore della Polizia di Monaco, Ralf Moloher. È molto interessante il riferimento alla costante attività di educazione che riguarda indistintamente tutta la popolazione, qualsiasi sia la fascia d'età, perché, come dicevo nelle premesse, è sicuramente l'educazione una delle fasi più importanti da realizzare per poter inculcare in tutti gli utenti della strada indistintamente una vera e consapevole coscienza dell'educazione stradale. Sicuramente la Polizia di Monaco è in grado di assicurare questo costante monitoraggio del territorio in termini essenzialmente preventivi, peraltro realizzando una sinergia con gli organi tecnici per migliorare le condizioni della circolazione stradale e, quindi, intervenire positivamente e preventivamente sul fenomeno della sinistrosità stradale.

Il prossimo è l'intervento di Marcin Sygocki, Comandante della 5^a Sezione della Polizia Stradale, Polizia Metropolitana di Varsavia.

Applausi

CARLO BUTTARELLI

Anche in questo caso vorrei fare una brevissima premessa rappresentando che in Polonia, a differenza delle precedenti località di cui abbiamo avuto esimi rappresentanti, esistono vari Corpi di Polizia Municipale e Locale e a Varsavia coesistono la Guardia Municipale e la Polizia Metropolitana. Nel caso specifico il Comandante della Polizia Metropolitana di Varsavia non è potuto intervenire e ha delegato direttamente Marcin Sygocki, Comandante della 5^a Sezione della Polizia Stradale, che con la sua relazione ci illustrerà aspetti relativi all'incidentalità e alle misure che adottano quotidianamente per farvi fronte. Prego.

MARCIN SYGOCKI

Un saluto a tutti voi, vedo che è aumentato il numero delle persone che hanno indossato le cuffie, evidentemente il polacco non è una lingua molto

comune. Come i miei predecessori, ringrazio caldamente per l'invito, è veramente un onore poter essere presente qui con voi e trasmettere alcune informazioni legate direttamente a quello che facciamo in Polonia per aumentare la sicurezza sulle strade del nostro Paese.

Innanzitutto vorrei presentarvi delle informazioni che riguardano il Paese da dove vengo e dove lavoro. La Polonia è il sesto paese dell'Unione europea per quanto riguarda la grandezza, ma anche il numero di abitanti: 312.679 km², oltre 38 milioni di abitanti, 16 voivodati in ognuno dei quali si trova un Comando di Polizia e, oltre a questi, il Comando di Polizia dove lavoro io. Abbiamo quasi 100.000 agenti di Polizia, di cui quasi il 10% si occupa del traffico stradale. Come ho accennato prima, lavoro nella Sezione della Polizia Stradale Metropolitana di Varsavia a cui appartengono nove Province. Ogni giorno oltre 350.000 veicoli entrano nella nostra città e sono in servizio 110 agenti, ciò significa che per un poliziotto abbiamo oltre 6.000 veicoli, quindi i nostri poliziotti durante il loro turno di 12 ore lavorano a pieno regime.

Circa gli incidenti stradali nel nostro Paese la statistica mostra gli ultimi tre anni, dal 2009 al 2011: il numero dei morti nel 2009 è stato di 4.500, nel 2010 di 3.900 e nel 2011 di 4.950. Mi rendo conto che per voi queste cifre sono enormi ma dovete sapere che noi viviamo in un Paese difficilmente confrontabile con i vostri, sia per la grandezza sia per la situazione geografica. Dal 2009 la tendenza è però migliorata e abbiamo ottenuto i risultati migliori, prima di quest'anno infatti i morti sulle strade superavano sempre le 5.000 unità, mentre nel 2009 siamo riusciti ad avere una cifra in calo. Abbiamo ancora tre mesi fino alla fine del 2012 e speriamo di poterlo paragonare con gli anni precedenti dove i risultati sono stati i migliori.

Posti a confronto con i nostri vicini la percentuale di mortalità non risulta così positiva: in Polonia 11%, in Germania 2%, in Ungheria 7%, in Svezia %, in Repubblica Ceca 5% e in Austria 3% (spero che i miei colleghi confermino questi dati). Ovviamente questo implica che dobbiamo lavorare di più e dobbiamo cercare di fare di tutto per poter raggiungere il risultato europeo di riduzione degli incidenti mortali del 50%. Per quanto riguarda gli incidenti nelle città, nel 2009 si contano 79 decessi, nel 2010 siamo riusciti ad abbassare il numero del 50% ma

purtroppo nel 2011 abbiamo avuto un altro aumento. Speriamo che il 2012 si possa paragonare con il 2010.

Quali sono le cause principali? Purtroppo il 30% dei decessi avviene per superamento del semaforo rosso o mentre si attraversano le strisce pedonali, quindi dobbiamo concentrarci soprattutto su questi casi. Al secondo posto troviamo il non dare precedenza e al terzo il superamento del limite di velocità. Cosa si fa per prevenire? Dal 2006 la Polizia polacca è membro dell'organizzazione TISPOL. La Polizia polacca e la Polizia di Varsavia prepara ogni anno il programma che è obbligatorio in tutta l'Unione europea: cerchiamo di fornire tutti i dati come, ad esempio, i casi di guida in stato di ebbrezza, senza cinture di sicurezza oppure sotto l'effetto di droghe; cerchiamo di controllare gli autobus e i camion. Nel 2005 è partito il nostro programma nazionale che non prevedeva la diminuzione del 50% – eravamo più realisti – ma si impegnava a ridurre il tasso degli incidenti del 30% in otto anni, sperando di ridurre anche il numero dei morti. La Polizia tedesca e olandese lavora con noi e in particolare due volte all'anno collaboriamo con questi partner per controllare la merce trasportata su strada nonché i pullman. Un'altra azione molto importante è quella delle "vacanze sicure", programma organizzato su tutto il territorio polacco. Le vacanze si fanno nei mesi di luglio ed agosto durante i quali aumenta molto il traffico turistico e la stessa situazione avviene durante i weekend e le feste locali quando la Polizia locale cerca di controllare più le strade.

Nel 2009 il Comando di Polizia ha iniziato una campagna nazionale, "*Apri gli occhi*", che pensavamo di portare avanti solamente per un anno, invece per il successo ottenuto abbiamo deciso di prolungarla fino alla fine del 2012. Questo progetto è diviso in tre parti: la prima rivolta ai motociclisti, la seconda alle persone anziane e la terza ai ragazzi. Abbiamo sfruttato tutti i mezzi che avevamo a disposizione, abbiamo fatto pubblicità sui media, abbiamo fatto dei manifesti, abbiamo segnalato i nuovi parcheggi con dei cartelli con scritto che il superamento della velocità è una delle cause principali di incidenti. Un'altra campagna fatta in tutta la Polonia è quella della bicicletta che assomiglia a quelle che sono state fatte dai colleghi in Germania o in altri Paesi: cerchiamo anche noi di attivarle per

arrivare ai ragazzi, per dire che si può andare in bicicletta, ma anche per spiegare ai conducenti di veicoli che devono stare più attenti agli utenti deboli della strada, in questo caso i ciclisti. Stiamo cercando di convincere le persone che, anche se ancora non è obbligatorio, il casco aiuta veramente la sicurezza.

