

Il controllo di Polizia Stradale come misura di prevenzione e repressione: gli effetti delle azioni messe in campo per la sicurezza stradale

Control as a measure of prevention and repression: the effects of the actions implemented for road safety

GIOVANNI BUSACCA

Dirigente Superiore della Polizia di Stato, Direttore *pro tempore* del Servizio Polizia Stradale

La Polizia Stradale italiana è da sempre impegnata sulla grande viabilità nazionale nel contrasto delle condotte di guida più pericolose nella dinamica degli incidenti stradali e per le conseguenze gravi sulle persone coinvolte.

Ma l'azione di controllo e repressione degli illeciti da più di 25 anni è accompagnata da una specifica sensibilità per promuovere cultura della sicurezza stradale e rispetto delle norme per i valori di tutela dei beni giuridici quali la vita, la salute, la libertà di circolazione. Nell'articolo sono rassegnate le più importanti iniziative in campo, non disgiunte da dati statistici relativi all'attività contravvenzionale. Focus specifici attenzionano il contrasto della guida in stato di alterazione delle condizioni psico-fisiche per l'uso di alcol e/o di droghe. Tali condizioni, dall'entrata in vigore della legge 23.3.2016, n. 41, costituiscono pure una specifica condizione aggravante della pena prevista per i nuovi reati di omicidio stradale e di lesioni stradali.

Parole chiave: Sicurezza stradale, Progetti di educazione stradale a livello nazionale, Contrasto degli abusi di sostanze stupefacenti e psicotrope alla guida, Omicidio stradale: monitoraggio del fenomeno dal 2016

The Italian Traffic Police has always been committed, on main roadways, to fighting the most dangerous driving behaviors, to clarifying the dynamics of road accidents and to assist seriously injured people. Italian Traffic Police is engaged in control and repression of the offenses since more than 25 years ago, promoting cultural enrichment on road safety and compliance with laws for the protection of legal assets such as life, health and freedom of movement. In the article, the most important initiatives in the field are browsed, together with statistical data regarding to infringing activities. Specific focuses are carried out on the contrast of the guide in a state of altered psycho-physical conditions for the use of alcohol and / or drugs. These conditions, since the entry into force of the Italian law 23.3.2016, n.41, aggravate the penalty applied for the new crimes of road murder and serious road injuries.

Key words: Road safety, Italian Traffic Police projects for road safety education, Fighting of driving under the influence of drugs and psychotropic substances, Road murder: monitoring the phenomena since 2016

Indirizzo per la corrispondenza
Address for correspondence

Dott. Giovanni Busacca
Dipartimento della Pubblica Sicurezza
Ministero dell'Interno
Piazza del Viminale 1, 00184 Roma
e-mail: dipps.serviziopolstrada.segreteria@interno.it



Premessa

L'attività della Polizia Stradale, così come delineata dagli artt. 11 e 12 del d.l.vo 30 aprile 1992 n. 285 (Nuovo Codice della Strada), si estrinseca in un articolato intreccio di compiti e funzioni accomunati dal fine-obiettivo della sicurezza stradale, perseguito in funzione sia preventiva che di contrasto, che mira al risultato della riduzione degli incidenti stradali e, in ultima analisi, alla repressione dei fenomeni criminali, in qualsiasi misura riferibili allo specifico settore.

Nell'ambito della grande famiglia della Polizia di Stato, la specialità Polizia Stradale ha acquisito e consolidato nel tempo una elevata e specifica capacità di operare nel peculiare contesto autostradale. Capacità che ha consentito di riconoscerle, da ultimo con il d.l.vo 177/2016 e con il Decreto attuativo del Ministro dell'Interno del 15 agosto 2017, l'esclusiva competenza in tale ambito. Nel quadro normativo appena descritto la Polizia Stradale rappresenta e opera quale risorsa "esperta e specializzata" chiamata, nello specifico settore della mobilità, a governare complesse emergenze viarie; a risolvere situazioni di criticità determinate da incidenti stradali; a contrastare l'illegalità e l'abusivismo nel settore dei trasporti circolanti su strada; ad agevolare la libera circolazione attraverso i servizi di scorta e viabilità, nonché a diffondere, attraverso mirate campagne di informazione, la cultura della legalità e del rispetto delle regole.

