



IL SERVIZIO POLIZIA STRADALE

PRESENTAZIONE

La Polizia Stradale è una delle quattro Specialità della Polizia di Stato e si occupa in via principale del settore strategico del controllo e della regolazione della mobilità su strada. I suoi compiti sono individuati all'art. 11 del Codice della Strada (Decreto Legislativo 30.4.1992, n.285 e successive modifiche) e contemplano le attività connesse alla prevenzione fenomeno infortunistico, all'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, nonché alla rilevazione gli incidenti stradali. La Polizia Stradale provvede inoltre ai servizi di scorta per la sicurezza della circolazione ed a quelli diretti alla regolazione del traffico, tutela e controlla l'uso del patrimonio stradale, concorre nelle operazioni di soccorso, collabora alla rilevazione dei flussi di traffico.

Per avere un'idea dell'impegno richiesto alla Polizia Stradale con l'impiego di una media di 1.500 pattuglie giornaliere, basti pensare che sui 7 mila chilometri della rete autostradale italiana e su di una rete primaria nazionale di oltre 450.000 Km si muove un parco circolante interno pari ad oltre 42.000.000 di veicoli, e che l'incidenza del trasporto su gomma arriva a rappresentare oggi il 90% circa del traffico interno viaggiatori ed il 62% di quello merci complessivo.

L'organizzazione centrale e periferica

La Polizia Stradale si avvale di un'organizzazione complessa e si esprime a <u>livello centrale</u> attraverso il *Servizio Polizia Stradale*, che – incardinato nella Direzione Centrale per la Polizia Stradale, Ferroviaria, delle Comunicazioni e per i Reparti Speciali della Polizia di Stato – conta una forza complessiva di 94 unità, di cui 79 appartenenti alla Polizia di Stato e 15 all'Amministrazione Civile dell'Interno (7 appartenenti all'area C e 8 alla B), che coadiuva il personale di polizia nell'espletamento delle attività burocratiche.

Nel dettaglio, sotto la guida del Direttore del Servizio che ricopre la qualifica di Dirigente Superiore, operano le seguenti figure della Polizia di Stato:

Ruolo dirigenziale e direttivo:

Primi Dirigenti: 2;

Commissari: 8.

Ruolo dei sottufficiali:

Ispettori: 24;

Sovrintendenti: 14.

Ruolo degli operatori:

Assistenti ed Agenti: 30.

Il Servizio Polizia Stradale (di seguito *Servizio*) si articola in tre Divisioni, cui compete la trattazione delle seguenti materie:

- la Prima si occupa in via di massima dei rapporti con Amministrazioni, Enti nazionali, Unione Europea ed Organismi internazionali; della messa a punto di convenzioni; di strategie finanziarie e gestione delle relative risorse; di impiego delle risorse umane e strumentali assegnate agli uffici periferici della Specialità; di proposte di piani formativi e di aggiornamento professionale; di aspetti giuridici, legislativi e regolamentari.
- alla Seconda spettano il coordinamento e pianificazione dei servizi di polizia stradale; lo studio e l'elaborazione delle metodologie operative e delle strategie di contrasto delle attività illecite connesse alla sicurezza stradale; la pianificazione di scorte di sicurezza della circolazione e a tutela del trasporto dei beni artistici e culturali; l'impiego della Polizia stradale per servizi di ordine e sicurezza pubblica (es. manifestazione sportive, transito tifoserie nella rete stradale); la raccolta ed analisi dei dati; il coordinamento dei piani regionali di vigilanza stradale; la sperimentazione ed approvazione delle attrezzature speciali; l'analisi ed elaborazione dei flussi informativi sulle condizioni del traffico; la supervisione della centrale operativa presso il Centro Coordinamento delle Informazioni sulla Sicurezza Stradale (C.C.I.S.S.); la gestione della Sala Operativa Nazionale - Segreteria Tecnica.
- 3. alla <u>Terza</u> infine afferiscono lo studio e l'elaborazione delle metodologie operative e delle strategie di contrasto degli illeciti connessi all'uso di veicoli a livello nazionale e internazionale; la pianificazione ed il coordinamento dell'attività di polizia giudiziaria svolta dagli uffici periferici; l'analisi dei fenomeni criminosi in materia di traffico illegale dei veicoli e pianificazione e coordinamento della relativa attività investigativa; la

cooperazione operativa con gli organi di polizia stranieri in materia di polizia stradale.

Con un nucleo di operatori è altresì presente presso il C.C.I.S.S., ubicato nell'ambito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e di cui detiene, con la figura del Direttore del Servizio, l'incarico di Vice Presidente. Alla struttura centrale fa capo anche il C.E.P.S. (Centro Elettronico Polizia Stradale), che costituisce il polo tecnologico dell'intera Specialità.

Il Servizio è organo di riferimento del Ministero dell'Interno per l'attività di coordinamento e di indirizzo dei servizi di polizia stradale espletati da tutti i soggetti indicati all'art.12 del Codice della Strada (Polizia di Stato, Arma dei Carabinieri, Guardia di Finanza, Polizie locali); nell'ambito del Dipartimento della Pubblica Sicurezza è vertice organizzativo e di indirizzo operativo delle strutture periferiche della Polizia Stradale.

Sul territorio, l'organizzazione della Specialità si fonda a livello regionale su 19 Compartimenti (1 per ogni regione, con esclusione della Sicilia con 2 Uffici, la Valle d'Aosta accorpata al Piemonte ed il Molise alla Campania) che predispongono piani di controllo della viabilità stradale a carattere interprovinciale e interregionale, secondo lo sviluppo della rete stradale principale; coordinano l'attività degli Uffici a carattere provinciale e locale; da essi dipendono 14 Centri Operativi Autostradali (C.O.A.) per la gestione operativa dei servizi di vigilanza stradale espletati sulla rete autostradale, nonché 3 Reparti di Intervento della Polizia Stradale (R.I.P.S.) con compiti di controllo del territorio.

A livello provinciale, infine, si snodano 103 Sezioni con sede nei capoluoghi di provincia, oltre ad una Sezione Speciale all'interno del Centro di Addestramento per la Polizia di Stato (C.A.P.S.) di Cesena ed al Reparto Operativo Speciale della Polizia Stradale a Roma per le maggiori esigenze della Capitale. Le Sezioni, nel dare esecuzione ai piani predisposti a livello regionale, coordinano nel proprio territorio l'attività di 64 Sottosezioni che operano in autostrada e 201 tra Sottosezioni e Distaccamenti che operano sulla viabilità ordinaria.

La forza della Polizia di Stato che opera sul territorio negli uffici della Specialità ammonta complessivamente a circa **11.800** uomini (pari al 10% circa di quella nazionale), con una differenza percentuale media del 14% rispetto all'organico previsto, così ripartiti in base alla qualifica:

Ruolo dirigenziale e direttivo:

Dirigenti superiori: 14;

Primi dirigenti: 27;

Commissari: 152.

Ruolo dei sottufficiali:

Ispettori: 204;

Sovrintendenti: 1.710.

Ruolo degli operatori:

Assistenti ed Agenti: 8.446.

Breve storia dell'amministrazione in relazione al contesto in cui opera

La Polizia Stradale nasce come Specialità della Polizia di Stato 63 anni fa con Decreto Legislativo del Capo Provvisorio dello Stato n. 1510 del 26 novembre 1947.

Fino a quel momento la "Milizia della strada" – incardinata nel Ministero dei Lavori Pubblici – era stata chiamata prevalentemente alla tutela del patrimonio stradale.

Con la nascita della Repubblica, la nuova struttura viene inserita nell'alveo del Ministero dell'Interno come presidio operativo volto a garantire l'esercizio della libertà di circolazione come bene fondamentale tutelato dalla Costituzione, nel rispetto della legalità e della sicurezza.

Il cambiamento trova espressione anche in un nuovo simbolo capace di rappresentare la società profondamente mutata dell'immediato dopoguerra, che esprimeva nel bisogno di veloci spostamenti uno dei suoi connotati essenziali. Simbolo che viene individuato nel centauro arciere figura mitologica metà uomo e metà animale, che simboleggia la forza naturale dominata dalla tenacia e dalle qualità intellettuali dell'uomo

In più di 6 decenni l'impegno della Specialità ha trovato per ben quattro volte il massimo riconoscimento alla Bandiera della Polizia di Stato con l'attribuzione della medaglia d'oro al merito civile nel 1966, nel 1994, nel 1997 e recentemente nel 2004.

La memoria della Polizia Stradale non può infatti non ricordare e rendere omaggio al sacrificio dei 360 caduti e dei più di 25.000 feriti che ha dovuto sostenere nella sua lunga vita e che ne fanno il settore della Polizia di Stato con il più alto numero di vittime nell'esercizio del dovere.

Principali dotazioni e tecnologie utilizzate

La tecnologia (vedi 4.5) è un punto di forza del complesso mondo della Polizia Stradale, rivelandosi strumento strategico per la soluzione delle problematiche e per il miglioramento funzionale dei relativi risultati.

Il Servizio ha fatto negli ultimi anni e continuerà per il futuro a fare dell'innovazione tecnologica un profilo ausiliario di massimo spessore, al quale ancorare un insieme di attività, interne ed esterne, diversamente non attuabili con la stessa efficacia: a titolo esemplificativo ci si riferisce al flusso informativo interno, alla comunicazione tra centrali operative ed equipaggi, alla gestione informatica dei verbali contestati e degli incidenti rilevati, agli strumenti di controllo dello stato di ebbrezza e di alterazione da stupefacenti, al superamento dei limiti di velocità. Tecnologie d'avanguardia - tra le quali spicca il TUTOR che ha ottenuto importantissimi risultati di abbattimento dell'incidentalità e della mortalità nei tratti dov'è installato - che assicurano un livello di efficienza sempre più accentuato nell'operatività quotidiana dei settori della Specialità.

Portatori d'interesse

L'impegno della Polizia Stradale è naturale conseguenza del dettato degli articoli 16 della Costituzione Italiana e 45 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione Europea per cui "ogni cittadino può circolare e soggiornare liberamente in qualsiasi parte del territorio nazionale...".