Penso che facciamo le stesse cose che fanno le Polizie anche negli altri Paesi europei, naturalmente cercando di concentrarci su chi superare la velocità con dei controlli a cascata utilizzando le attrezzature che abbiamo, ad esempio i foto radar (abbiamo registrato anche 216 km/h su una strada statale). Un altro problema con cui abbiamo a che fare è la guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di droghe: nel 2011 in tutta la Polonia sono state fermate oltre 183.000 persone, sempre meno in stato d'ebbrezza e sempre più sotto l'effetto di droghe. È molto più difficile controllare l'effetto delle droghe, infatti ora stiamo cercando di introdurre dei mezzi per effettuare controlli migliori, ma vorremmo anche che ci fossero delle leggi più specifiche. Da molti anni è in atto l'iniziativa denominata *"Tolleranza zero"* rivolta ai nostri Agenti perché dobbiamo reagire ad ogni contravvenzione, anche la più piccola. A luglio del 2011 ha iniziato a funzionare un sistema centrale di monitoraggio: tutti i fotoradar sono automatici, passano le foto direttamente al sistema centrale dove vengono stampate le multe che vengono immediatamente spedite al mittente. Questo sistema ci ha ovviamente obbligato a cambiare anche le leggi.

Non siamo ancora riusciti a ottenere un pieno successo ma stiamo lavorando sull'aumento delle multe perché la Polonia è il Paese dove abbiamo forse le multe più basse di tutta Europa, rimaste uguali da 10 anni a questa parte. Nonostante la situazione politica e finanziaria in Europa sia abbastanza difficile, non siamo ancora riusciti ad aumentarle, ma forse entro l'anno prossimo, ci riusciremo. Quest'anno siamo riusciti a cambiare il sistema dei punti della patente: non si possono perdere più di 24 punti, oltre questa cifra occorre rifare l'esame; inoltre hanno cambiato anche le categorie alle quali vengono tolti i punti.

Credo che i problemi siano simili in tutti i Paesi e che le nostre azioni siano simili, cerchiamo di fare tutto il possibile. Siamo membri di un'organizzazione comune e abbiamo quindi la possibilità di scambiarsi informazioni. Un esempio è il

progetto “*Life Save*” che ci ha dato la possibilità di fare uno scambio nazionale a livello di agenti. Abbiamo imparato tante tecniche, ma purtroppo ci sono delle differenze per quanto riguardano le leggi e non possiamo utilizzare tutti i mezzi. Speriamo che i lavori che stiamo facendo attraverso la TISPOL e la Commissione europea ci permetteranno di introdurre leggi unificate a livello europeo, sarebbe veramente un mezzo ottimale per migliorare la situazione sulle strade non solo del nostro Paese ma di tutta l'unione. Vi ringrazio.

Carlo BUTTARELLI:

Grazie Marcin per la relazione, dalla quale si evince chiaramente che le problematiche sono comuni a tutte le nazioni, a tutte le città e agli organi di Polizia.

Complimenti per le iniziative che state intraprendendo per contrastare il fenomeno della incidentalità stradale. Come hai rilevato, è sicuramente dovuta anche ad un abuso nell'uso di droghe e di alcol specialmente da parte di quelle fasce giovanili che guidano senza tener conto delle conseguenze che derivano dall'assunzione di queste sostanze o bevande.

Circa la tolleranza zero sono d'accordo: anch'io ritengo che una tolleranza zero, come peraltro fecero già a New York con Giuliani, sia una soluzione che in qualche modo possa favorire una maggiore attenzione da parte dell'utenza. Certo, è difficile mantenerla per lungo tempo, perché tutti viviamo una situazione di estrema carenza delle risorse umane destinate ai controlli di polizia stradale. Comunque torno sempre a ribadire il concetto fondamentale: la sola repressione probabilmente non è sufficiente se non c'è anche un'iniziativa globale per favorire la formazione di una coscienza della sicurezza stradale.

Passiamo ora la parola a Francisco Adame Antequera della Polizia Municipale di Madrid. In Spagna esiste un corpo di polizia con competenza nazionale, la Guardia Civil, e corpi di Polizia Municipale con competenza territoriale. Sostanzialmente hanno un'organizzazione molto simile a quella italiana.

Il corpo di Polizia Municipale di Madrid è uno dei più grandi, potendo contare su poco meno di 7000 unità. Nel caso specifico il relatore ci illustrerà le problematiche legate ai grandi eventi, in particolare facendo riferimento alle

Giornate mondiali della gioventù che si sono svolte a metà agosto.

Francisco Adame Antequera:

Buongiorno a tutti, signore e signori. Vorrei ringraziare in primis, in nome dell'Ispettore Capo del corpo della Polizia Municipale di Madrid, questo invito che l'Acì ci ha rivolto, a partecipare a questo 5° Forum. Prima di iniziare, da parte di tutti i componenti del corpo di Polizia, vorrei esprimere solidarietà ai colleghi della Polizia milanese per il bruttissimo evento. Noi abbiamo subito una perdita simile in agosto e quindi, Comandante, le mie più sincere condoglianze per la vostra perdita.

La mia presentazione di oggi si basa su tre colonne portanti, che si sviluppano su tre aspetti diversi.

Nella prima daremo un'ubicazione del contesto delle competenze che hanno la Polizia Locale e Municipale di Madrid all'interno dell'ordinamento giuridico spagnolo.

Per quanto riguarda il quadro giuridico spagnolo, la prima parte riguarda il contesto relativo alle competenze, la seconda parte riguarderà invece le attività che si sono svolte durante le Giornate mondiali della gioventù, in particolar modo l'impatto che hanno avuto sulla mobilità della città gli spostamenti del Pontefice nella città di Madrid, a eccezione della visita al Monastero dell'Escorial, che vediamo al quinto punto.

Ciò che vi presenteremo infine è un esempio di pratiche di eccellenza che abbiamo dispiegato e implementato nel 2009, per fare un'analisi e una valutazione di cosa abbiamo fatto, quali punti di forza abbiamo registrato, quali punti deboli, per introdurre tutto ciò in una programmazione annuale dei grandi eventi e perché successivamente tutti i componenti della gerarchia tecnica che debbano svolgere un lavoro simile possano partecipare e beneficiare di tutte le informazioni che abbiamo raccolto.

Per quanto riguarda le competenze, la Polizia Municipale di Madrid può partecipare ai grandi eventi, come ha detto il moderatore, oltre alle Polizie regionali delle comunità autonome; in Spagna, nella città di Madrid abbiamo la

Polizia nazionale, di carattere statale, e la Guardia Civil, con i quali abbiamo un margine di compatibilità, ed un obbligo di coordinamento.

Quello che possiamo fare in base alla Costituzione spagnola del 1978: l'articolo 5 dice che la capitale dello Stato spagnolo è la città di Madrid e quindi ha sviluppato una legge apposita sul ruolo di capitale, che dà la possibilità al municipio di Madrid di regolamentare l'uso delle vie di comunicazione, delle strade, delle vie e degli spazi pubblici urbani, il transito di persone, animali e veicoli, e armonizzare tutti questi usi diversi per favorire così la circolazione dei pedoni, le soste e lo sfruttamento delle vie di comunicazione per gli aspetti sportivi e ludici, rendendo tutto ciò compatibile con la sicurezza stradale e la mobilità e fluidità del traffico.