Il contesto operativo della Polizia Stradale è costituito da quasi 7 mila chilometri della rete autostradale e da una rete viaria primaria nazionale di oltre 450.000 km, con un parco circolante interno di circa 42 milioni di veicoli, e un'incidenza del trasporto su gomma che rappresenta oggi il 90% circa del traffico nazionale viaggiatori e il 62% di quello merci complessivo. In tale ambito sono presenti, secondo linee di azione innovative ispirate a criteri di efficienza e di efficacia, di media 1500 pattuglie giornalieri.

In tale ottica è stata principalmente privilegiata l'attività di prevenzione, soprattutto attraverso la più corretta gestione della comunicazione, orizzontale e verticale, a carattere istituzionale come divulgativo, anche con l'impiego, ormai consolidato, di moderni sistemi e l'utilizzo delle più attuali tra le tecnologie mediatiche.

Non meno importante è apparso il momento delle verifiche e dei controlli su strada, ispirato soprattutto alla realizzazione di interventi mirati, secondo nuovi modelli operativi, tutti finalizzati a garantire una maggiore percezione di sicurezza diffusa e partecipata da parte degli utenti.

In un'epoca in cui tutto genera dati, dai cellulari ai computer di uso quotidiano, dai sensori installati su strade, ambienti urbani e parchi alle centraline delle auto, la Polizia Stradale sta affrontando un cambiamento che le permetterà di lavorare sulla prevenzione e sulla predizione degli eventi riguardanti il mondo stradale, in particolar modo incidenti, congestioni di traffico e reati perpetrati su strada, impegnandosi nel campo della ricerca scientifica finalizzata alla creazione di strategie vincenti per migliorare la sicurezza stradale

e dimezzare il numero di vittime da incidente stradale entro il 2020.

L'impegno per la prevenzione e l'educazione delle giovani generazioni

Invero, la sicurezza stradale è uno dei maggiori problemi che i paesi europei devono affrontare. È un argomento sempre attuale e rappresenta una questione prioritaria in tutti gli Stati membri, a livello locale, regionale e nazionale. La questione non è solo connessa all'alto indice di mortalità che ancora si registra in media in tutta Europa, nonostante enormi passi in avanti sul piano della sicurezza dei veicoli, della protezione passiva per chi vi è trasportato, delle innovazioni nell'ingegneria stradale e nei materiali di costruzione, anche degli arredi stradali.

La questione è soprattutto culturale ed educativa perché, a fronte dei progressi nei settori tecnici, i comportamenti umani non migliorano con medesimi livelli di crescita, facendo spostare l'asse delle azioni a tutela della sicurezza sul piano della repressione che, nel lungo periodo, difficilmente è stata e sarà una carta vincente.

Nel 2018, secondo l'ultima pubblicazione ISTAT, si sono registrati in Italia 172.344 incidenti stradali con lesioni a persone, che hanno provocato 3.325 vittime (entro il 30° giorno) e 242.621 feriti.

Dopo l'aumento delle vittime registrato nell'anno precedente, nel 2018 il numero dei morti è nuovamente diminuito dell'1,26% (53 vittime in meno).

In lieve diminuzione, anche, incidenti e feriti, rispettivamente -1,5 e -1,7%.

Sempre secondo i dati ISTAT la mortalità sulle strade italiane ha segnato, nell'ultimo quinquennio, un andamento altalenante, con un aumento nel 2015 rispetto al 2014, una nuova riduzione nel 2016 ed, ancora, un nuovo aumento nel 2017, con un numero di vittime (3.378) tornato sostanzialmente uguale a quello del 2014 (3.381) ed, infine, una diminuzione nel 2018 (3.325).