Il cittadino dunque al centro dell'orbita della Specialità: eppure, il carattere primario dei valori tutelati e la conseguente possibilità d'incidere sulle fondamentali dell'individuo libertà facevano ritenere in passato, in una prospettiva di tipo autoritario, che la Polizia Stradale trovasse in sé la propria legittimazione; che l'attività posta a tutela del bene/sicurezza non richiedesse una strategia globale di comunicazione; che la serietà dell'impegno istituzione come rendesse inopportuna o, addirittura, fuorviante una cura dell'immagine diversa dalla semplice attenzione all'assetto formale

La rivoluzione copernicana che, a partire dalla Legge di riforma che interessò la Polizia di Stato già dal 1981, investì in Italia tutta la Pubblica Amministrazione, ha determinato dei profondi cambiamenti anche nel mondo della pubblica sicurezza (vedi 4.2). L'affermazione dei principi della trasparenza, della partecipazione, della semplicità hanno messo al centro del sistema

l'uomo-cittadino-utente, determinando il passaggio da una cultura della distanza a quella della "prossimità", che ha inciso profondamente nella nostra organizzazione, nel modo di operare e di presentarsi.

Nel contempo, elevare gli standard di efficienza a livelli di eccellenza anche nell'ambito di settori ha imposto l'adeguamento delle **risorse umane** sul piano della razionalizzazione dell'assetto organico e, soprattutto, della valorizzazione e della preparazione professionale, non mancando di assumere specifiche iniziative per coinvolgere e motivare opportunamente il personale.

Partner

La sicurezza stradale è una materia trasversale a tante funzioni e responsabilità che fanno capo a diversi soggetti pubblici e privati (Ministeri, enti locali, forze di polizie, proprietari e concessionari delle strade, associazioni, privati, ecc.), tutti impegnati nella ricerca di strategie efficaci per l'abbattimento dei morti e dei feriti dovuti ad incidenti stradali. Un'efficace rete di prevenzione passa, dunque, necessariamente per un'azione di rete che coinvolga tutti coloro che possono contribuire ad abbattere il fenomeno infortunistico (incidendo sui comportamenti dei conducenti, migliorando la qualità delle strade o le performance di sicurezza dei veicoli) in un'ottica di sicurezza partecipata, che auspica il coinvolgimento di tutti i soggetti pubblici e privati in grado di offrire il proprio aiuto per rendere più sicura e vivibile la nostra società ed accrescere la fiducia dei cittadini.

Tale natura trasversale della sicurezza stradale implica necessariamente per la Polizia Stradale una pluralità di partner strategici con cui confrontarsi. Sia dal punto di vista della qualità interventi in materia d'informazione, prevenzione e controllo sia da quello quantitativo degli effetti dell'azione nei vari settori, è, infatti, fondamentale stringere alleanze più o meno forti che si strutturano in veri e propri rapporti contrattuali, in convenzioni o in semplici protocolli (vedi 4.1). Una partnership che si declina in istituzionale e in privata nel pieno rispetto dei ruoli e delle prescrizioni normative che disciplinano lo specifico settore, capace, però di mettere a fattor comune le esperienze reciproche, cogliendone differenze e punti d'incontro, sempre e soprattutto con lo scopo ultimo di contribuire ad abbattere il fenomeno infortunistico e di garantire la massima sicurezza sulle strade.

CRITERIO 1 LEADERSHIP

1.1.Orientare l'organizzazione, attraverso lo sviluppo di una missione, una visione e dei valori

La mission della polizia stradale emerge dall'azione congiunta dell'art. 16 della Costituzione che sancisce la libertà di circolazione ("Ogni cittadino può circolare e soggiornare liberamente in qualsiasi parte del territorio nazionale, salvo le limitazioni che la legge stabilisce in via generale per motivi di sanità o di sicurezza. Nessuna restrizione può essere determinata da ragioni politiche. Ogni cittadino è libero di uscire dai territorio della Repubblica e di rientrarvi, salvo gli obblighi di legge") e dall'art. 45 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione Europea ("Ogni cittadino dell'Unione ha il diritto di circolare e di soggiornare liberamente nel territorio degli Stati membri. La libertà di circolazione e di soggiorno può essere accordata, conformemente al trattato che istituisce la Comunità europea, ai cittadini dei paesi terzi che risiedono legalmente nel territorio di uno Stato membro").

Su questi fondamenti, gli artt. 11 e 12 del Codice della Strada individuano nella prevenzione e nell'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, nella rilevazione degli incidenti stradali, nella predisposizione e nell'esecuzione dei servizi diretti a regolare il traffico, nella scorta per la sicurezza della circolazione, nella tutela e nel controllo sull'uso della strada, la natura degli obiettivi della Specialità della Polizia di Stato denominata Polizia Stradale.

Su questi presupposti, si è costruito in particolare negli ultimi due anni un percorso basato su:

- a. <u>individuazione e condivisione</u> degli obiettivi principali;
- b. <u>individuazione e attuazione di strategie</u> <u>operative a livello centrale e periferico</u>.

Il primo dei due percorsi è stato realizzato attraverso l'incontro sul territorio tra il Direttore del Servizio Polizia Stradale e gli uffici periferici (Compartimenti, Sezioni e Reparti minori) al fine di:

conoscere da vicino l'attività svolta su strada dai singoli operatori;

testarne punti di forza e eventuali carenze sul piano delle risorse umane e dei mezzi;

verificare altresì lo stato della rete di contatti e di rapporti con gli altri soggetti pubblici e privati (in particolare le Società Concessionarie delle tratte autostradali) operanti nel settore.

La conoscenza si è orientata anche verso tutti i soggetti portatori di interessi, pubblici e privati, operanti nel circuito della mobilità con i quali di conseguenza è stato necessario e opportuno stabilire

o rafforzare le intese. Tra i principali di questi soggetti il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, le Concessionarie Autostradali, l'Anas ecc.

Il secondo percorso ha portato alla definizione di due obiettivi principali: l'aumento dei livelli di sicurezza della mobilità e la conseguente riduzione degli incidenti stradali.

In tale contesto, sono stati disegnati gli obiettivi intermedi, nel lungo e medio periodo, ovvero:

- O l'ottimizzazione delle risorse umane attraverso un processo di progressiva remotizzazione dei Reparti minori sul territorio (rif. chiusura dei Distaccamenti: vedi 3.3) nel fine settimana, che ha consentito il recupero di personale durante i servizi settimanali;
- o il processo di semplificazione, attraverso il quale si stanno dotando gli uffici periferici di sistemi informatici per la gestione amministrativa che oltre a rendere omogenea sull'intero territorio nazionale l'attività burocratica, consente di impiegare sempre meno operatori nell'attività interna agli uffici al fine di destinarli a compiti più propriamente operativi (vedi 5.1);
- l'istituzione del C.N.A.I. (Centro Nazionale Accertamento Infrazioni), struttura funzionalmente dipendente dal Servizio, finalizzata centralizzazione alla e allo snellimento dell'attività di accertamento e notifica delle infrazioni rilevate con sistemi automatici (vedi 5.3);
- o il consolidamento e il potenziamento dei momenti di comunicazione interna (es. incontri con cadenza periodica tra il Direttore del Servizio/leader ed i responsabili territoriali, Dirigenti Compartimenti) e nel rafforzamento di una intranet dedicata (nel portale "doppiavela" sezione stradale) per la condivisione di direttive, informazioni, risultati ottenuti, ecc (vedi 4.4);
- o ... e di comunicazione esterna attraverso campagne di educazione alla sicurezza stradale (es. Icaro, Guido con Prudenza) che promuovono il cambiamento della cultura e dei comportamenti: target privilegiato i ragazzi, sia studenti che i giovani adulti (vedi 4.2);
- o il rafforzamento e il nuovo impulso di Viabilità Italia-Centro di Coordinamento per le emergenze in materia di viabilità (vedi 5.1);
- la presenza in progetti internazionali ed europei (es. TISPOL, EASYWAY) (vedi 2.2).

Nel breve periodo, gli obiettivi e le azioni operative si sono indirizzate nel consolidare i rapporti con i diversi portatori di interessi: esponenti del mondo politico, soggetti pubblici e privati coinvolti nel circuito della mobilità, e, in particolare, della viabilità sulla grande rete stradale e autostradale.

Non sempre gli interessi collimano. Ed è proprio nell'ambito di profili economici talvolta antitetici che si inserisce lo sforzo che quotidianamente vede impegnato il Direttore del Servizio e il management che lo coadiuva, per far emergere con forza l'interesse pubblico alla sicurezza.

È un lavoro di relazione, teso a far sì che le responsabilità possano essere condivise, al fine di far convergere tutti sugli obiettivi prioritari. È il bene generale che deve emergere sul particolare, bene/valore generale che per la polizia stradale è rappresentato dal bene/sicurezza.

La formazione del personale, a vari livelli, sia centrale (del personale che opera a stretto contatto con il leader) che periferica, ha rappresentato un altro momento imprescindibile di questa strategia, con la quale si è ottenuto il duplice obiettivo di migliorare le performance degli operatori e di rispondere all'esigenza di crescita professionale dei singoli (vedi 3.2). Risultati che contribuiscono nel contempo a rafforzare la fiducia reciproca tra leader, management e personale.

1.2 Sviluppare e implementare un sistema di gestione dell'organizzazione, delle sue performance e del cambiamento

La gestione dell'organizzazione all'interno di una realtà complessa qual è il Servizio, caratterizzato da consuetudini, obblighi e rapporti con l'esterno, non è un elemento facile.

Il primo step necessario per il raggiungimento degli obiettivi è stato quello di sviluppare nell'ultimo periodo una piattaforma informatica che consentisse maggiore sicurezza e autonomia nella gestione dei cambiamenti in atto, accanto ad una innovazione tecnologica generale in grado di sostenere il processo di reingegnerizzazione.

Ciò è stato possibile mettendo al centro il complesso sistema informatico della Polizia Stradale, composto da piattaforme e procedure localizzate sia presso i reparti della Polizia Stradale sia presso il **C.E.P.S.** che ne costituisce il centro nevralgico di accentramento e redistribuzione delle informazioni (vedi 5.1).

In particolare per il raggiungimento degli obiettivi intermedi di lungo e medio periodo, sono stati posti in essere nuovi processi e create strutture organizzative mirate.

L'attenta analisi di gruppi di lavoro dedicati nonché l'individuazione di un referente informatico all'interno del Servizio, hanno consentito nell'ultimo biennio, l'individuazione delle migliori tecnologie disponibili per l'ottimizzazione della gestione dei processi lavorativi di determinate attività.