Per quanto riguarda le funzioni che sviluppiamo in questo secondo blocco, ovvero la spiegazione dei movimenti del Pontefice, riguarda soprattutto la regolazione e la segnalazione del traffico nel centro della città, elaborare i dossieri degli incidenti all'interno della città nel caso in cui si fossero verificati, e collaborare per la sorveglianza con le forze di sicurezza dello Stato per garantire l'ordine in caso di manifestazioni e dimostrazioni cittadine.

Quel che abbiamo visto inizialmente nella pianificazione, dopo aver fatto un'analisi dei rischi, è stato stabilire un organigramma di comando. Al comando di tutto il dispositivo di sicurezza era l'Ispettore Capo, ma al comando di coordinazione di questo dispositivo avevamo un capo dell'ispezione e della ricognizione.

Abbiamo suddivisi in tre grandi aree, una sul distretto per la convivenza e il sostegno ai pellegrini e ai volontari – risolvere i problemi di convivenza e di armonia che avrebbero potuto insorgere; uno relativo alla sicurezza per le zone non immediatamente occupate dal Pontefice fino alle zone più periferiche; un dispositivo per l'operatività del traffico che avrebbe riguardato l'intero convoglio.

Per quanto concerne il programma delle attività vediamo che la visita è prevista per il 18, il 19, il 20 e il 21 agosto, ma le Giornate mondiali della gioventù sono cominciate il 16 agosto e si sono prolungate un giorno in più con una Messa celebrata nella piazza.

Il primo punto importante è stato il giorno 16, con una Messa di benvenuto, di apertura, che ha fatto sì che l'asse principale dell'interno della città fosse interrotto al traffico per una settimana.

Per quanto riguarda i trasferimenti del Pontefice, abbiamo stabilito una serie di premesse: il convoglio doveva essere aperto dalla Polizia Municipale, assieme alla Guardia Civil, laddove entrambi i corpi, in base alle competenze territoriali, entravano. Avremmo dovuto regolamentare tutta la circolazione lungo l'intero percorso e pattugliato tutti gli incroci che erano previsti per il piano di mobilità già preparato, che avremmo poi trasmesso e passato al pubblico, ai partecipanti, attraverso i media e la radio; l'ispezione dell'intero itinerario da parte di pattuglie, che stabilivano il percorso da seguire di volta in volta; la rimozione di tutti i veicoli in sosta lungo l'itinerario dove il Pontefice sarebbe passato; riservare una zona di sosta di parcheggio nei luoghi di arrivo delle processioni; infine verificare se il percorso si sarebbe svolto con la Papa-mobile o un veicolo chiuso, regolare.

Di solito c'era una differenza oraria, perché la vicinanza dei pellegrini per vedere il passaggio del Papa in molti casi ha obbligato ad anticipare gli orari previsti per l'interruzione del traffico e per le deviazioni che avevamo previsto su questo piano di mobilità.

Qui vediamo una rappresentazione schematica del convoglio a cui partecipano le tre forze di polizia che hanno competenza a Madrid: la Polizia Municipale, la Guardia Civil e la Polizia nazionale.

Come potete vedere la Polizia nazionale aveva aggiunto un corpo di élite e qui vediamo l'itinerario che è stato stabilito per l'arrivo del Papa dall'aeroporto al Palazzo della Nunziatura.

Abbiamo sempre fissato due itinerari, un principale e uno alternativo, in modo che in qualunque caso lungo uno dei due avremmo potuto cambiare sull'altro.

Per quanto riguarda la cerimonia di benvenuto, abbiamo stabilito un unico percorso. Di solito negli spostamenti dei capi di Stato stabiliamo un tragitto per l'andata e uno per il ritorno, in questo caso poiché l'itinerario utilizzato era la via Serrano, una via a senso unico, a causa della grande affluenza di pubblico che stava saturando tutte le zone circostanti il centro della città di Madrid, abbiamo

stabilito un unico cammino sia per l'andata, sia per il ritorno.

Questa è l'immagine della cerimonia di benvenuto, molto particolare perché quello che faceva il Papa era entrare nella città attraverso la porta di Alcalar e arrivava in un unico convoglio, che doveva essere separato in tre parti, perché ognuno si dirigeva verso una diversa destinazione. Dovevamo coordinare tutti gli spostamenti che da lì sarebbero nati.

Invece qui vediamo il percorso verso la piazza della Sibeles, dove c'era il pubblico che avrebbe partecipato alla cerimonia e il cammino che ha seguito la comitiva papale.

Questa è stata la sede che si è scelta per il parcheggio degli autobus del pubblico, della stampa e dei vescovi intervenuti.

Per noi è stata una sfida, perché è stata organizzata una Via Crucis. Abbiamo portato tutte le immagini più rappresentative delle diverse regioni spagnole a Madrid attraverso diverse parrocchie, che sono state stabilite come punti di incontro.

Il sabato sera – un servizio che non avevamo mai fornito alla città – abbiamo trasferito tutte queste immagini religiose attraverso le processioni verso le diverse basi che sarebbero state poste lungo il Paseo, una via centrale, dove il giorno seguente, nel pomeriggio, il Papa avrebbe celebrato la Via Crucis e sarebbe passato.

Tutto questo si è sviluppato dopo la mezzanotte e dunque abbiamo dovuto organizzare un dispositivo di sicurezza notturno che nei grandi eventi come le finali di calcio o le celebrazioni in genere non avviene. Questo ha presupposto uno sforzo aggiuntivo per noi, per la sua poca consuetudine.

Qui vediamo il percorso con un veicolo chiuso, dove cercavamo di uscire dal centro della città.

Si è posto poi un altro problema: all'inizio noi pensavamo di toccare tre zone ben differenziate della città e quello che abbiamo messo in piedi per il giovedì e il venerdì era la zona centrale della città, cioè l'asse di comunicazione centrale, l'arteria principale.

Questa è la zona più turistica della città che è stata coinvolta, quindi oltre al

milione e mezzo di pellegrini arrivati a Madrid, tutti i turisti si sarebbero concentrati in questa cerimonia, dalle 9 di mattina del sabato fino più o meno alle 14.30, perché c'era un pranzo nel palazzo arcivescovile. Abbiamo dovuto recintare la zona del centro storico di Madrid, la Madrid degli Asburgo come la chiamiamo noi.

Questo è il palazzo episcopale, intorno al quale abbiamo stabilito un perimetro blindato al quale potevano accedere i soli residenti.

Un ritocco che abbiamo dovuto fare, relativo agli spostamenti, è stato l'uso di quello che noi conosciamo come la M30, una tangenziale attorno a Madrid che la percorre anche diagonalmente attraverso un tunnel sotterraneo di 9 km. Per noi è stata una vera e propria sfida, perché a meno che non ci fossero degli incidenti non abbiamo mai interrotto il traffico di questi tunnel, nè l'abbiamo deviato per così tanto tempo. È stata una sfida, siamo molto soddisfatti, forse siamo anche stati fortunati perché era agosto, un sabato di mezzogiorno e l'affluenza dei veicoli era modesta rispetto al solito.

Questo è ciò che abbiamo cercato di fare in rapporto alla mobilità dei pedoni. La terza parte della città che sarebbe stata coinvolta dalle celebrazioni era l'aeroporto militare.