La velocità, l'alcol, la distrazione e il mancato utilizzo delle cinture di sicurezza e degli altri dispositivi di protezione e ritenuti continuano a essere considerate le principali cause di morte sulla strada.

Correggere e migliorare i comportamenti sociali è una meta ambiziosa, ma possibile. È opinione unanimemente condivisa che il comportamento alla guida sia legato allo stile di vita e che per migliorare la sicurezza sulle strade occorre un cambiamento culturale.

È per questo che da anni l'attività della Polizia Stradale non si ferma all'azione di prevenzione e di repressione delle condotte pericolose, ma si sviluppa anche nell'area della informazione, rivolgendosi a tutti gli utenti e in particolare alle generazioni più giovani, con un linguaggio modulato su registri a loro familiari.

Il rispetto delle regole non passa, infatti, solo attraverso coercizione e controlli ma si basa anche sul convincimento che determinate norme/regole di vita costituiscano la migliore soluzione per garantire la mobilità e la salvaguardia dei beni primari della vita e dell'incolumità fisica.

Tra i principali destinatari della comunicazione in materia di sicurezza stradale ci sono dunque i giovani, i quali, essendo già protagonisti della strada come pedoni, ciclisti e conducenti di ciclomotori, vale a dire la parte "debole" degli utenti della strada, sono la generazione dei futuri automobilisti e i migliori portavoce del messaggio di legalità con il mondo degli adulti.

Tra le campagne informative sulla sicurezza stradale avviate dalla Polizia di Stato e rivolte in via primaria ai giovani, a livello nazionale, con seguiti tali da farne confermare di anno in anno la riedizione, si segnalano le più importanti:

Progetto Icaro

Campagna di educazione stradale dedicata alle scuole di ogni ordine e grado d'Italia. Il progetto Icaro, giunto ormai alla 20^a edizione (è il progetto più longevo in ambito europeo) è una campagna di educazione stradale della Polizia di Stato in collaborazione con altri partner pubblici e privati: il Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Dipartimento di Psicologia de La Sapienza-Università di Roma, il Movimento Italiano Genitori, la Fondazione ANIA, la Federazione Ciclistica Italiana, la società SINA del gruppo autostradale ASTM-SIAS, la società Enel Green Power S.p.A..

La diciannovesima edizione del progetto, conclusa nell'anno scolastico appena trascorso, era rivolta alle scuole primarie e secondarie di secondo grado ed era incentrata sui processi di regolazione emotiva alla base dei comportamenti di rischio degli incidenti stradali (rabbia alla guida, ansia, distrazione, sottostima del rischio ecc.) e a ulteriori aspetti legati all'intelligenza emotiva. Al progetto è collegata una ricerca scientifica, a cura del Dipartimento di Psicologia de La Sapienza-Università di Roma che ha dimostrato come le attività di Icaro siano capaci di aumentare la sensibilità nei confronti dei pericoli stradali e, nel contempo, riescano a incidere su alcune convinzioni profonde dei giovani riguardo ad aspetti della sicurezza stradale. L'iniziativa ha incontrato, dal suo avvio, oltre 200.000 studenti nelle scuole di tutta Italia, coinvolgendo complessivamente molte centinaia di migliaia.

Progetto Biciscuola

Promosso dal gruppo "RCS Sport-La Gazzetta dello Sport" **in collaborazione con la Polizia di Stato in occasione del Giro d'Italia** il progetto Biciscuola è rivolto alle scuole primarie di tutta Italia.

L'obiettivo di far conoscere ai giovani il mondo e i valori del ciclismo, come declinati ai massimi livelli italiani con il Giro d'Italia, e avvicinarli all'uso della bicicletta e alla mobilità sostenibile, al rispetto per l'ambiente, ai temi della si-

curezza e dell'educazione stradale. Durante l'anno scolastico operatori della Polizia Stradale effettuano interventi di educazione stradale nelle scuole e, in occasione della manifestazione sportiva, gli studenti vengono invitati alla partenza e all'arrivo delle varie tappe e seguono la competizione a bordo del Pullman Azzurro della Polizia di Stato.