In questa direzione è stato notevolmente implementato il parco hardware e software. L'intera architettura informatica nonché i servizi hanno visto incrementare:

- il servizio di directory unico centralizzato e il servizio di protezione antivirus-antispyware centralizzato presso il C.E.P.S.;
- i servizi anti-intrusione centralizzati e distribuiti;
- il sistema di videoconferenza "over-ip" fino a 24 utenti concorrenti;
- > strumenti di "Intelligent-Business" per la produzione di dati statistici per il Governo e per il supporto alle decisioni;
- l'introduzione nell'Archivio di un sistema di protocollazione elettronica che consente la scannerizzazione e quindi la consultazione dei documenti da ogni singola postazione informatica.

Molto si è investito poi in sinergie con enti esterni, portatori di interessi. Tra i migliori risultati:

- O Sala Operativa del Servizio Polizia Stradale (Segreteria Tecnica) abilitata alla ricezione online di immagini "live" di oltre 1.900 telecamere autostradali (in via di implementazione) e collegamenti "live" con oltre 1200 stazioni ferroviarie;
- O Centro Nazionale "Viabilità Italia": stesse potenzialità della Sala Operativa nei collegamenti "live"; servizio di videoconferenza con tutti i Compartimenti e i COA della Polizia Stradale e con la Sala Operativa della Protezione Civile; collegamenti telematici con Vigili del Fuoco, Carabinieri, Concessionari autostradali, ecc;
- O C.E.P.S.: collegamenti con le Banche Dati di Pubblica Sicurezza; collegamenti con Poste Italiane – convenzione per il CNAI e con i Concessionari autostradali per il controllo dei TUTOR; rapporti con l'ANCI.

La parallela individuazione e definizione di figure di riferimento sul territorio, come i referenti informatici, ha consentito di "misurare" e "rendicontare" la capacità di adeguamento del sistema ai nuovi processi organizzativi, nonché i primi risultati in termini soprattutto di riduzione dei tempi di lavoro e velocità della rete.

In generale si può sostenere che i principali cambiamenti, al servizio dei quali sono state utilizzate le cennate tecnologie, sono stati orientati prioritariamente a:

- 1. velocizzare la comunicazione interna;
- 2. semplificare i processi lavorativi per ottimizzare tempi e risorse

Lo stesso personale del Servizio ha preso parte attivamente ai processi in atto.

Altro momento propedeutico al raggiungimento degli obiettivi, fortemente voluto dal Direttore, è stato quello di modificarne gradualmente l'organizzazione interna. Si è partiti da una struttura rigorosamente gerarchica e con precise competenze assegnate alle singole Divisioni. Attraverso incontri sistematici tra il Direttore e il management si è proceduto ad un progressivo cambiamento di approccio con le competenze. Senza alterare le materie fondamentali assegnate in base al decreto interministeriale e i livelli di responsabilità, alcune competenze sono diventate trasversali tra le tre Divisioni, favorendo la collaborazione in alcuni progetti tra funzionari di soprattutto realizzando diverse e confronto/dibattito permanente su obiettivi e singoli progetti.

Accanto ad ampi spazi di autonomia organizzativa dall'interazione costante supportati leadership, i singoli funzionari hanno potuto individuare progetti precisi, potendone verificare in ogni momento progressione dei lavori e risultati attesi (es. singoli progetti, come il sistema di monitoraggio e controllo sull'autostrada A3 da Napoli a Reggio Calabria). La verifica sistematica dei risultati intermedi (grado di attuazione dei diversi progetti, soddisfazione della parti interessate, dei risultati) ha infine mutato valutazione sensibilmente l'approccio alla qualità del processo organizzativo del lavoro.

1.3 Motivare e supportare il personale dell'organizzazione e agire come modello di ruolo

Il Direttore del Servizio, nell'ambito del processo di riorganizzazione dei processi organizzativi interni, ha cercato di ritagliare uno spazio nuovo per i rapporti con il personale.

Sono state organizzate assemblee generali nelle quali sono stati partecipati al personale gli obiettivi della nuova leadership e sono state accolte alcune istanze, relative soprattutto al bisogno di formazione ed implementazione di risorse.

Alcuni compiti istituzionali (tra cui l'attività di Viabilità Italia) costituiscono d'altro canto occasione per condividere momenti di lavoro durante le emergenze viarie in atto (es. esodo e controesodo estivi, abbondanti nevicate, incendi, ecc.) tra il personale e la leadership: queste circostanze operative diventano occasioni preziose per scambiare impressioni, osservazioni ed eventuali suggerimenti sull'attività lavorativa da porre in essere una volta superata l'impellenza.

In ambiti particolari, come la realizzazione di campagne sulla sicurezza stradale e l'attività di implementazione informatica/tecnologica della Specialità, si sono realizzati momenti di alta condivisione, con contributi notevoli al miglioramento nel lavoro quotidiano del personale (es. Icaro, videoconferenze, ecc.).

Nell'ultimo periodo, a fronte di un maggiore coinvolgimento nel processo di trasformazione dell'attività lavorativa, sono stati avviati procedimenti premiali (secondo la normativa per le ricompense della Polizia di Stato) nonché momenti di formazione specialistica.

Considerata la tradizionale organizzazione gerarchica del lavoro, sono state riscontrate alcune dilazioni all'immediata condivisione di osservazioni e proposte relative all'organizzazione dell'attività lavorativa, ambito questo che presenta ancora ampi margini di miglioramento nel breve periodo.

1.4 Gestire i rapporti con i politici e gli altri portatori di interesse al fine di assicurare la condivisione delle responsabilità.

Nell'impostare la strategia operativa del Servizio, la leadership fa riferimento agli input provenienti da vertici politici del paese ed europei.

A livello nazionale, il Servizio si uniforma agli indirizzi degli organi Governativi sugli argomenti di competenza *ratione materiae*, e in particolare persegue con determinazione gli obiettivi delineati all'interno della Direttiva annuale del Ministro dell'Interno.

Tale azione si inquadra nell'ambito della cornice tracciata dalla Commissione Europea, contenuta anche nel Libro Bianco sulla politica europea dei trasporti del 2001, in base alla quale l'Unione aveva fissato l'obiettivo per tutti gli Stati Membri di dimezzare il numero dei morti entro il 2010. Direttiva che sposa coerentemente le strategie del Servizio in considerazione degli analoghi aspetti di sicurezza stradale che pone all'attenzione dei singoli Paesi: vale a dire velocità eccessiva, consumo d'alcool, mancato uso della cintura di sicurezza, sistemi di protezione insufficienti, punti "neri" ad alto rischio della rete stradale, inosservanza dei tempi di guida e di riposo per il trasporto professionale, problematiche di visibilità.

In tale direzione sono stati intensificati i rapporti con le competenti commissioni permanenti di Camera e Senato, con audizioni, risposte ad interrogazioni parlamentari, mentre grande slancio è stato conferito all'attività di consulenza nella fase legislativa (es. recente approvazione della Legge di modifica al Codice della Strada n. 120 del 29 luglio 2010).

Del pari sono stati intensificati i collegamenti con l'ottava commissione del Consiglio Superiore della Magistratura, competente *ratione materiae*, alla luce di innumerevoli di sentenze emanate dai Giudici di Pace in occasione di ricorsi presentati avverso l'attività contravvenzionale che, caratterizzate da disomogeneità e da un'assenza di stretto rigore normativo, rischiavano di vanificare l'efficacia dell'azione della Specialità sul territorio.

Il criterio adottato da questa leadership, che nel tempo si sta dimostrando un valore aggiunto del *modus operandi* dell'intera Polizia Stradale, è quello di fare del "sistema di relazione" con tutti gli attori della mobilità la base per consolidare i rapporti e superare i problemi con soluzioni adeguate.

Particolare impulso è stato dato, in primis, al settore dell'autotrasporto (vedi 5.1 e 9.1), in linea con gli interventi assunti sia in ambito comunitario che nazionale per tutelare il principio di libera concorrenza tra i soggetti economici attraverso le misure di contrasto alle illegalità nel settore. Un momento decisivo nel rafforzamento dei controlli in questo settore è rappresentato dalla sottoscrizione lo scorso anno di un protocollo interministeriale che ha sancito il potenziamento e la semplificazione dei controlli della Polizia Stradale nel settore.

Nel contempo, l'attenzione costante a tutte le campagne e più in generale alle politiche in materia di sicurezza stradale, hanno fatto sì che si realizzasse uno scambio reciproco di esperienze e si avviassero sempre nuove collaborazioni.

Nell'ultimo biennio sono state introdotte e incrementate partnership con soggetti pubblici e privati al fine di costruire solide e concrete relazioni su tematiche trasversali inerenti la mobilità e la sicurezza stradale. Tra questi, i protocolli firmati dei Trasporti, Ministero Istruzione, Innovazione Tecnologica, Salute, e con il MOIGE (Movimento Italiano Genitori), l'ANCI (Associazione Italiana Comuni d'Italia), l'ACI (Automobil Club d'Italia), l'ANIA (Associazione Nazionale Imprese di Assicurazione) Sapienza Università di Roma, INAIL ecc (vedi 4.1).

Infine, accanto alla partecipazione, come membro di diritto, a numerose associazioni di categoria, l'attuale leadership del Servizio, si è fatta parte attiva nel creare e alimentare una solida rete di comunicazione con associazioni e movimenti collegati direttamente e/o indirettamente al tema della sicurezza stradale (es. rapporti con le Associazioni Vittime della strada, con il Moige, ecc.) indispensabile per fare della sicurezza partecipata un forte strumento di contrasto al fenomeno della mortalità su strada.

CRITERIO 2 POLITICHE E STRATEGIE

2.1 – Raccogliere informazioni relative ai bisogni presenti e futuri dei portatori d'interesse

L'indirizzo strategico del Servizio ripercorre le linee programmatiche sperimentate negli ultimi anni che, privilegiando una filosofia di interventi mirati, ispirati anche dalle recenti politiche sulla mobilità e sul governo della sicurezza stradale, riguardano in via preminente i settori operativo-logistico, cooperazione internazionale, normativa e comunicazione.

Con particolare riferimento <u>al settore operativo</u>, la necessità di corrispondere ai nuovi bisogni di sicurezza sulle strade espressi dall'utenza e di intervenire efficacemente sulle cause del fenomeno infortunistico che discendono principalmente dall'inosservanza delle norme di comportamento, hanno imposto un riesame degli schemi di intervento tradizionali della Specialità per valutarne l'adeguatezza alla mutata realtà operativa e l'attualità nell'efficacia.