Per facilitare la mobilità dei pedoni abbiamo cercato di fare in modo che tutta la zona verde che doveva essere attraversata e che comunicava con viali che permettevano l'accesso alla zona dell'aeroporto, fosse segnalata affinché i pellegrini utilizzassero questi assi di comunicazione, cioè i viali verdi.

È stata una cerimonia che ha condotto il Papa dedicandola a persone con disabilità mentali. Vediamo la base aerea, l'aeroporto, a cui pensavamo sarebbero affluiti un milione e mezzo di persone.

A causa delle circostanze, in termini di affluenza di pubblico, poiché eravamo in agosto e poiché l'apertura della sede è stata fatta alle 10 del mattino, e la cerimonia era per le 20.30 della sera, in agosto Madrid arriva a 40°, un milione e mezzo di persone che si sono avvicinate molto a questa zona, ad uno spazio così chiuso come quello dell'aeroporto militare: c'erano tanti punti critici, tante cose diverse da controllare, facendo in modo che niente di spiacevole potesse accadere.

Non è stato fatto il percorso previsto, in quel momento abbiamo dovuto improvvisare invece un itinerario alternativo.

Questo è stato l'ultimo spostamento che abbiamo fatto nella città per trasferire il **Papa al suo incontro con i volontari nella zona fieristica dell'aeroporto di ??**.

L'ultima parte della presentazione riguarda le pratiche di eccellenza che abbiamo implementato dal 2009 in poi, che prevedono che una volta sviluppato un dispositivo di sicurezza in occasione di un grande evento ciò che facciamo sia una valutazione di tale dispositivo.

Qualunque dispositivo avrebbe previsto tre fasi fondamentali: pianificazione, ovvero quanto c'è di preparazione precedente, lo svolgimento con tre fasi, la fase precedente, pre-critica e critica, e successivamente l'analisi e la valutazione.

Nella terza fase abbiamo realizzato questa best practice. All'interno dell'ambito di adempimento, in base alle esigenze, le migliorie da adottare successivamente, facciamo una sorta di transfert di questa informazione alla pianificazione annuale.

Come avviene tutto questo. Innanzitutto si svolge una riunione preparatoria alla quale partecipa il responsabile del dispositivo stesso, tutti i comandi di coordinamento del corpo e quei rappresentanti che hanno carattere tecnico e che hanno preso parte allo svolgimento del dispositivo fanno parte di questa riunione preparatoria; si elaborano delle conclusioni, si realizza una presentazione verbale, qualcosa che viene realizzato attualmente e successivamente si inserisce tutta l'informazione nel website del corpo. Ogni membro del corpo può accedere a queste informazioni sul Web.

In questa riunione di preparazione si effettua una presentazione iniziale da parte del coordinatore, vengono identificati i punti di debolezza del dispositivo, i punti forti, gli ambiti di miglioramento, le migliorie da adottare e, successivamente, si effettua un'approvazione della proposta stessa.

Viene elaborata una conclusione con la redazione di un documento e si predisponde una presentazione in PowerPoint che poi verrà presentata verbalmente.

Nella presentazione alla scala tecnica il tutto avviene in incontri mensili stabiliti, c'è una presentazione da parte del coordinatore di questo dispositivo e successivamente si prevede una serie di domande e risposte in modo da poter dare la possibilità di esprimere opinioni, dubbi, suggerimenti.

Infine si rivede il documento nella presentazione PowerPoint e si inserisce nella pianificazione annuale. In questo modo qualsiasi membro, qualsiasi comando con situazioni analoghe venga incaricato di effettuare il coordinamento, ha una sorta di precedente e può usufruire di questi strumenti per effettuare una raccolta di dati e ovviamente realizzare tutto il suo servizio.

Grazie per la vostra attenzione.

Carlo BUTTARELLI:

Grazie a Francisco Antequera per l'illustrazione di questo intervento che ha comportato veramente un'organizzazione complessa che anche noi in Italia conosciamo bene avendo già avuto una manifestazione analoga. Negli spostamenti ordinari del Sommo Pontefice c'è sempre un'organizzazione che in qualche modo ricalca quella che ci ha illustrato il collega spagnolo.

Interviene János Kuczik, Vice Comandante della Polizia di Budapest (Ungheria), dove esiste un solo Corpo di Polizia con giurisdizione nazionale e articolazioni territoriali strettamente connesse al nucleo centrale. L'Ungheria, infatti, non dispone di Corpi di Polizia Municipale. In modo particolare il collega è responsabile della Sezione traffico e ci illustrerà l'esperienza che stanno vivendo e hanno vissuto rispetto ai sei mesi di turno di Presidenza dell'Unione europea che li ha costretti ad adottare dei particolari sistemi e metodologie di controllo del traffico considerando l'altissimo numero di organizzazioni e incontri che si sono svolti tra i vertici dei vari Paesi dell'Unione europea. Prego.

JANOS KUCZIK

Grazie. Vi dico subito che parlerò in ungherese come il collega polacco ha parlato in polacco. Vorrei ringraziare l'Acì e tutti i colleghi italiani, sono molto lieto

di essere qui a parlare della situazione ungherese davanti a una platea così professionale e di alto livello.

Per quanto riguarda l'Ungheria, introdurrei dicendovi che siamo al centro dell'Europa, abbiamo 93.000 km² di territorio e circa 10 milioni di abitanti. Io sono il Vice Comandante Capo della Polizia di Budapest, abbiamo 2 milioni di abitanti nella capitale e la rete stradale è a raggi, cioè dal centro della città le strade escono verso la periferia, mentre al centro c'è il Danubio. Prima di parlarvi della Presidenza dell'Unione europea vi illustro la situazione del traffico di Budapest e della sicurezza stradale. Noi ungheresi abbiamo detto: in Ungheria – come che del resto in Italia – tutti si intendono di calcio e di traffico, tutti pensano di saper guidare. In realtà, non tutti siamo esperti, purtroppo, nel 2001 avevamo più di 1.000 morti all'anno in incidenti stradali. Nel 2004 abbiamo aderito all'Unione europea, nel 2008 all'area Schengen e quando siamo entrati nell'Unione europea ci siamo ripromessi di migliorare la situazione degli incidenti stradali; non potevamo promettere di diminuirli del 50% ma abbiamo fatto dei progressi. Nel 2011, lo dico con orgoglio, gli incidenti mortali sono davvero diminuiti del 50%, da allora infatti siamo intorno ai 500 all'anno. Anche per quanto riguarda gli incidenti gravi senza morti abbiamo una tendenza molto positiva e speriamo di continuare così.

Non penso sia un caso, abbiamo lavorato molto per raggiungere questi risultati, abbiamo nuove leggi di sicurezza stradale, abbiamo preso spunto dagli esempi degli altri Paesi europei e abbiamo aumentato la responsabilità degli autisti. Non possiamo costringere gli ungheresi a guidare bene, ma le nostre leggi dicono che se il guidatore causa un incidente mortale in cui viene coinvolto lui stesso o i suoi familiari diventa doppiamente responsabile. Abbiamo fatto anche una lotta dura contro gli autisti ubriachi: nel periodo precedente alla nostra adesione potevamo solamente chiedere al guidatore di sottoporsi al test alcolico mentre ora è obbligatorio; potevamo solamente multarlo amministrativamente, non aveva responsabilità penale, mentre ora c'è la; non potevamo nemmeno identificare il guidatore del veicolo coinvolto nell'incidente mentre ora abbiamo l'obbligo non solo di responsabilizzare colui che guida ma anche il proprietario che

diventa direttamente responsabile dell'incidente causato dal suo veicolo. Anche il nostro Governo ha promosso uno slogan: chi supera la velocità consentita, non usa la cintura di sicurezza e utilizza il telefono cellulare è tre volte responsabile dell'incidente.