Gite Sicure

Iniziativa, nata dalla **collaborazione tra la Polizia di Stato e il Ministero dell'Istruzione dell'Università e della Ricerca**, che diffonde in modo omogeneo, su tutto il territorio nazionale, progetti già sperimentati con esito positivo in diverse province italiane, finalizzati a rendere quanto più sicuro possibile il trasporto scolastico in occasione dei viaggi di istruzione. La Polizia di Stato e il MIUR hanno fornito informazioni utili alle scuole per l'organizzazione in sicurezza delle gite, riassunte in un **vademecum elaborato dalla Polizia Stradale** che contiene informazioni basilari per orientare nella scelta dei vettori scolastici, facendo emergere gli indici di regolarità delle imprese di trasporto, del personale autista designato e delle condizioni generali dei veicoli.

Come contraltare, la Polizia Stradale ha sistematicamente ricevuto le informazioni minime per effettuare controlli su tali tipologie di trasporto, che da febbraio 2016 al 30 giugno 2019 hanno consentito di intercettare e verificare alla partenza o lungo l'itinerario 65.660 pullman (ben 44.205 alla partenza per le gite). I mezzi sanzionati sono stati 9.053, più del 10% dei mezzi utilizzati, cui è stato fatto interrompere o non iniziare il servizio di trasporto

Ania Campus

Giunta alla VII edizione, ANIA Campus è una iniziativa itinerante dedicata alla sicurezza stradale nelle scuole organizzata dalla Fondazione ANIA, in collaborazione con la Polizia di Stato, il Ministero dell'Istruzione, Università e Ricerca e la Federazione Ciclistica Italiana. Il progetto, che ha coinvolto oltre 12mila studenti nelle sei edizioni precedenti, nasce per diffondere tra gli alunni delle scuole primarie e secondarie una corretta cultura del rispetto delle regole della strada. L'iniziativa punta sulla formazione alla guida di ciclomotori, motocicli e, novità del 2019, delle biciclette. Gli istituti coinvolti sono quelli che hanno inserito questa tipologia di iniziativa tra le attività formative, iscrivendosi alla piattaforma Edustrada del MIUR. I ragazzi hanno seguito corsi tenuti da istruttori e tecnici in un'area allestita appositamente. Nella prima parte sono state illustrate le corrette tecniche di guida, le norme del codice della strada, l'importanza delle protezioni come il casco o il paraschiena e l'importanza di alcuni tipi di abbigliamento come i giubbini ad alta visibilità. Terminata la fase teorica, gli alunni hanno messo in pratica le nozioni appena apprese, scendendo in pista in un circuito creato dalla Fondazione ANIA all'interno delle specifiche aree individuate nelle singole province, seguiti da istruttori e piloti professionisti.

L'attenzione formativa verso il mondo adulto professionale

Analoga attenzione è rivolta **anche agli utenti adulti** per i quali, diverse sono le iniziative che vedono coinvolta la Polizia di Stato al fine di diffondere la cultura della legalità soprattutto in materia di sicurezza stradale:

Dal 2015 è operativo un protocollo d'intesa tra il Ministero dell'Interno-Dipartimento della Pubblica Sicurezza, e l'INAIL al fine di sviluppare forme di collaborazione per iniziative congiunte nel settore della prevenzione degli incidenti sul lavoro, avvenuti a bordo di un veicolo a motore in circolazione su strada, ovvero degli incidenti stradali nel tragitto casa-lavoro (cd. incidente *in itinere*).

In tale cornice, è stata avviata successivamente una collaborazione, formalizzata con protocolli d'intesa con ENEL Green Power S.p.A. prima, e, con ENEL S.p.A. e Poste Italiane S.p.A. poi, finalizzata alla diffusione della cultura della legalità e alla prevenzione degli infortuni derivanti da incidenti stradali, e in particolare, da quelli *in itinere*, mediante la realizzazione di seminari di formazione che gli enti organizzano per i propri dipendenti in collaborazione con la Polizia Stradale. Dall'avvio dell'iniziativa la Polizia Stradale ha raggiunto circa 2.000 dipendenti di Enel Green Power S.p.A., circa 12.000 dipendenti di Enel S.p.A. e circa 4.000 dipendenti di Poste Italiane S.p.a.