Nel contempo, il costante aumento dei flussi di circolazione e la crescente importanza economica dei collegamenti viari in tutta l'area europea nell'ambito della quale l'Italia occupa una posizione strategica, hanno richiesto un adeguamento dell'attività di polizia in funzione di tutela della legalità e di contrasto dei fenomeni criminosi connessi alle attività economiche che si svolgono o utilizzano la rete stradale, ovvero che sfruttano la velocità di collegamento via terra per sottrarsi alle azioni repressive delle Forze dell'Ordine.

In questo scenario in costante evoluzione, il Dipartimento della Pubblica Sicurezza ha ritenuto di rivedere l'impegno della Polizia Stradale sul territorio, secondo linee di azione innovative, affinché il controllo della rete stradale nazionale (primariamente le autostrade e le strade extraurbane principali) fosse ispirato a rinnovati criteri di efficienza e di efficacia.

Nella politica d'azione della Polizia Stradale, infatti, fondamentale è il ruolo rivestito dall'utente della strada che rappresenta il primo anello nella catena di sicurezza, anche se il più debole, poiché più incline all'errore. Quali che siano le misure tecniche adottate, quindi, l'efficacia della politica di sicurezza stradale è strettamente connessa in ultima analisi al comportamento degli utenti, verso il quale si indirizza di conseguenza un grosso sforzo di formazione e sensibilizzazione (vedi 4.2).

Secondo un recente sondaggio, i cittadini chiedono alle istituzioni competenti, per prima la Polizia

Stradale, di potenziare i loro sforzi per migliorare gli standard di sicurezza. Nove italiani su dieci (94%) considerano la guida in stato di ebbrezza il principale problema relativo alla sicurezza stradale, mentre otto su dieci credono che questo sia costituito dalla velocità. Secondo la maggior parte dei soggetti interpellati, ancora, il miglioramento delle infrastrutture stradali dovrebbe essere la prima o seconda priorità politica di azione, insieme ad un'applicazione più severa del Codice della Strada e alla previsione di sanzioni certe ed efficaci, da applicarsi anche ai cittadini comunitari in transito nel nostro Paese.

Questi dati offrono una chiara misura di come gli italiani considerino la sicurezza stradale una questione estremamente coinvolgente ed impellente. Sebbene negli anni passati si siano già raggiunti traguardi notevoli, si può e si deve fare molto di più: ogni morte sulla strada è una morte di troppo.

Ecco perché, l'obiettivo politico-strategico della Polizia Stradale è e resta l'incremento ulteriore dei livelli di sicurezza stradale.

Attraverso una più efficace conoscenza dell'opinione pubblica sull'argomento, quindi, l'istituzione è costantemente in grado di acquisire un'idea più concreta e dettagliata di quali siano, nel sentimento comune, i problemi percepiti come quelli più gravi, impostando le conseguenti linee d'azione, calibrando in quali aree risulti opportuno un intervento più consistente, impostando la relativa scala di priorità.

2.2 – Sviluppare, rivedere e aggiornare politiche e strategie, tenendo in considerazione i bisogni dei portatori di interesse e le risorse disponibili.

Sotto il profilo strettamente operativo la Polizia Stradale imposta la sua attività sulle linee di indirizzo tracciate dalla Commissione Europea che ha appena lanciato il Piano d'Azione 2011-2020 sotteso alla nuova strategia di sicurezza stradale, attraverso lo sviluppo di politiche congiunte all'interno dell' Unione, la collaborazione con gli Stati membri al fine di costruire una solida sinergia.

In una tale ottica, dall'ingresso nel 2003 nell'organizzazione TISPOL, promossa nel 1996 dalla Commissione e oggi composta da qualificati rappresentanti delle Polizie Stradali nazionali di ciascun Paese dell'Unione, la Specialità prosegue la collaborazione partecipando a tutte le campagne di controllo mirato della legalità, secondo un calendario comune fissato in ambito europeo.

In particolare, sono stati stabiliti come prioritari i controlli sistematici sull'abuso delle sostanze stupefacenti ed alcool, l'uso delle cinture e dei sistemi di ritenuta, il controllo degli autobus in servizio di noleggio o di linea nazionale ed internazionale, il controllo dei tempi di guida e di riposo dei conducenti dei mezzi pesanti, il controllo della velocità.

Infatti, l'efficacia delle politiche di sicurezza stradale è legata in buona misura all'intensità delle attività di verifica dell'effettivo rispetto delle prescrizioni, sicché la sistematica applicazione delle norme, unita alla fase di prevenzione, è indispensabile perché si creino le condizioni idonee ad una netta riduzione del numero di morti e feriti.

In ambito europeo, velocità, alcool e mancato utilizzo delle cinture di sicurezza sono considerate le tre principali cause o concause di morte sulla strada ed è in funzione di ciò, pertanto, che le misure attualmente predisposte per rafforzare i controlli a livello nazionale includono:

- lo sviluppo di un piano nazionale di attuazione con specifici obiettivi coincidenti con le questioni prioritarie e la definizione dell'intensità dei controlli;
- le campagne di sensibilizzazione dell'utenza e educazione stradale.

In ordine all'attività di contrasto alla guida in stato di ebbrezza l'incremento della prevenzione, come anche richiesto dalle autorità governative, ha determinato uno sforzo organizzativo e operativo della Polizia Stradale che consente di contribuire a sottoporre a controllo con etilometro o precursore per l'alcool un numero complessivo di quasi 2.000.000 di conducenti ogni anno (vedi 8.2).

Nel quadro del diffuso utilizzo delle tecnologie per la prevenzione delle violazioni e degli incidenti stradali, ancora, si è rafforzata la collaborazione con il Dipartimento dei Trasporti Terrestri del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per realizzare controlli sistematici nel settore dell'autotrasporto su tutto il territorio nazionale, passando da due giornate a tre giornate al mese, con l'utilizzo dei Centri Mobili di Revisione in dotazione a quel Dipartimento.

Questi mezzi, opportunamente attrezzati ad effettuare la revisione completa dei veicoli, consentono di verificare la regolarità delle caratteristiche costruttive e funzionali nonché la perfetta efficienza dei dispositivi di equipaggiamento dei veicoli commerciali, a tutto vantaggio della sicurezza della circolazione.

Le violazioni più diffuse interessano infatti l'efficienza tecnica dei veicoli e la mancanza dell'attestazione della prescritta visita di revisione, nonché il mancato rispetto delle norme a tutela del lavoro dei conducenti professionali (superamento tempi massimi di guida o violazione limiti minimi di riposo, assenza dei fogli di registrazione del cronotachigrafo o alterazione del suo funzionamento).

Gli Uffici della Polizia Stradale, nell'ambito della struttura investigativa della Polizia di Stato, hanno inoltre competenza prioritaria sulle indagini concernenti il traffico illecito di autovetture e le manifestazioni delinquenziali collegate circolazione dei veicoli, quali, ad esempio, le frodi assicurative, i furti e le rapine di merci trasportate da veicoli commerciali perpetrati in autostrada, gli illeciti commessi dai pubblici esercenti operanti nel campo dei veicoli a motore (agenzie pratiche automobilistiche. scuole guida, officine per autoriparazione, rivendita veicoli, rottamazione veicoli, ecc.)

Il contrasto dei traffici illeciti di veicoli, spesso perpetrati da organizzazioni delinquenziali con ramificazioni internazionali, ha richiesto un particolare sforzo di cooperazione con le autorità di polizia di altri Paesi, europei e non, finalizzato sia allo scambio informativo per la conduzione delle indagini giudiziarie, sia alla diffusione di esperienze e competenze soprattutto a favore dei Paesi di recente ingresso nell'Unione, impegnati da poco nella lotta alla criminalità transfrontaliera connessa ai veicoli.

Tutta questa attività ha portato a risultati molto apprezzabili, specie sul fronte della lotta alle false assicurazioni, condotta in grado di procurare grave nocumento alla collettività in termini di mancato ristoro del danno subìto in caso di incidente stradale (vedi risultati in 8.2).

Intensa, infine, è la cooperazione a livello nazionale con altre Amministrazioni ed Agenzie pubbliche che, operando nel mondo della "motorizzazione", rappresentano interlocutori indispensabili per realizzare una strategia integrale e concertata nella attività anticrimine.

2.3 – Implementare le strategie e le politiche nell'intera organizzazione.

Nell'ottica di un'efficace pianificazione armonizzata e strategica, ancora, la Polizia Stradale ha inteso rivedere completamente i propri **moduli operativi.**

L'esigenza di indirizzare sempre di più l'operato verso una più incisiva e qualificata presenza sul territorio, per il controllo della legalità in materia di circolazione stradale, è stata soddisfatta attraverso l'introduzione, il 12 gennaio 2010, di nuove modalità organizzative dei servizi esterni. Sono stati definiti gli obiettivi cui orientare gli sforzi delle

strutture operative sul territorio, per elevare il livello di sicurezza sulle strade ed aumentarne la percezione:

- incremento delle attività di controllo;
- diminuzione degli incidenti;
- elevata visibilità delle pattuglie.

I nuovi modelli di organizzazione hanno come punti cardine la "definizione di interventi per obiettivi" - rivedendo attività basate esclusivamente su pattuglie isolate e sul mero presidio di itinerari - e la "visibilità delle pattuglie", il cui effetto deterrente si rivela elemento essenziale per favorire migliori livelli di sicurezza stradale.

Le soluzioni individuate ed attuate sono state:

- il presidio di aree di sosta sopraelevate appositamente predisposte dai dagli enti proprietari della strada e gestori autostradali;
- posti di controllo alla fine di cantieri di lavoro di lunga durata, utilizzando apparecchiature per rilevare le violazioni per la velocità;
- controlli nel settore del trasporto di merci e persone, verifica dei trasporti eccezionali con scorta tecnica;
- nuovi modelli di "pattugliamenti brevi" in autostrada opportunamente studiati per assicurare comunque un tempestivo intervento in caso di necessità;
- inserimento di scritte sui pannelli a messaggi variabili pubblicizzanti le attività programmate (località e tipologia del controllo) e utilizzazione degli schermi nelle aree di servizio per trasmettere filmati ed immagini sulle attività di polizia.