In Ungheria gli incidenti sono causati prima di tutto dal superamento della velocità consentita, dal sorpasso, inoltre gli ungheresi non sono capaci di fare le curve e non danno la precedenza. Intendiamo aumentare sempre di più il numero dei controlli stradali, comunque questi sono i punti deboli che vediamo nella sicurezza stradale ungherese.

Spenderei qualche parola riguardo alla struttura della Polizia ungherese. Ho sentito come funziona la Polizia in Polonia e in Spagna; neanche in Ungheria abbiamo la Polizia municipale, ma una Polizia nazionale che dipende dal Ministero degli Interni, ci sono diciannove distretti e Budapest capitale ha una competenza più autonoma rispetto agli altri distretti. La Polizia ungherese è strutturata come una piramide gerarchica la cui punta è rappresentata da Budapest e dal Comandante Capo. A livello locale ogni distretto ha un Comandante e due Vice, uno si occupa della sicurezza stradale e l'altro della prevenzione della criminalità. Io sono il Vice Comandante Capo che si occupa della sicurezza stradale. Abbiamo 8.600 poliziotti e 5.000 sono miei collaboratori.

Per quanto riguarda gli eventi importanti della Presidenza di turno dell'Unione europea, siamo entrati nell'Unione nel 2004, quindi avevamo pochi anni per prepararci ad organizzare eventi di questa portata, accogliere numerosi ospiti stranieri, e non avevamo esperienze precedenti, quindi grazie a tutti i colleghi che hanno condiviso con noi le loro esperienze. Dovevamo garantire sei mesi di eventi, quindi abbiamo iniziato il lavoro molto tempo prima cercando di organizzare il tutto in modo tale che la popolazione non fosse coinvolta più di tanto, e che non trovassero difficoltà né la mattina per andare al lavoro né la sera per tornare a casa. Abbiamo fatto Innanzitutto una mappatura della città con gli itinerari più sicuri dove far muovere i convogli per garantire agli abitanti una mobilità tranquilla. Avevamo anche noi un coordinatore e abbiamo coinvolto tutte le forze di Polizia e di sicurezza per garantire la sicurezza sia ai politici stranieri

che alle delegazioni ospiti ed ai politici ungheresi coinvolgendo il nostro Presidente e Pubblico Ministero.

Abbiamo scelto alcuni luoghi principali per questi eventi, alcuni a Budapest, altri fuori, (lago Balaton), per cercare di ridurre il numero dei posti in cui garantire la sicurezza e devo dire che la legge ungherese in questo senso ci ha aiutato, infatti il Parlamento ha votato con la maggioranza dei due terzi una nuova legge di sicurezza dandoci più competenza a livello locale, quindi il Capo Comandante della Polizia di Budapest era responsabile anche della sicurezza degli altri luoghi dove si svolgevano gli eventi. Non dovevamo giustificare o motivare i controlli delle persone e potevamo intervenire subito. Per quanto concerne la sicurezza degli eventi, c'erano quattro categorie: la prima e la più importante era dei politici di alto rango e le altre per personalità meno importanti che si riuniscono per incontri informali (dirigenti, direttori dei dipartimenti, ecc.). Per esempio, i Ministri avevano bisogno di un convoglio garantito dalle forze di Polizia mentre il quarto livello non aveva necessariamente bisogno di accompagnamento veicolare da parte nostra; certi eventi non c'era nemmeno bisogno della presenza massiccia della Polizia.

Il lavoro preparatorio è stato davvero intenso e lungo, per noi è stata una novità dover coordinare il lavoro con tutti i nostri colleghi, per esempio con il Comando dell'aeroporto di Budapest oppure con la Guardia della Presidenza della Repubblica. I colleghi che hanno già organizzato un evento tale sanno che il lavoro non si concentra solo durante il periodo dell'evento e ci sono sempre degli imprevisti e delle complicazioni. Anche a Budapest è successo così, ma penso che questa sfida sia stata superata. È stato un compito nuovo e cercavamo di coordinare il nostro lavoro anche con il Ministero degli Interni attraverso un contatto continuo.

Abbiamo avuto 250 eventi in sei mesi, c'erano tutti i rappresentanti dei 27 Paesi europei, delegazioni, ministri, presidenti, ma per fortuna devo dire che non ci sono stati problemi per quanto riguarda la circolazione, il coordinamento del flusso dei veicoli sulle strade della capitale ungherese è stato efficace. Abbiamo fatto delle prove tecniche già nell'anno precedente alla nostra presidenza di turno

con i vari distretti ungheresi, abbiamo lavorato insieme all'azienda dei trasporti locali di Budapest, avevamo dei servizi di informatica che ci aiutavano, degli ingegneri infrastrutturali che ci sostenevano. Gli ospiti arrivavano all'aeroporto di Budapest e da qui segnavamo gli itinerari per arrivare nelle varie location. Avevamo una strada principale e una di riserva, una via alternativa, perché per noi era molto importante garantire la sicurezza non solo della strada principale che seguiva il convoglio ma anche delle strade laterali, dei sovrappassi, dei tunnel, ecc.

C'erano 799 delegazioni alle conferenze, ma a Budapest non abbiamo problemi, anche perché siamo più organizzati, avevamo 500 persone che si occupavano solo dell'organizzazione e della sicurezza degli eventi e, come già detto, collaboravamo con la Guardia presidenziale. Nonostante questo non eravamo abbastanza e abbiamo avuto bisogno del lavoro dei colleghi degli altri distretti, altri 240 poliziotti. La sfida, quindi, consisteva nell'impiego di moltissimi colleghi, mai così tanti poliziotti ungheresi hanno partecipato a uno stesso evento. Avevamo anche bisogno di veicoli della Polizia e molti sono arrivati dalle campagne. Ci sono anche stati dati dei finanziamenti statali per poter garantire questa concentrazione di forze e per garantire la sicurezza stradale. Questo però era solo l'inizio. Non avevamo abbastanza veicoli blindati per gli ospiti politici, quindi abbiamo dovuto comprarne di nuovi. Abbiamo speso 40 milioni di fiorini: non so dirvi la cifra esatta in euro, ma per darvi un'idea abbiamo acquistato 100.000 l di benzina solo a Budapest e nelle città dove avvenivano questi eventi.