Campagna di sicurezza stradale #seisicuro

Iniziativa promossa da Polizia di Stato e ASPI (Società Autostrade per l'Italia S.p.A.), nell'estate del 2019 e dedicata specificamente agli utenti dell'autostrada durante i movimenti generati dal periodo feriale, ha consentito di avvicinare nelle aree di servizio, insieme alla Croce Rossa Italiana, gli utenti che avevano bisogno di assistenza, di informazioni e consigli utili per un viaggio in sicurezza, nonché di *check up* minimi sullo stato di salute. Tutta l'iniziativa è stata accompagnata da un piano di comunicazione con la diffusione multicanale di 3 spot dedicati alla sicurezza stradale sui temi della guida in stato di ebbrezza alcolica e sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, della velocità, e della disattenzione.

Campagna Guida e basta

Nell'ambito delle attività di prevenzione promosse dalla Polizia di Stato, insieme ad ANAS s.p.a., finalizzate a sensibilizzare gli utenti della strada sui rischi derivanti da comportamenti scorretti o imprudenti, da maggio del 2016 la campagna di sicurezza stradale "Guida e Basta" persegue l'obiettivo di illustrare gli effetti negativi della distrazione alla guida, in particolare di quella derivante dall'uso di *smartphone* in modo illecito durante la guida.

L'impegno per la vicinanza alle vittime degli incidenti stradali

Nell'ambito delle iniziative di accompagnamento degli utenti stradali nella loro esperienza più drammatica della circolazione, quali vittime dirette o indirette di incidenti, la Polizia di Stato ha avviato dal 2015 il **Progetto "Chirone"** per formare e addestrare i dipendenti della Polizia Stradale (cui sono stati aggiunti anche quelli della Specialità Polizia Ferroviaria) a un approccio professionale e umano verso le vittime di reato

L'operatore di polizia è infatti chiamato a confrontarsi – al verificarsi di fatti violenti (crimini, incidenti stradali, disastri ferroviari ecc.) – da una parte, con il profondo bisogno di sicurezza della collettività e con il pericolo di "vittimizzazione secondaria" di soggetti comunque coinvolti dall'evento, e dall'altro a imprimere, in situazioni ad alto impatto emozionale, la massima energia alle proprie azioni per favorire accertamenti e indagini.

Le riflessioni sul tema del disagio e della sofferenza hanno fatto comprendere che la gestione dei rapporti con le vittime non poteva però essere più lasciata all'esperienza maturata sul campo, individualmente, dall'operatore di polizia. Il Progetto Chirone è stato, sin dall'inizio, orientato a sviluppare, attraverso specifici interventi formativi, una cultura di effettiva vicinanza e prossimità alle vittime di eventi violenti e ai loro familiari.

Sono state redatte, anche con il contributo delle competenze del Dipartimento di Psicologia de La Sapienza-Università di Roma, specifiche linee guida che costituiscono un utilissimo strumento pratico per favorire lo studio e l'approfondimento dei temi esaminati, per acquisire importanti consapevolezze su delicati equilibri psicologici delle vittime e fornire al contempo approcci culturali e scientifici per la conoscenza dei bisogni di soggetti in stato di sofferenza. Il lavoro offre anche i contenuti finalizzati a sviluppare strategie efficaci di protezione psicologica per il personale operativo, al fine ridurre i rischi di "affaticamento" emotivo conseguente alla gestione di gravi eventi.

Alcuni sguardi sull'attività di contrasto degli illeciti stradali: "no alcol e droga alla guida"

Prosegue, comunque, l'opera di prevenzione mirata e di contrasto delle condotte di guida più pericolose per la determinazione di condizioni di insicurezza che possono sfociare in incidenti stradale. Nella Tabella I sono compendiate i dati salienti dell'impegno della Polizia di Stato, con la Specialità Polizia Stradale, e dell'Arma dei Carabinieri nel settore contravvenzionale.