Particolare attenzione, ancora, è prestata da parte del Servizio alle categorie di utenti della strada considerate "a rischio", oltre che pedoni ed anziani, anche i conducenti di motocicli e su altri veicoli a due ruote, atteso che mentre per altri tipi di trasporto su veicoli nel corso del tempo si è registrata una sensibile riduzione delle vittime e dei feriti, per questi utenti la riduzione è stata molto inferiore o addirittura vicina allo zero.

E' al riguardo *in nuce* un progetto con l'Istituto Superiore di Sanità volto ad analizzare le cause degli incidenti stradali sulle due ruote e a verificare, facendo un passo avanti, l'incidenza effettiva dell'utilizzo di dispositivi di protezione (es. paraschiena) da parte dei "centauri".

2.4 - Pianificare, attuare e rivedere le attività per la modernizzazione e l'innovazione.

Ad oggi, pur non avendo raggiunto l'ambizioso obiettivo fissato dall'Unione Europea nel 2001, quello cioè di dimezzare entro la fine di quest'anno il numero delle vittime di incidenti stradali, l'Italia ha comunque compiuto sensibili progressi: secondo la recentissima pubblicazione annuale ISTAT, il numero dei morti sino al 2009 si è ridotto del 40,3 % (contro una riduzione del 25% nel decennio precedente e una percentuale media di -35% nell' Unione Europea) ed è inoltre diminuito il livello medio di vittime di incidenti stradali per milione di abitanti, collocando l'Italia ai primi 10 posti nella graduatoria europea.

Con un occhio rivolto al Piano d'Azione Europeo per il decennio 2011-2020 e con un altro alle sempre più crescenti richieste di sicurezza da parte dell'utenza, il Servizio ha già inteso formulare al proprio interno un progetto strategico che, attraverso l'adesione alle politiche di sicurezza dettate anche dall'Unione, consenta di ridurre annualmente in misura costante il numero dei morti strade e degli incidenti, perseguendo parallelamente l'obiettivo di una maggiore percezione della sicurezza da parte dei cittadini. E' quindi fine ultimo l'ottenere risultati tangibili in termini di soddisfazione reale e non solo statistici e numerici di riduzione dei sinistri e delle infrazioni accertate, cui si potrà giungere solo attraverso un costante aumento della presenza su strada, la massimizzazione degli sforzi in un'ottica sinergica e l'adeguamento dei piani progettuali alle diverse necessità contingenti.

Allo scopo di garantire il necessario supporto all'attività operativa, sono state sviluppate importanti ed innovative iniziative finalizzate all'ammodernamento dei sistemi informatici e degli strumenti tecnologici, prima tra tutte l'istituzione di un ufficio Unico nazionale per la gestione dei contesti contravvenzionali prodotti dai sistemi (Tutor, Autovelox, informatizzati automatizzata in ufficio, ecc.): non appena a pieno regime il C.N.A.I. consentirà un significativo snellimento delle procedure burocratiche, con conseguente gradimento dell'utenza che vedrà ridotti i tempi di attesa, permetterà un ulteriore recupero di uomini e dotazioni al servizio su strada. La totale informatizzazione delle procedure, inoltre, prevede anche la stipula di un Protocollo operativo con il Ministero per l'Innovazione della Pubblica Amministrazione, capace di garantire un efficace servizio ai cittadini, in termini di abbattimento dei tempi di attesa ed efficientamento delle procedure, anche facendo ricorso a strumenti altamente informatizzati e piattaforme di scambio weboriented (vedi 5.2 e 9.2).

CRITERIO 3: PERSONALE

3.1 Pianificare gestire e potenziare le risorse umane in modo trasparente e in linea con le politiche e le strategie

La gestione e, più ampiamente, le strategie concernenti il personale sono state definite dal Servizio e realizzate in funzione degli obiettivi perseguiti: in concreto, la volontà di elevare gli standard di efficienza a livelli di eccellenza, anche nell'ambito di settori in precedenza trattati solo marginalmente, ha imposto l'adeguamento delle risorse umane sul piano della razionalizzazione dell'assetto organico e, soprattutto, della valorizzazione e della preparazione professionale, non mancando di assumere specifiche iniziative per coinvolgere ed agire sulle leve motivazionali del personale.

Il Servizio persegue gli obiettivi di sicurezza ed attua gli indirizzi politici anche attraverso la gestione operativa ed organizzativa degli Uffici periferici e la cura dei processi di comunicazione interna ed esterna su temi di specifico interesse. In tal senso, le risorse umane sono state pianificate, gestite e potenziate, compatibilmente con le disponibilità generali ed in linea con tali politiche.

A mero titolo esemplificativo, l'assegnazione ad Uffici e Reparti di Polizia Stradale di nuovo personale è stata oggetto di processi di analisi e allocazione particolarmente complessi, tenuto conto della considerevole riduzione che ha interessato il tema delle risorse, che non ha consentito spesso la sostituzione degli stessi operatori cessati dal servizio o di far fronte compiutamente all'esigenza di raggiungere gli obiettivi prioritari prescelti. Il tutto è stato condizionato dalle legittime aspettative dello stesso personale che in molti casi aspirava a soluzioni non coincidenti con le effettive esigenze di servizio.

Gli obiettivi primari sono stati individuati nella necessità di assicurare elevati livelli di operatività agli Uffici periferici attivi sulla rete autostradale e stradale principale, nonché, a livello centrale, di "Viabilità Italia" ed alle iniziative di comunicazione istituzionale in tema di sicurezza e educazione stradale a favore di giovani e verso i mass media.

Quindi, sono state monitorate le situazioni organiche in cui si manifestavano le carenze di personale più gravi e potenzialmente in grado di compromettere le priorità.

Infine, si è operato in modo da trasferire presso gli Uffici così individuati il nuovo personale, di formarlo adeguatamente e contestualmente adottare interventi alternativi per garantire, comunque, la sicurezza stradale presso le altre sedi periferiche che non è stato possibile potenziare.

Direttore del Servizio, coadiuvato Responsabile della Prima Divisione, ha avviato il processo di allocazione chiedendo ai Compartimenti di monitorare gli organici di tutti gli Uffici dipendenti e riferendo al Servizio i risultati di tali analisi e il relativo fabbisogno in funzione delle priorità assegnate. La Prima Divisione ha, quindi, programmato la distribuzione delle risorse in corso di assegnazione agli Uffici centrali e periferici, sottoponendo i risultati di tale lavoro al Direttore del Servizio. Successivamente, la proposta numerica delle assegnazioni richieste per le diversi sedi è stata inoltrata ai competenti organismi ministeriali per l'adozione dei provvedimenti nominativi trasferimento, anche tenendo conto, nei limiti del possibile, dei desiderata degli interessati. Quindi, gli agenti assegnati e ancora privi di specializzazione servizi polizia stradale di sono immediatamente avviati alla frequenza di corsi di formazione. Infine per le sedi che, pur evidenziando situazioni di sofferenza organica non rientravano tra gli obiettivi prioritari e per le quali la limitatezza delle risorse disponibili non consentiva di assegnare nuove risorse, sono state adottate soluzioni volte all'aumento delle pattuglie attraverso la sostituzione del servizio interno di piantone con gli impianti di videosorveglianza mediante nonché coordinamento con le altre Forze di Polizia.

La ragione di fondo di una procedura così articolata e impegnativa va ricercata nella volontà di garantire standard di sicurezza stradale adeguati, a fronte della limitatezza, a causa della nota situazione generale, delle risorse umane disponibili.

Premesso che la Specialità opera principalmente sulla grande rete stradale e autostradale - mentre le Polizie locali sono presenti nei centri abitati e i Carabinieri sulla restante viabilità extraurbana - il potenziamento dei reparti autostradali ha posto la Polizia Stradale in grado di far fronte alla sua vocazione prioritaria.

3.2 Identificare, sviluppare ed utilizzare le competenze personali allineando gli obiettivi individuali a quelli dell'organizzazione.

Particolare cura è stata posta nell'analisi delle competenze e nel soddisfacimento dei bisogni formativi presenti e futuri del personale della Specialità.

Per quello in forza al Servizio è stato impresso grande impulso al'attività di aggiornamento, promuovendo corsi di lingua inglese inglese anche in modalità e-learning, stages in collaborazione con il Dipartimento di Psicologia dell'Università La Sapienza di Roma per operatori successivamente impegnati nel progetto ICARO e sulle innovazioni normative di settore; sulla comunicazione e sull'avanzamento nell'utilizzo degli strumenti informatici: nel dettaglio; corsi ECDL per il conseguimento della patente europea del computer e di perfezionamento per l'utilizzo di software; di comunicazione sulla legalità con Maurizio Costanzo e sulla gestione dei social media presso l'Università LUISS; master in cerimoniale con Massimo Sgrelli Capo Dipartimento Cerimoniale Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Per il personale degli Uffici periferici sono stati invece effettuati corsi di specializzazione di durata diversa (12, 4 e 2 settimane) in rapporto all'anzianità di servizio nella Specialità (fino a 3 anni, fino a 10 anni e oltre i 10 anni), seminari brevi (5-3 giorni) riservati ad operatori di diversi ruoli su specifiche tematiche di elevato interesse professionale quali: strategie e innovazioni normative, procedure e protocolli informatici, falso documentale, controllo agli esercizi pubblici connessi alla circolazione stradale, procedure relative al sequestro e al fermo dei veicoli, gestione delle risorse umane, controlli sull'autotrasporto, merci pericolose, tachigrafo digitale, violazioni diverse da quelle previste dal Codice della Strada, infortunistica stradale.

Una particolare attenzione è stata poi riservata alla cosiddetta "alfabetizzazione informatica" diffusa. Durante la scorsa estate, è stata infatti programmata e si è tenuta una prima serie di corsi riservati ai "Referenti Informatici" in servizio presso le articolazioni della Polizia Stradale sul territorio, con la duplice finalità di avere delle figure "tecniche" di riferimento presso ogni dipendenza sul territorio, in grado non solo di consentire la piena attuazione e funzionalità dei progetti riguardanti l'I.C.T., ma anche di fornire, direttamente, laddove possibile, le nozioni minime di alfabetizzazione informatica al personale operante fianco a fianco.