Per quanto riguarda la sicurezza stradale i migliori colleghi di pattuglie sono a Budapest e sono stati loro ad aiutarci; ogni delegazione veniva accompagnata dalle moto della Polizia da Budapest fino al Balaton: abbiamo avuto 22 incontri ministeriali ad alto livello e 799 delegazioni dovevano essere accompagnata dall'aeroporto ai vari siti dove avvenivano gli eventi. In totale abbiamo fatto circa 340.000 km, come se avessimo attraversato tutta Europa. Penso che il nostro lavoro abbia avuto successo perché ci siamo preparati, ci siamo coordinati e abbiamo fatto tutto prima, eravamo pronti ad ogni evenienza. Tra i veicoli utilizzati c'erano dei minibus Volkswagen, delle Audi, ecc., mentre per gli alloggi abbiamo

garantito la sicurezza dei nostri ospiti scegliendo gli alberghi più sicuri per loro, 14 in totale. Non abbiamo garantito solo la sicurezza dell'edificio, ma anche della zona circostante con i ristoranti, i caffè, i night club, i pub, le pasticcerie, le pizzerie, ecc. dove gli ospiti potevano recarsi. Dove era possibile trovare una probabile fonte di criminalità si interveniva prima controllando la zona. I vari luoghi venivano classificati secondo il grado di sicurezza in prima, seconda e terza categoria. C'era una centrale dove eravamo collegati tra di noi, una sorta di nucleo di sicurezza alla Polizia di Budapest dove arrivavano tutte le formazioni e che fungeva da ufficio di collegamento. In questa sala si poteva vedere ogni telecamera installata nella città, potevamo controllare i computer e le videocamere di ogni veicolo di pattuglia presente sul territorio, inoltre c'erano i nostri colleghi in abiti civili che facevano foto o riprese video e le mandavano direttamente a questa centrale.

Le immagini seguenti mostrano i luoghi in cui sono svolti tutti gli eventi: i castelli, il Museo delle Belle Arti a Budapest, il Parlamento lungo il Danubio, il Museo nazionale, il Centro congressuale, il Museo delle arti applicate, la Galleria nazionale, l'Accademia delle scienze, ecc. Abbiamo davvero speso molte ore e molte energie, ci è costato molto lavoro ma ne siamo veramente orgogliosi. Per concludere sono felice di annunciarvi che non c'è stato nemmeno un incidente durante questi sei mesi di eventi, non è successo niente né ai politici né alla popolazione locale né ai nostri agenti e di questo siamo orgogliosi. Vi ringrazio dell'attenzione.

CARLO BUTTARELLI (Comandante della Polizia Roma Capitale)

Grazie a Janos Kuczik, ti ringrazio per la presentazione e in particolare mi complimento per la riduzione dell'incidentalità stradale per quanto concerne la mortalità stradale, evidentemente frutto delle norme più severe introdotte dal vostro ordinamento. Passiamo ora la parola Robert Marshall, Ispettore Capo della Polizia metropolitana di Londra.

ROBERT

MARSHALL

Buon pomeriggio, sono molto lieto di essere qui e vorrei ringraziare innanzitutto gli organizzatori per avermi invitato. Oggi vorrei presentarvi delle mie esperienze nell'uso dei sistemi di sicurezza per le strade durante le Olimpiadi del 2012, infatti abbiamo cercato di pianificare per ridurre il numero degli incidenti, evitare i colli di bottiglia e quindi gli incolonnamenti e naturalmente facilitare l'accesso ai posti in cui si tenevano i giochi, con molti spettatori che ovviamente ostacolavano il percorso della rete di trasporto.

Il nostro obiettivo era quello di garantire un flusso quanto mai sicuro e volevamo proteggere le persone e i beni dalle minacce causate dagli incidenti e dagli attacchi terroristiche e quant'altro. Volevamo garantire una reazione pronta qualora si fossero verificati gli incidenti, per questo abbiamo cercato di attuare anche una rete di deviazioni che avevamo messo a punto precedentemente.

Lo scopo principale era quello di evitare i rischi che dovevamo affrontare a causa dell'organizzazione dei giochi olimpici e quindi dello spostamento di tutti gli spettatori nei vari punti dove si svolgevano i giochi. Devo dire che Londra, come le altre capitali, ha vissuto uno stress molto importante causato dai giochi olimpici con 14.000 atleti, 27.000 rappresentanti dei *media* e poi la cosa peggiore è che c'erano sia persone accreditate che non accreditate, oltre 9800 membri di *team* tra giochi olimpici e para-olimpici in 55 sedi, quindi si è trattato di gestire le strade di accesso nei vari luoghi dove si svolgevano i giochi.

Come abbiamo fatto? Abbiamo innanzitutto stabilito *partnership*, infatti una delle cose più importanti del servizio di polizia nel Regno Unito, così come negli altri Paesi, è quella di stringere alleanze. Fra l'altro vi devo dire che ho iniziato a lavorare a questo progetto in occasione delle Olimpiadi nel 2004 ed è stata una maratona, non uno sprint, perché è come avere 26 campionati in 16 giorni quindi senza *partnership* non saremmo stati in grado di fare nulla, ecco che ci siamo alleati con le agenzie del Governo con il Ministero dei Trasporti, la Polizia non solo locale ma anche dei trasporti britannici e di altre contee. A Londra poi ci sono delle organizzazioni legate all'agenzia Transport for London che si occupano della gestione delle strade e coordinare tutti non è stato facile. Ci sono poi gli automobilisti, gli autisti dei camion, gli operatori delle reti elettriche e anche il

comitato olimpico e para-olimpico a livello locale che voleva garantire che i propri membri avessero la precedenza sugli altri, quindi mettere insieme tutti questi interessi non è stato per niente facile.

Per questi motivi è stato necessario mettere a frutto delle *partnership* fin dall'inizio: questo è fondamentale, quindi senz'altro va fatto questo a livello strategico, a volte ci sono molti capi, per cui il lavoro di persone come me è senz'altro molto più complesso. Il primo risultato positivo di una buona *partnership* ha riguardato le strade di Londra, per evitare che ci fossero dei lavori in corso, l'obiettivo era coinvolgere il Sindaco in modo tale che si riducessero al minimo questi lavori stradali durante le Olimpiadi, cercando di intervenire nel tempo più breve in caso di incidenti e garantendo sempre una mobilità alternativa. Altrimenti sappiamo che nel caso in cui non si intervenga in tempi rapidi, gli enti responsabili dei ritardi vengono anche multati e l'obiettivo è stato anche quello di ridurre il numero dei lavori in corso o correggere gli errori qualora questi si verificassero.

A Londra c'è un Comando di Polizia che viene finanziato dal Transport for London – T.F.L. - un'autorità per la rete viaria di Londra che è una rete fondamentale costituita dalle strade principali che hanno un ruolo importante nel mettere a punto la programmazione, naturalmente ciascuno può avere una visione diversa di come vanno organizzate le cose, per cui ci vuole un lavoro strategico che poi garantisce peraltro dei vantaggi.

Il Comitato olimpico è venuto in visita a Londra nel febbraio 2005, abbiamo organizzato un incontro e le cose sono andate molto bene, abbiamo stretto un accordo e già nel 2009 sono stati investiti milioni per mettere a punto le centrali di controllo congiunte in grado di ospitare delle equipe per la manutenzione delle strade e quant'altro. L'altro vantaggio di questa centrale di controllo è dovuto al fatto che c'è stata un'azione coesa e univoca: se vi era un incidente o un problema con il traffico piuttosto che con un semaforo, questo veniva immediatamente segnalato alla centrale e poi interveniva l'ufficiale responsabile, senza tempi di attesa lunghi. Questo sembra ovvio, però in realtà per anni questo non è stato possibile farlo, tanto che si sono state grandi congestioni in tutta la città.