Sono esposti i dati dell'attività svolta nei primi 8 mesi dell'anno 2019, a confronto con il medesimo periodo del 2018.

Di rilievo le infrazioni contestate nel complessivo – 1.611.987 illeciti stradali – in crescita rispetto all’anno precedente, con un incremento delle sanzioni irrogate per gli eccessi velocitari (+34,4%) per il mancato utilizzo delle cinture di sicurezza o di altri sistemi di ritenuta (+8,6%) ovvero del casco (+6,0%), nonché per l’uso indebito del telefono, nonché, più in generale quanto a totale dei punti patente decurtati (+29,2%).

Due ambiti specialistici sono maggiormente seguiti dalla Polizia Stradale e sono quelli relativi ai controlli sulle condizioni psico-fisiche dei conducenti, per verificare l’esistenza di uno stato di alterazione da uso di alcol o di sostanze stupefacenti o psicotrope.

Riguardo ai controlli sul tasso alcolemico dei conducenti, soprattutto con riferimento al contrasto delle cd. Stragi del Sabato Sera, l’attenzione del Dipartimento della Pubblica Sicurezza al fenomeno infortunistico grave, soprattutto per i giovani, può essere fatta risalire al 1994, quando il Ministro dell’Interno ha emanato una serie di direttive volte a sensibilizzare i Prefetti sulla necessità di coordinare l’attività di tutte le Forze di polizia, per verificare la portata del fenomeno in ciascun ambito provinciale e modulare gli interventi preventivi e repressivi in base alla diversa pericolosità delle strade.

Sempre al 1994 va fatta risalire la nascita dell’*Osservatorio permanente sulle ‘stragi del sabato sera’*, che attraverso la

raccolta e il monitoraggio dei risultati dei posti di controllo effettuati da Polizia Stradale e Arma dei Carabinieri nelle notti dei week-end, ha permesso nel tempo di aver contezza della gravità del fenomeno.

L’ampliamento dell’attività di controllo – reso possibile dagli accertamenti *random* – ha evidenziato che il fenomeno interessa trasversalmente tutte le fasce d’età e non è percepito dalla generalità dei conducenti nella sua effettiva pericolosità.

Nei primi sei mesi di quest’anno 2019 Polizia Stradale e Arma dei Carabinieri hanno effettuato nelle notti dei fine settimana (tra la sera del venerdì e la notte di sabato e tra la sera del sabato e la notte della domenica) più di 92.500 posti di controllo, sottoponendo a verifica con etilometro 99.243 conducenti (72.798 uomini e 26.445 donne) e riscontrando la positività all’alcol in 5.358 soggetti (il 5,40% dei controllati).

Già con questi pochi dati, e pur in assenza di quelli delle polizie locali, è possibile fare la considerazione che la “pressione” dei controlli, sebbene avviata da più di 25 anni, peraltro in fasce orarie e località dove maggiore è il traffico da e verso i locali di ritrovo, non riesce a generare da sola il circolo virtuoso verso un decremento delle condotte di vita che, proprio a causa dell’alterazione mentale, espongono a gravi pericoli tutti i protagonisti della circolazione del veicolo, dal conducente ai trasportati per includere gli altri ignari utenti della strada in transito.