Il gradimento dell'iniziativa da parte dei frequentatori dei corsi è apparso davvero elevato, e ciò non tanto per i contenuti prettamente tecnici, poiché si trattava comunque di personale già in possesso degli *skill* professionali previsti dalla

funzione, quanto per la possibilità, nuova, di confrontare le esperienze di ciascuno, di far emergere, nella discussione, idee nuove per nuovi progetti. Naturalmente è intenzione del Direttore del Srrvizio fare in modo che le positive esperienze maturate dal personale durante il periodo formativo non calino di interesse, predisponendo periodici incontri di aggiornamento professionale e fornendo al "gruppo" gli strumenti tecnologici tipici (portale dedicato, videoconferenza, mailing list, ecc.) per lo scambio quotidiano di pareri e consigli.

Ampi spazio è stato quindi posto all'attività di formazione sulla piattaforma tecnologica denominata "Geoweb" (vedi 4.4 e 4.5), attorno cui ruota l'attività quotidiana delle sale operative e delle pattuglie: il *know how* della strategia di investimento tecnologico è stato partecipato al personale con sessioni oltre che didattiche anche motivazionali, allo scopo di migliorare i coefficienti di apprendimento e di gestione.

Allo scopo di condurre parallelamente una verifica sul sistematico e completo utilizzo di tutte le funzionalità che il sistema consente ed abbraccia, il Direttore attraverso il Funzionario responsabile ha altresì avviato una verifica giornaliera su ciascuna delle 118 Centrali Operative sul territorio, segnalandone gli esiti ai Compartimenti competenti per la rimozione degli ostacoli di natura tecnica, l'opera di sensibilizzazione del personale, l'adozione di adeguati provvedimenti correttivi.

Per il personale degli Uffici centrali la formazione è stata effettuata presso il Servizio stesso o presso le sedi titolari dell'attività. Per i restanti operatori corsi e seminari sono stati prevalentemente tenuti presso il C.A.P.S. di Cesena e, in misura minore ma comunque significativa di un atteggiamento di attenzione verso le esigenze operative e del personale, presso i Compartimenti.

Al fine di conciliare le esigenze di formazione, concentrandole ed eliminando spazi ridondanti, con quelle operative dei Reparti cui vengono seppur temporaneamente sottratte le risorse, si è assunto di ridurre in linea generale la durata dei corsi e di aumentare numero, tipologia e spessore didattico dei seminari brevi, anche coinvolgendo come docenti i Funzionari del Servizio per la partecipazione delle strategie centrali nonché di Dirigenti del territorio, altamente qualificati nei settori di formazione loro affidati.

Tale scelta di campo mira a favorire la diffusione delle migliori esperienze e *best practices* maturate nei diversi settori operativi, in aggiunta alle conoscenze teoriche ovviamente necessarie ma non sufficienti per ottenere sensibili risultati.

Contenere la durata dei corsi ha consentito contestualmente di tenere opportunamente conto delle esigenze del personale, spesso in difficoltà ad allontanarsi dalla famiglia per lunghi periodi, e delle necessità di bilancio di ridurre i costi economici della formazione e delle spese di trasferta.

Sul versante della diversificazione dell'offerta formativa, il rilevante aumento degli standard risponde ad una precisa volontà: migliorare e aggiornare costantemente le conoscenze professionali del personale per migliorare la qualità del servizio e, quindi, la sicurezza stradale.

Infatti, il personale è chiamato a confrontarsi con continue e complesse novità normative e tecnologiche che richiedono elevate conoscenze professionali, in un contesto operativo caratterizzato dall'essenzialità per l'economia italiana dei trasporti su gomma e dalle crescenti aspettative di un'opinione pubblica sempre più sensibile all'esigenza di ridurre gli incidenti.

Aumentare infine il numero dei seminari brevi, non solo ha ottenuto il generale gradimento dal personale, ma ha anche permesso di aggiornare consistenti aliquote di operatori su tematiche di grande spessore operativo; si consideri, infatti, che complessivamente gli operatori di Polizia Stradale che hanno frequentato corsi o seminari sono stati 1.439 nel 2008, 1.913 nel 2009 e ben 3.013 nel 2010 (vedi 7.2).

Sul fronte della formazione rivolta alla fascia direttiva, infine, si è aperto un focus relativo alla circostanza che per il ruolo che un Funzionario di polizia stradale è chiamato a svolgere e la comunità di poliziotti che deve gestire, egli spesso si trova di fronte a situazioni ad alto impatto emotivo che vanno oltre le ordinarie emergenze della sicurezza stradale: la gestione ricorrente di episodi legati ad incidenti stradali, la morte di dipendenti in servizio, l'arresto per corruzione di collaboratori, l'intervento nei casi di calamità naturali sono soltanto alcuni degli eventi più traumatici con le conseguenti implicazioni a livello di organizzazione comunicazione interna ed esterna, in relazione ai rapporti con la magistratura, i mass media, i parenti delle vittime e, più in generale, il cittadino.

Si tratta di avvenimenti che agiscono emotivamente sul funzionario che, di norma, viene contenuto e superato per l'urgenza contingente, perché è necessario reagire e fare i conti con impellenti e complesse esigenze di carattere organizzativo, gestionale e relazionale. Del resto, l'assenza di metodologie organizzative standardizzate da applicare per affrontare le condizioni più critiche, non gli consente di disporre in quei momenti di strumenti e soluzioni che possano aiutarlo.

Il progetto è quello di capitalizzare esperienze già vissute, rivisitarle in chiave psicologica ma anche organizzativa-gestionale per ottimizzarle e, magari, standardizzarle: il percorso ha coinvolto alcuni funzionari della Polizia Stradale – selezionati in base al vissuto professionale - e si è articolato in due momenti: una prima fase di rielaborazione in gruppo del proprio vissuto traumatico, con il sostegno degli psicologi in un clima informale e confidenziale. La seconda fase di condivisione delle esperienze di ciascuno per verificare la possibilità di tracciare protocolli da seguire in future esperienze simili.

L'obiettivo del progetto è stato stimolante ed innovativo: nel poliziotto infatti è radicato il convincimento che le emozioni siano pericolose, che le situazioni critiche debbano essere affrontate con freddezza, perché riconoscere (anche solo a noi stessi) ansie e paure può significare già una resa, un fallimento, l'ammissione di non avere la stoffa necessaria ad affrontare le emergenze.

Riconoscere che la paura sia una reazione normale alla percezione di un pericolo improvviso ed inaspettato e che possa essere usata anche in modo costruttivo rappresenta un primo livello di consapevolezza. Significa accettare la vulnerabilità connaturata alla nostra natura umana ed imparare a conviverci. Comprendere poi che la paura può essere addirittura utile nel superare un evento critico è un passo ulteriore.

In condizioni avverse si scatena, infatti, la straordinaria forza dell'istinto di sopravvivenza. Il controllo di questa grande risorsa, la gestione lucida delle emozioni può essere allora motore di un cambiamento nella cultura organizzativa e gestionale del funzionario di polizia.

Acquisire una competenza nella gestione delle paure, anche grazie alla condivisione di esperienze analoghe di colleghi, porta inevitabilmente il responsabile a livelli più alti di cognizione e lo aiuta ad assumere decisioni più consapevoli, lucide, consequenziali: il capo diventa quindi non soltanto colui che deve assicurare le migliori condizioni di lavoro ma anche la persona pronta a mettersi in discussione e a cui è possibile raccontare le paure senza timore di essere giudicato un debole.

I risultati di questo percorso hanno formato oggetto di raccolta e riflessione sino a costituire linee guida che sono state presentate proprio il 23 novembre scorso a Praga nel corso della 3^ conferenza internazionale per la gestione organizzativa e psicosociale di eventi critici ad lato impatto emotivo, organizzata dal Ministero della Difesa e dell'Interno della Repubblica Ceca.

3.3 Coinvolgere il personale attraverso lo sviluppo del dialogo e dell'empowerment.

L'acquisizione di una cultura della comunicazione aperta e del dialogo costante tra Direzione, Funzionari e Personale ha progressivamente creato un ambiente di lavoro proattivo e sinergico in cui la condivisione degli obiettivi è connotato costante dell'attività di ufficio. In tale direzione particolare cura è stata posta nello sviluppo della comunicazione rivolta al personale e alle sue organizzazioni sindacali delle politiche di gestione delle risorse umane adottate in coerenza con le strategie perseguite.

Fin dal suo insediamento alla fine del 2008, il Direttore del Servizio, affiancato dal Direttore della Prima Divisione, ha comunicato con correttezza e tempestività alle Organizzazioni Sindacali di Polizia, nelle sedi competenti e nel rispetto delle direttive ricevute dai vertici dell'Amministrazione, i criteri di gestione del personale della Specialità in materia di formazione, impiego e valorizzazione.

Presso l'Ufficio per le Relazioni Sindacali del Pubblica Dipartimento della Sicurezza, organizzazioni rappresentative del personale sono state informate dei nuovi programmi di formazione, dell'attivazione dei sistemi di videosorveglianza dei Distaccamenti di Polizia Stradale, dei contenuti delle convenzioni stipulate tra il Ministero le Società Concessionarie Autostradali, dell'attribuzione al personale che effettua servizi su strada dedicati a particolari tipologie di controlli di indennità in precedenza non riconosciute, ecc.

Le iniziative descritte, non solo hanno favorito l'instaurazione di positivi rapporti di collaborazione e rispettiva fiducia tra il personale e i vertici del Servizio, ma hanno anche incentivato l'impegno operativo e la presenza su strada degli operatori. La videosorveglianza dei Distaccamenti ha consentito di destinare ai servizi esterni preziose aliquote di personale, in precedenza impegnato in servizi di vigilanza interna, con un recupero di quasi 124.000 unità nel corrente anno sull'intero territorio nazionale (vedi 8.1)

Dal 1º luglio 2009 il Servizio Polizia Stradale ha infatti esteso in via sperimentale la remotizzazione di 42 Distaccamenti nelle regioni Lombardia (15 Reparti), Toscana (12 Reparti), Calabria (6 Reparti) e Sicilia (9 Reparti) anche nel quadrante 13.00/19.00 del sabato e nei due quadranti 07.00/13.00 e 13.00/19.00 della domenica, nonché nelle giornate festive. Nelle Regioni interessate, la nuova iniziativa ha consentito di destinare al servizio istituzionale sulla viabilità ordinaria nel periodo dal 1° luglio al 31 agosto 2009 ulteriori 728 pattuglie, con un incremento del 5,7% della presenza su strada della Specialità. Alla luce di ciò, in considerazione dei lusinghieri risultati ottenuti, tale iniziativa è stata estesa dal 1º ottobre 2009 a tutti i 140 Distaccamenti interessati dalla chiusura.