Il nostro obiettivo era anche incoraggiare il rispetto delle regole e abbiamo

cercato di prevedere la criminalità ed evitare il verificarsi dei reati per ridurre il numero degli incidenti, riducendo quindi il numero delle vittime. Abbiamo parlato ieri di fare una politica di *marketing* e di comunicazione per tutti i portatori di interesse e quindi dire anche agli utenti quello che sarebbe successo alla rete viaria con un evento di tale portata, ne abbiamo parlato anche ieri, naturalmente bisogna adottare un atteggiamento che sia coerente da parte di tutti gli operatori e di tutte le forze in causa, in modo tale che non venga diluita l'efficacia delle azioni messe in campo dalle singole forze coinvolte. Bisogna essere impegnati, coinvolti, parlare con gli automobilisti, con i ciclisti: questo ha aiutato molto a ridurre il numero degli incidenti tra i ciclisti e anche la stessa cosa è stata fatta per evitare il rischio di incidenti con autisti dei camion.

Permettetemi di dire che è importante la pro-attività, cioè utilizzare le risorse disponibili per cambiare l'atteggiamento mentale di coloro che utilizzano le strade: questa è senz'altro una politica che dà grossi ritorni nel tempo. Anche le multe le abbiamo comminate attraverso sistemi di telecamere, poi abbiamo assunto delle persone *ad hoc* per l'evento.

Il 18% della nostra rete doveva essere utilizzato anche da veicoli strategici, potevamo rimuovere un vicolo che ostruiva il traffico in pochissimi minuti; se la macchina era in sosta la si poteva rimuovere e bisognava pagare più di duecento sterline per averla indietro. Con queste iniziative abbiamo cercato di incoraggiare le persone a non lasciare l'auto in divieto di sosta.

Sappiamo questi dati perché sono stati forniti dal Ministero del Traffico che ha informazioni su tutti gli autisti e tutte queste informazioni erano disponibili a tutti gli Ufficiali di Polizia, ogni autista in Gran Bretagna ha un suo *record*, possiamo anche vedere la fedina penale per vedere se qualcuno è colpevole di reati di altro tipo. Se una persona commette un reato e ha un'auto che vale poco, distruggiamo l'auto; se invece ha un'auto che vale molto, la vendiamo e questo costituisce una fonte di reddito. Quest'anno circa 100 auto sono state sequestrate e questo ci ha permesso di evitare molti crimini; l'ultima auto che abbiamo bloccato era una Ferrari gialla che ci ha reso molte sterline.

“Andare in bici sicuri”: bisogna educare, abbiamo parlato con i giovani e

naturalmente c'erano sempre degli Agenti esperti che avrebbero trascorso giorni con gruppi di ciclisti per spiegare loro come sono le strade, come rispettare le misure di sicurezza e questo ha effettivamente ridotto il numero degli incidenti. Stiamo cercando di mettere in atto azioni di questo tipo a prescindere dalle Olimpiadi.

Per quanto riguarda gli incidenti, la maggior parte di questi è causata da eccesso di velocità, abuso di alcol, utilizzo di sostanze stupefacenti. Ci sono purtroppo tantissimi giovani che sono i maggiori responsabili di questo tipo di incidenti dai 16 ai 24 anni, un ciclista su cinque di quelli che vengono coinvolti in un incidente muore e quindi vi potete rendere conto di quanto sia importante il programma "Bike Safe". Riducendo il numero degli incidenti abbiamo salvato delle vite, abbiamo ridotto il numero dei blocchi stradali e quindi abbiamo anche ridotto i costi che dagli incidenti derivano.

Per quanto riguarda la criminalità organizzata, senz'altro nel Regno Unito circa 1 miliardo di sterline all'anno vengono mosse attraverso il traffico illegale di merci e quindi continuiamo il pattugliamento intensivo delle strade e siamo riusciti in qualche modo a scoraggiare i criminali ad utilizzarle per questo scopo, quindi non solo dobbiamo essere in grado di individuare gli eventuali colpevoli, ma anche di aumentare le pene perché solo così si riescono a scoraggiare i criminali. C'erano circa 1000 Ufficiali al giorno che si dedicavano a questo tipo di scopo, abbiamo utilizzato anche delle nuove tecnologie come ad esempio il sistema di riconoscimento automatico della targa che ci indicava quando una macchina stava violando un segnale stradale. Questo è uno strumento davvero molto valido che permette di bloccare automobilisti più pericolosi e di toglierli dalla circolazione.

Sempre nella fase di preparazione ai giochi olimpici abbiamo utilizzato diverse azioni contro la criminalità organizzata, quando poi le Olimpiadi sono effettivamente iniziate la rete stradale era perfettamente libera e tutto il flusso scorreva senza problemi grazie a questa attività preventiva.

"Attività di contro-terrorismo" per quanto riguarda questo tema la prevenzione è la chiave: dobbiamo *in primis* evitare che questo succeda. Per questi motivi abbiamo creato dei punti di controllo del trasporto con i nostri *partner*

che si occupano delle misure civili ovvero Transport for London. Con l'attività di riconoscimento si riescono a bloccare azioni terroristiche in fase preventiva, naturalmente le informazioni sono importanti perché riescono ad evitare gli incidenti.

Abbiamo poi messo a punto un sistema di apprendimento elettronico per contrastare il terrorismo per far sì che ci fossero delle informazioni specifiche per persone che si ritrovassero in posti chiave della città.

“Gestione delle proteste” questo punto è sempre molto controverso, la capitale di un Paese democratico sa che i momenti di protesta non sono sempre prevedibili tra l'altro per noi è un dovere mantenere il diritto di manifestare, ma naturalmente questo costituisce un ostacolo in più e causa interruzione del traffico e danni agli automobilisti, quindi da una parte bisogna sempre trovare un equilibrio tra i diritti di coloro che vogliono che venga rispettato il loro diritto di parola e coloro che hanno diritto a muoversi. Per questi motivi possiamo utilizzare i *social network* abbiamo controllato Facebook e Twitter per scoprire chi stava programmando delle manifestazioni di protesta, ricordo che in Inghilterra bisogna chiedere il permesso e alcuni effettivamente non si sono resi conto di questo, quindi siamo arrivati a un contatto diretto con coloro che volevano organizzare azioni di protesta e siamo riusciti ad intervenire in modo pro-attivo.

Per la cerimonia di inaugurazione abbiamo avuto un esempio chiaro di come si gestisce un evento non pianificato grazie al controllo 24 ore su 24, perché c'erano dei taxi che avevano protestato contro l'accesso alla rete stradale dei giochi olimpici e loro in realtà erano stati autorizzati da Transport for London, ma potevano causare una grossa minaccia perché tutto il nostro lavoro fatto per l'allineamento dei semafori e tutto il resto poteva saltare per le proteste dei taxisti, che comunque hanno manifestato per più giorni prima della cerimonia dell'inaugurazione ma poi siamo riusciti a gestirla, abbiamo concesso loro di manifestare però rispettando determinati limiti e ciò non ha causato l'interruzione del traffico e alla fine la situazione è stata gestita abbastanza bene.

Molti non sanno che questa non è stata effettivamente l'unica cosa che è successa in quell'occasione: purtroppo va detto che si sono unite diverse frange

anti-capitaliste per manifestare, pensate che vi erano 128 Capi di Stato e Buckingham Palace non aveva mai avuto così tanti ospiti da proteggere, oltre agli atleti, gli sponsor, i *media* e via di seguito. Per questi motivi abbiamo imposto delle condizioni molto severe e abbiamo bloccato l'accesso a nord del fiume, garantendo loro di protestare solamente entro limiti ben ristretti. I ciclisti sono poi andati in un tunnel e sono arrivati alla parte nord dove non dovevano andare, devo dire che la Regina non è arrivata con l'elicottero bensì con un'auto e anche se non è ben noto alle masse, questa è arrivata a pochissima distanza da questi manifestanti, però all'interno della nostra centrale di controllo siamo riusciti a cambiare il semaforo e abbiamo permesso alla Regina di passare senza nessun pericolo.