Tabella I.				
<i>Servizi e attività contravvenzionale - Polizia Stradale e Arma dei Carabinieri (1 gennaio - 31 agosto 2018 e 2019).</i>				
<i>Servizi e controlli</i>	<i>2018</i>	<i>2019</i>	<i>Differenza - %</i>	
Pattuglie impiegate	2.620.391	2.679.413	59.022	2,3
Servizi con misuratori di velocità	6.232	7.093	861	13,8
Conducenti controllati con etilometri e/o precursori	894.934	867.637	-27.297	-3,1
<i>Attività contravvenzionale</i>				
Totale infrazioni	1.599.596	1.611.987	12.391	0,8
art.142 C.d.S.* eccesso di velocità	346.914	466.248	119.334	34,4
art.171 C.d.S. uso del casco	14.831	15.721	890	6,0
art.172 C.d.S. cinture di sicurezza	100.725	109.379	8.654	8,6
art. 173 C.d.S. uso dell’auricolare o vivavoce	41.740	47.449	5.709	13,7
art.186 C.d.S. guida in stato di ebbrezza	16.416	16.398	-18	-0,1
art.187 C.d.S. guida sotto influenza droga	1.624	1.505	-119	-7,3
altre infrazioni	1.077.346	955.287	-122.059	-11,3
<i>Sanzioni accessorie</i>				
Patenti ritirate	42.100	42.531	431	1,0
Carte di circolazione ritirate	45.890	52.338	6.448	14,1
Punti patente decurtati	1.865.448	2.409.482	544.034	29,2

Anche con la collaborazione del Dipartimento per le Politiche Antidroga della Presidenza del Consiglio dei Ministri e del settore sanitario della Polizia di Stato, è stato possibile per la Polizia Stradale avviare una più ampia azione di contrasto del fenomeno della guida in stato di alterazione dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope che, insieme allo stato di ebbrezza alcolica, rappresenta una delle aree di intervento pubblico sulla quale l'Unione Europea ritiene debba essere concentrata l'attenzione degli Stati membri per raggiungere l'obiettivo della riduzione degli incidenti stradali e delle vittime nel decennio 2010-2020.

Dal giugno 2015 nel corso dei servizi di polizia è stato attuato uno specifico protocollo operativo relativo all'accertamento dell'assunzione di sostanze stupefacenti, basato sulla effettuazione – direttamente su strada – di test di screening sulla saliva e, in caso di positività, sul successivo prelievo di campioni salivari per l'effettuazione delle analisi di laboratorio presso il Centro Ricerche di Laboratorio e Tossicologia Forense della Polizia di Stato di Roma.

La progettualità – per ora estesa a un massimo di 60 province – ha evidenziato indubbia efficacia nel contrasto della guida in condizioni psicofisiche alterate, specie per effetto di sostanze stupefacenti, offrendo al contempo una serie di spunti di riflessione.

Nell'intero periodo (da maggio 2015 a luglio 2019) le persone complessivamente sottoposte a controllo sono state 119.895, di cui 7.159 (il 5,97%) sanzionate per guida in stato di ebbrezza alcolica. Quelle risultate positive a una o più sostanze stupefacenti nei test salivari su strada, e per le quali i medici della Polizia di Stato hanno riscontrato uno stato di alterazione, sono state invece 1.951, pari al 1,63% dei controllati.

I conducenti maschi trovati positivi sono stati 1.776, oltre il 90% del totale dei positivi; le donne sono state 175.

Per quanto riguarda la tipologia delle sostanze stupefacenti, cannabinoidi e cocaina sono le positività di gran lunga più rilevate dai test salivari su strada, tuttavia, la positività alla cocaina è risultata maggiore di quella ai cannabinoidi. Netamente staccate le positività ad anfetamine e oppiacei.

Il più elevato consumo di cannabinoidi è stato riscontrato sui giovani di età compresa tra i 18 e i 27 anni; viceversa, il maggior numero di positività alla cocaina è stato riscontrato tra i conducenti di oltre 32 anni di età.

È opportuno precisare che rimane ancora non rilevabile su strada l'articolato fenomeno del consumo di sostanze stupefacenti derivate da sintesi di sostanze chimiche di laboratorio e, dunque, è da ritenere che il numero di conducenti alla guida in stato di alterazione sia di molto superiore a quanto sinora valutato.