Ciò consente oggi di destinare al servizio istituzionale sulla viabilità ordinaria altre 14.560 pattuglie in ragione annua, con un ulteriore incremento di circa il 5% della presenza su strada della Polizia Stradale e un recupero complessivo annuale di circa 60.000 pattuglie.

Questi numeri compensano in parte gli intervenuti pensionamenti e il costante aumento dell'età media del personale, con relativo aumento dei giorni di assenza da parte dei dipendenti stessi per malattia, congedi e aspettativa.

A tal proposito corre l'obbligo di evidenziare come l'organico della Polizia Stradale dal 2003 ad oggi abbia subito un decremento di 815 unità, pari ad una diminuzione (tenendo conto anche delle giornate di riposo e di congedo ordinario) di circa pattuglie in ragione annuale. riconoscimento di un'indennità per l'effettuazione dei controlli all'autotrasporto è coincisa con un aumento dei controlli ai veicoli pesanti, passati da circa 80.000 nel 2009 a oltre 200.000 nel 2010 (vedi 9.1), con positivi riflessi in termini di sicurezza. E' in fase di perfezionamento l'iter di attribuzione da parte delle società concessionarie autostradali al personale di polizia degli stessi benefit riconosciuti ai loro dipendenti sensibilmente migliorato la fidelizzazione, a fronte di precedenti fenomeni di disaffezione provocati dall'oggettiva maggiore pericolosità e gravosità del servizio autostradale rispetto a quello espletato nella viabilità ordinaria.

CRITERIO 4 PARTNERSHIP E RISORSE

4.1 Sviluppare e implementare relazioni con i partner chiave

L'azione di rete necessaria per conferire efficacia alla fase della prevenzione dell'incidentalità stradale, ha progressivamente coinvolto tutti coloro che potessero offrire il proprio contributo a migliorare gli standard di sicurezza, accrescendo nel contempo la fiducia dei cittadini nelle istituzioni: tale processo ha implicato nel tempo una pluralità di partner strategici con cui la Polizia Stradale ha voluto confrontarsi.

Ha così costruito solide partnership dando vita a veri e propri rapporti contrattuali (come ad esempio con le aziende fornitrici di tecnologia applicata alla sicurezza), o a convenzioni (come i rapporti con i concessionari autostradali) o a semplici protocolli (come quello con la Fondazione ANIA per la sicurezza stradale o con il Dipartimento di Psicologia della Sapienza, Università di Roma).

Gli obiettivi perseguiti nelle diverse relazioni sono i più diversi e abbracciano tutti gli aspetti della nostra mission:

- uniformare e migliorare lo standard dei servizi assicurati al cittadino (utente);
- elevare il benessere e la qualità della vita dei poliziotti nei luoghi di lavoro;
- acquisire nuove tecnologie per l'attività di repressione dei compartimenti illeciti o pericolosi;
- avere a disposizione risorse da impegnare nella comunicazione sui temi della sicurezza stradale;
- incrementare i data base a disposizione per una migliore analisi dei fenomeni e predisposizione di strategie d'intervento;
- promuovere la ricerca applicata ai temi d'interesse. Esaminando anzitutto i rapporti contrattuali, le nuove strategie del Servizio hanno rivisitato i rapporti che la Polizia Stradale intrattiene con Ditte e Società che un tempo erano solamente fornitrici di beni e servizi e che oggi, invece, sono diventate sempre più *partner attivi* nella strategia di sicurezza partecipata.

Aziende leader in specifici settori della sicurezza stradale infatti non solo svolgono il proprio ruolo di fornitore di beni e servizi all'Amministrazione, ma si trasformano utilmente in collaboratori strategici, privilegiati ed efficaci, condividendo, anche in un'ottica di economia di scala, l'ideazione e l'esecuzione di progetti finalizzati all'ottenimento degli obiettivi strategici dell'Istituzione rivolti al bene collettivo.

Vengono così messi a disposizione della Polizia Stradale know how specifici ed esclusivi altrimenti improponibili in termini di investimenti economici e di risorse umane, con la creazione di progettualità di ampio respiro che, sviluppandosi in piani pluriennali consentono la massima efficienza del sistema di sicurezza partecipata.

In proposito, possono essere citate le iniziative di partnership avanzata che hanno portato allo sviluppo all'esecuzione dei Progetti GEOWEBSCOUTNAV a cura del RTI composto da DIVITECH e SINTEL Italia S.p.A., nonché della completa gestione informatizzata della Polizia Stradale (con significativo interessamento di aziende leader nel settore postale e in quello informatico, quali PosteItaliane e MDATA System-UNISYS) e dello sviluppo dell'attività di contrasto alla guida in stato di ebbrezza alcolica e sotto l'influenza di stupefacenti (con una partnership sostanze consolidata che vede protagonista la DRAEGER Italia S.p.A.).

La cooperazione si estende, giocoforza, anche a partner più istituzionali, quali il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'ANAS, l'AISCAT (Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori) e le singole Società Concessionarie, con cui, esistono vere e propri rapporti convenzionali (vedi 9.2).

In particolare, le nuove convenzioni sottoscritte nel corso del 2010 con le 23 Concessionarie autostradali e redatte sulla base del prototipo sottoscritto il 12 ottobre 2009 a Mantova dal Capo della Polizia e dal Presidente dell'AISCAT (Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori) prevedono in particolare:

- una serie di impegni della Polizia Stradale, come il pattugliamento esclusivo 24 ore su 24, 7 giorni su 7, sulle autostrade, con l'adozione di moderni moduli operativi finalizzati al miglioramento della visibilità delle pattuglie, all'effettuazione di complessi servizi di controllo mirato del traffico anche con l'ausilio di tecnologie di controllo da remoto, all'adozione di specifici piani per la riduzione del fenomeno infortunistico e all'incremento dei controlli nelle aree di servizio, nonché un'azione di prevenzione e contrasto dei comportamenti illeciti, penali ed amministrativi, particolarmente lesivi di interessi patrimoniali;
- una serie di corrispondenti obblighi delle Concessionarie che, oltre a provvedere a cedere in comodato e a completare le opere di ristrutturazione degli immobili oggi sede degli uffici della Polizia Stradale (Centri Operativi Autostradali e Sottosezioni), e degli alloggi di servizio per i Dirigenti dei Centri Operativi Autostradali e delle Sottosezioni, nonché degli alloggi collettivi per il personale, finanziandone

annualmente le spese di conduzione e manutenzione, corrisponderanno la c.d. "indennità autostradale" al personale della Specialità impegnato nei servizi di vigilanza e di controllo, per il quale sarà anche stipulata una apposita polizza di assicurazione contro gli infortuni in servizio.

Concessionarie, ancora, investiranno in specifiche nuove tecnologie per velocizzare i controlli stradali e l'attività contravvenzionale in ambiti mirati di contrasto all'illegalità, anche attraverso l'acquisizione di immagini sulla viabilità di competenza da mettere a disposizione dei Centri Operativi Autostradali e del Centro Coordinamento Nazionale Viabilità - Viabilità Italia, nonché per l'acquisizione di immagini nelle aree di servizio a fini di tutela dell'ordine pubblico, di prevenzione dei reati, soprattutto riguardanti le tifoserie in transito, e per il supporto alle indagini di polizia giudiziaria sugli eventi di microcriminalità nelle pertinenze autostradali comportamenti illeciti, penali ed amministrativi, particolarmente lesivi di interessi patrimoniali.

Quanto ai **protocolli di collaborazione** possono essere fatti due esempi e un terzo che riguarda una nuova collaborazione con l'INAIL che sta per essere formalizzata all'atto della stesura del presente documento.

La collaborazione avviata con il **Dipartimento di Psicologia della Sapienza, Università di Roma** è iniziata nel 2007 e formalizzata in un protocollo nel 2009.

L'incontro tra un'istituzione con una professionalità consolidata come la Polizia Stradale ed un prestigioso ateneo non è casuale e i vantaggi sono reciproci: da un lato l'università può applicare i metodi della ricerca scientifica in un settore ad altissima rilevanza sociale come quello della prevenzione del fenomeno degli incidenti stradali; dall'altro l'approccio e la comunicazione della Polizia Stradale con i ragazzi (vedi 4.2) è qualificata dalla formazione garantita dai universitari, che hanno in via preliminare svolto una ricerca sui profili psicologici dei giovani guidatori italiani (vedi i risultati in 6.2).

Nel 2004 il Servizio ha sottoscritto un protocollo di collaborazione con la Fondazione delle compagnie di assicurazione (ANIA), grazie al quale si è dato avvio ad una serie di collaborazioni istituzionali volte al miglioramento dei livelli della sicurezza sulle strade attraverso la realizzazione di attività promozionali, informative, formative e di scambio di dati sugli incidenti stradali.

La partnership con la Fondazione ANIA ha consentito alla Polizia Stradale di poter contare su risorse economiche significative per il finanziamento di importanti campagne di sicurezza stradale come ad esempio il Progetto Icaro (vedi 4.2) e Guido con Prudenza (vedi 6.1). L'alleanza con la Polizia Stradale ha consentito, d'altra parte, alla Fondazione (nata proprio nel 2004, poco prima della firma del citato protocollo) di avere una visibilità pubblica, trainata dall'immagine della Polizia di Stato, e di essere accreditata nell'opinione pubblica come ente di promozione culturale ed educativo, nonostante fosse un'emanazione di interessi privatistici, in particolare delle società di assicurazione del ramo RC Auto.

Peraltro, il periodo storico della nascita di tale collaborazione è segnato dall'entrata in vigore del sistema della patente a punti (2° semestre 2003) con la forte aspettativa che a fronte dell'abbassamento del livello della gravità del fenomeno infortunistico, effettivamente realizzato e confermato di anno in da allora, sarebbe corrisposta decelerazione dei tassi di incremento dei premi di quest'ultima assicurazione, circostanza verificatasi con tutto il seguito di polemiche innescate dalle associazioni dei consumatori per il comportamento di "cartello" del settore e il conseguente interesse dell'ANIA di recuperare credito nell'opinione pubblica con iniziative di responsabilità sociale.