Abbiamo arrestato circa 183 persone fuori dallo stadio dopo che la cerimonia si è svolta in modo perfetto, abbiamo chiesto alla società che gestisce gli autobus di Londra un autobus per portare tutte quelle persone alla centrale di polizia, li abbiamo identificati e abbiamo garantito alle Olimpiadi di svolgersi senza incidenti. Con questa pianificazione abbiamo avuto un alto tasso di conformità e di rispetto nel senso che le persone non hanno mai assunto comportamenti non conformi, siamo riusciti ad avere tra il 93 e il 95% di affidabilità nello scorrimento del traffico, il numero degli incidenti è stato ridotto di molto rispetto all'anno precedente nello stesso periodo e data la quantità di persone che si trovavano a guidare quell'estate è stato un risultato straordinario.

Londra è molto trafficata, io sono nato e cresciuto in quella città e non ho mai visto Londra così a posto, senza nessun tipo di incidente.

Vorrei concludere dicendo che non è mai troppo tardi per cominciare a pianificare, noi abbiamo iniziato nel 2007 quindi dobbiamo coinvolgere tutti portatori di interesse e dobbiamo anche garantire gli interessi di coloro che vivono in città, facendo tutto mantenendo il principio della semplicità: bisogna cercare di mitigare il rischio e prevedere ciò che va fatto nel momento in cui questo un evento si dovesse verificare. Non si può mai sperimentare abbastanza ma bisogna sempre essere pro-attivi e prevedere ciò che può succedere. Grazie.

CARLO BUTTARELLI (Comandante della Polizia Roma Capitale)

Grazie Marshall, anche perché l'organizzazione posta in essere in occasione dei giochi olimpici di Londra 2012 è stata riconosciuta a livello internazionale in termini di efficacia ed efficienza quindi vi è stata riconosciuta questa grande capacità di gestione di un evento così complesso, peraltro connotato da elementi di superiore connotazione relativa a possibili attacchi terroristici.

Concludiamo gli interventi con la relazione di Serghei Diaconu Comandante della Polizia Stradale della Moldavia che ci illustrerà i problemi che la Moldavia deve affrontare in materia di sicurezza stradale e a livello organizzativo e di ammodernamento.

SERGHEI DIACONU

Buongiorno a tutti. La Moldavia è un piccolo Paese con gravi problemi, nel 2009 la situazione era terribile, la sicurezza stradale non era garantita; con il nuovo Governo quindi si è deciso di modificare la situazione e si è pensato di progettare nuovi sistemi per migliorare il sistema stradale e quindi cerchiamo di vedere cosa è stato fatto. Innanzitutto stati creati dei nuovi programmi di scambio con l'obiettivo di scambiare dati tra Moldavia Georgia e Gran Bretagna per creare delle raccomandazioni per il Governo e la comunità per migliorare la sicurezza stradale, ridurre i reati e i crimini, quindi implementare nuovi programmi che sono poi sponsorizzati dalla Banca mondiale abbiamo, inoltre abbiamo avuto un forte sostegno anche da parte dei produttori di sistemi di sicurezza stradale.

Da quando è stato lanciato il programma abbiamo effettivamente identificato molti meno problemi, per esempio sulla struttura della Polizia, sulla mancanza di politiche che potessero gestire la legge anti-corruzione e su altre problematiche quali la carenza di attrezzature moderne e via di seguito.

Ad ogni modo il Governo si è reso conto che le strade della Moldavia sono estremamente costose a causa degli incidenti, nel 2009 sono costate circa 200 milioni, vale a dire il tre per cento del Pil nazionale, quindi abbiamo iniziato con una riforma e i primi obiettivi si sono raggiunti nel 2010-2011: circa il 50% delle

targhe sono state cancellate durante questo periodo di tempo. Allo stesso tempo abbiamo creato nuovi centri per l'esame delle patenti e quindi abbiamo rinnovato tante patenti e il Primo Ministro in effetti ha introdotto delle sanzioni molto rigide nel caso di violazioni delle regole stradali, tra l'altro sono qui comprese anche delle sanzioni per gli ufficiali inadempienti. Il principale risultato raggiunto nel frattempo è che stata adottata una strategia nazionale contro la corruzione e a favore della sicurezza stradale: due cose fondamentali per migliorare la situazione.

Abbiamo poi iniziato ad organizzare un'azione anti-corruzione permanente distribuendo delle *brochure* agli autisti e nel giro di due mesi effettivamente abbiamo migliorato la sicurezza dei funzionari di Polizia Stradale e ora la situazione è ulteriormente migliorata quindi i risultati sono positivi.

Abbiamo quindi adottato il concetto di riforma e di pianificazione dell'azione per influenzare le nuove politiche lanciate dal Governo, con l'approccio “zero tolleranza alla corruzione” e “zero tolleranza alle azioni contrarie alla legge”. Nel frattempo da parte del Ministero dell'Interno è stata costituita una nuova struttura con un reparto separato e questo consente una maggiore indipendenza della Polizia Locale, infatti alcuni funzionari non hanno passato i nuovi test e questo qualifica tutti i poliziotti che devono sottoporsi ad un corso di due mesi per poi essere ancora una volta sottoposti ad un esame, tenendo in considerazione quali sono le necessità di ogni singolo distretto in modo tale che il numero degli incidenti possa essere ridotto anche a livello locale.

Al tempo stesso abbiamo fornito nuove attrezzature, più moderne, comprese nuove auto per la Polizia Locale. Questi sono dati non particolarmente importanti, forse però è bene osservare che effettivamente fino al 2009 avevamo un aumento continuo della fatalità su strada, poi invece troviamo una riduzione continua di questo dato: abbiamo lo stesso livello di incidenti, quasi lo stesso livello di feriti, ma si è ridotto di molto il numero dei decessi e questo sicuramente è un obiettivo importante che è stato raggiunto.

Le azioni più importanti che stiamo intraprendendo in questo momento sono, ad esempio, combattere la guida sotto l'effetto di alcol, abbiamo delle pattuglie che controllano anche durante le ore notturne, abbiamo aumentato i

controlli e in soli due mesi abbiamo diminuito il numero di persone che guidano in stato d'ebbrezza, siamo passati dal 11% al 3%.

Abbiamo iniziato anche a formare i ragazzi nelle scuole e direi che con questo posso concludere il mio intervento.

Ringrazio gli organizzatori per avermi invitato e anche per aver organizzato un Forum di grande interesse come questo.

CARLO BUTTARELLI (Comandante della Polizia Roma Capitale)

Ringrazio Serghei Diaconu e mi congratulo per l'attività posta in essere che ha portato a risultati confortanti in termini di decremento del tasso della mortalità e anche delle violazioni commesse su strada.

Ringraziamo tutti partecipanti e in modo particolare i relatori che si sono succeduti, quindi vi invito a seguire la sessione pomeridiana che sarà di altrettanto interesse.