La gravità delle conseguenze degli incidenti stradali, in cui i conducenti coinvolti siano alterati da ebbrezza alcolica e/o da assunzione di sostanze stupefacenti, ha indotto il legislatore a intervenire con particolare severità nel considerare l'alterazione con circostanza aggravante la pena del reato di

omicidio colposo e di lesioni personali colpose gravi e gravissime (cfr. legge 23.3.2016, n.41). Tali reati sono stati pure enucleati dal bacino dei fatti-reato di origine, qualificandoli in norme *ad hoc* come omicidio stradale (art.589-bis c.p.) e come lesioni personali stradali (art.590-bis c.p.), il primo sanzionato con la reclusione da un minimo di 2 anni a un massimo di anni 18, per somma di circostanze aggravanti, il secondo con la reclusione da un minimo di 3 mesi a un massimo di anni 7, per somma di circostanze aggravanti.

Dall'entrata in vigore del citato pacchetto normativo (25 marzo 2016) la Polizia Stradale sta monitorando – nella fase di raccolta degli elementi di prova che pertiene all'ufficio di polizia giudiziaria – la casistica degli incidenti stradali più gravi.

Fino allo scorso 15 settembre (a circa 3 anni e mezzo dal 25.3.2016) la Polizia Stradale ha rilevato 2.413 incidenti stradali mortali, di cui 1.305 casi in cui è stato configurato il reato di omicidio stradale. Tra questi ultimi casi rientrano 574 incidenti in cui il numero delle persone decedute è stato superiore a 1 ovvero insieme alla persona deceduta è stata registrata la presenza di uno o più persone ferite.

La nuova normativa ha consentito l'arresto in flagranza di 61 persone, il fermo di indiziato di delitto di altre 11 persone e la denuncia a piede libero di 1.262 persone.

Nei 1.305 casi di omicidio stradale, in 59 episodi il reato è stato aggravato dallo stato di alterazione delle condizioni psicofisiche, con l'arresto in flagranza di 47 persone e il fermo di indiziato di delitto di 3 persone.

Nel medesimo periodo temporale (25 marzo 2016-15 settembre 2019) la Polizia Stradale ha rilevato 74.289 incidenti stradali con lesioni alle persone, dei quali 2.366 si sono configurati nel reato di lesioni stradali gravi o gravissime. In 528 di questi casi il numero di feriti gravi è stato superiore a uno.

Tra i 2.366 incidenti con lesioni gravi o gravissime, i fatti reato aggravati dallo stato di alterazione da alcool o droga sono stati 152, con l'esecuzione di 58 provvedimenti di arresto in flagranza, 3 fermi di indiziati di reato e 150 casi di conducenti denunciati in stato di libertà.

Per il prossimo futuro?

L'azione della Polizia Stradale continuerà a inquadarsi su progettualità di carattere educativo, sempre più attagliate in termini di linguaggi e di strumenti di comunicazione in relazione alla tipologia di popolazione che si intende raggiungere. Sono già in corso sperimentazioni in campo per la costruzione di pacchetti formativi che si rivolgono ai cittadini immigrati, a vario titolo conducenti di veicoli a motore e stabilmente residenti nel nostro territorio che, provenienti da paesi extra UE, hanno ricevuto una formazione giuridica e pratica propria dei contesti culturali di origine, acquisendo anche abitudini di guida diverse dal contesto europeo.

Sul piano dei controlli, sta partendo una nuova progettualità che consente di avere su strada un laboratorio chimico-forense mobile per definire in un unico contesto operativo lo stato di alterazione da sostanze stupefacenti (analisi qualitativa, verifica clinica e analisi quantitativa delle sostanze presenti nella matrice salivare).

Sul piano strategico il Servizio Polizia Stradale continua ad assicurare il proprio contributo di idee e di orientamento

per promuovere le modifiche normative (è in corso in Parlamento l'iter per la legge-delega per corpose modiche del codice della strada, fermo nel suo impianto strutturale al 1992) che tengano il passo con i tempi rispetto alle esigenze di contenimento delle vittime stradali (si cita da ultimo il contributo esperienziale e conoscitivo in tema di salvaguardia dei bambini trasportati sui seggiolini in auto per evitarne l'abbandono).