Su di un altro versante si muove la collaborazione avviata con l'INAIL che inquadra una nuova prospettiva d'intervento della Polizia Stradale, lontana dalle strade (ma per la loro sicurezza) e all'interno dei luoghi di lavoro. Una percentuale significativa degli infortuni sul lavoro (le c.d. morti bianche che rappresentano un allarme sociale come più volte sottolineato anche dal Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano) sono rappresentati, infatti, dagli incidenti stradali che, in questa prospettiva, possono distinguersi in due grandi categorie: incidenti stradali sui luoghi di lavoro per le professioni in cui il viaggio rappresenta un aspetto importante dell'attività (come per gli autotrasportatori) o in cui la strada costituisce proprio la sede di lavoro (come per gli addetti alla manutenzione stradale) e incidenti stradali in itinere per gli spostamenti da casa al lavoro e viceversa, che riguardano tutti i lavoratori. Al riguardo, le statistiche ISTAT registrano infatti un primo picco del fenomeno infortunistico tra le ore 8 e le ore 9 del mattino, verosimilmente per degli spostamenti casa-ufficio e casa-scuola, un secondo picco tra le ore 12 e le 13 in corrispondenza dell'uscita dalle scuole e in relazione alla mobilità di alcune categorie di lavoratori (professionisti, commercianti, ecc.) usufruiscono dell'orario spezzato e la punta massima di incidentalità alle **ore 18**, quando si cumulano gli effetti dell'incremento della circolazione dovuto agli spostamenti dal luogo del lavoro verso l'abitazione, con l'aggiunta di fattori psico-sociali quali lo stress, la stanchezza e la difficoltà di percezione visiva.

Al fine di acquisire una conoscenza sempre più approfondita del fenomeno, il Servizio e l'INAIL stanno firmando un protocollo nel reciproco interesse a collaborare per attuare uno scambio dei dati disponibili ed organizzare interventi di informazione, formazione e sensibilizzazione volti a favorire la riduzione degli incidenti.

Su un altro versante, un importante riconoscimento è stato conferito alla Polizia Stradale il 12 giugno 2010 in occasione del **Congresso Nazionale LAV** – Lega Anti Vivisezione, per l'impegno speso nell'ambito dell'attività di controllo del trasporto degli animali. La storia della Specialità è infatti da sempre legata al recupero e al salvataggio degli animali abbandonati - che sulle strade costituiscono pericolo per la sicurezza - e feriti, molti dei quali poi finiscono nelle case degli operatori stessi o nelle caserme come mascotte del Reparto. Anche il controllo del trasporto degli animali trasportati per la commercializzazione rientra nell' ottica della tutela dei diritti degli animali a cui la Polizia Stradale dedica grande attenzione.

L'Unione Europea ha già dal 2005 tracciato delle linee guida in materia, invitando i Paesi appartenenti ad aderire allo specifico Regolamento in cui sono definite le regole da rispettare per ridurre al minimo lo stress cui sono sottoposti gli animali riconosciuti nel nuovo trattato di Lisbona come esseri consapevoli. Alla luce di questo impegno è nata una stretta collaborazione con la LAV che ha portato al varo di una serie di iniziative favorendo seminari di aggiornamento per il personale e contribuendo alla realizzazione di opuscoli informativi destinati ad operatori del settore che in modo semplice e chiaro illustrano le leggi in materia. La maggiore sensibilizzazione e consapevolezza degli operatori ha portato nel corso del 2009 a numerosi controlli con 450 sanzioni per trasporti non in regola di animali destinati al commercio.

4.2 Sviluppare e implementare relazioni con i cittadini /clienti

Sulla scia dell'evoluzione del ruolo che anche l'Amministrazione della Pubblica Sicurezza ha intrapreso nell'ultimo ventennio del ventunesimo secolo, ispirando la sua azione a criteri di trasparenza, efficienza, vicinanza e servizio alla collettività, un nuovo processo ha interessato

anche l'uomo-poliziotto: oggi, infatti, non è più sufficiente la divisa e la pistola per far sentire sicuro il cittadino. Basta parlare con un operatore di una nostra sala operativa o con l'equipaggio di una pattuglia della Polizia Stradale per capire come il personale possa essere chiamato nel corso di un turno di servizio a fare non solo il poliziotto, ma anche all'occorrenza il *baby-sitter*, l'infermiere, l'operatore psichiatrico, la guida turistica, il geriatra, il moderatore, l'assistente sociale.

Non è, dunque, più sufficiente agire: occorre saper ascoltare e comunicare per proteggere e rassicurare, perché il cittadino si senta al centro di un'efficace rete di prevenzione. E la comunicazione con il cittadino assume un significato centrale nell'attività di ogni giorno, al di là del generale obiettivo (proprio di ogni pubblica amministrazione) di trasparenza dell'azione nei confronti dell'utente (contribuente).

Solo una corretta, tempestiva ed autentica informazione può creare anzitutto condivisione e legittimazione sociale al proprio operato: solo mantenendo aperto il canale della comunicazione, si può evitare che il cittadino si senta un soggetto passivo dell'operato delle forze dell'ordine, laddove è, invece, indispensabile la sua partecipazione, il suo sostegno e collaborazione, anche in chiave critico-costruttiva, per la maggiore efficacia dell'azione.

Ma il valore della comunicazione per chi lavora per garantire sicurezza va ancora oltre, proprio perché si tratta di un bene difficilmente misurabile. La semplice lettura dei dati sulla criminalità reale, vale a dire sui delitti denunciati, o sugli incidenti, con il numero dei morti e dei feriti sulle strade, non è sufficiente a misurare il livello di sicurezza.

Oggi esiste sicurezza solo quando la gente sente soddisfatto un suo bisogno naturale che è "la libertà dalla paura".

L'aspirazione della gente a vivere libera dalla paura ha progressivamente ampliato la nozione di sicurezza, nella quale rientrano ormai tutti gli eventi ed i fenomeni, magari non rilevanti sotto il profilo penale, ma che, comunque, creano disagio o allarme.

Ne deriva un concetto più moderno ed attuale: sicurezza intesa come qualità della vita, come tranquillità sociale e vivibilità quotidiana di strade e quartieri, per la promozione delle condizioni migliori per il comune benessere nel rispetto assoluto della legalità.

Se, dunque, ciò che conta non è tanto la sicurezza in termini oggettivi ma la **percezione di sicurezza**, che è una sensazione personale e soggettiva, è evidente il valore centrale che assume la comunicazione.

La Polizia Stradale ha interesse, dunque, a far conoscere l'articolazione della propria rete di prevenzione ed i risultati della propria attività perché il cittadino si possa sentire protetto e possa far affidamento sul lavoro del poliziotto. Un lavoro che è tanto più efficace quanto più non si vede, perché la prevenzione funziona proprio se riesce a scongiurare disordini o allarmi sociali.

La comunicazione serve allora per aumentare l'efficacia deterrente della propria presenza sul territorio, perché il cittadino si renda conto che l'ordine e la sicurezza pubblica non sono solo frutto di una società evoluta, di un sistema giuridico equo o di una buona stella, ma soprattutto della presenza di un'efficace e percepibile rete di prevenzione.

Solo per fare un'esemplificazione, si colloca in questa prospettiva l'operazione trasparenza promossa della Polizia Stradale che ogni venerdì dà pubblicità (attraverso stampa e sito internet) dei servizi di controllo della velocità programmati su strade ed autostrade per la settimana successiva.

La logica è evidentemente quella di **non fare agguati, di giocare a carte scoperte**, assicurando la migliore efficienza insieme alla massima trasparenza.

Sempre al fine di rendere un servizio al cittadino ed aumentare la percezione di sicurezza, si collocano le diverse iniziative del Servizio che, con carattere di continuità, assicurano informazioni sul traffico o approfondimenti in materia di regole della circolazione stradale. In questa direzione, solo per citare le più importanti:

- l'appuntamento televisivo quotidiano su *SKYtg24* con tre collegamenti sulla situazione del traffico nella fascia oraria 6/9 e con maggior frequenza nelle giornate di esodo e di ponte;
- i collegamenti quotidiani dei Compartimenti della Polizia Stradale con *Buongiorno Regione* di RAI 3 per gli aggiornamenti sul traffico in ambito locale;
- l'appuntamento radiofonico quotidiano che il funzionario di turno del Servizio garantisce su **Isoradio RAI** alle 13.20;
- la rubrica "Un agente per amico" prevista nell'ambito della trasmissione *Easy Driver* di RAI 1 in onda il sabato.

La comunicazione della Polizia Stradale si è, però, sviluppata su di un ulteriore fronte (ancor più ambizioso), quale leva di cambiamento sociale per correggere e migliorare i comportamenti di guida.

E' opinione, ormai, unanimemente condivisa che il comportamento di guida sia legato allo stile di vita e che per migliorare la sicurezza sulle strade occorra anzitutto un cambiamento culturale.

In tale prospettiva, da diversi anni il ruolo della Polizia Stradale non si ferma all'azione di prevenzione e repressione delle condotte pericolose ma si sviluppa anche nell'area dell'informazione, grazie all'incontro ed al dialogo con i giovani per contrastare le idee e i comportamenti che li mettono troppo di frequente a rischio sulle strade.

La convinzione è che la regola non può essere semplicemente calata dall'alto in modo autoritario: per essere rispettata, la norma va anzitutto compresa e una corretta informazione diventa il presupposto necessario per instaurare da subito un rapporto di fiducia tra il poliziotto e il (giovane) cittadino.

La continua ricerca di un dialogo convincente con i ragazzi diventa così uno strumento irrinunciabile per educare e costruire un "cittadino attivo", consapevole che i diritti di cui godiamo sono sostenuti unicamente dalla buona osservanza dei nostri doveri.

E i giovani in età scolare sono i primi destinatari della comunicazione: non soltanto perché l'incidente stradale costituisce per loro la principale causa di morte - prima della malattia, del suicidio e della droga - ma soprattutto perché i ragazzi, già protagonisti della strada come pedoni, ciclisti e conducenti di ciclomotori, rappresentano la generazione dei futuri automobilisti ed i migliori portavoce con il mondo degli adulti.

Se l'obiettivo è quello di parlare in modo efficace ai ragazzi per contrastare i comportamenti negativi del mondo degli adulti, il linguaggio deve necessariamente modulato sui codici verbali e visivi a loro familiari. La comunicazione deve essere in sintonia con il loro mondo, passare attraverso le loro emozioni per attivare pensieri, sentimenti e volontà.

E' il percorso tracciato dal Progetto Icaro la più importante campagna di sicurezza promossa dal Servizio insieme ad una rete di soggetti pubblici e privati: il Ministero dell'Istruzione e dei Trasporti, la Fondazione ANIA per la sicurezza stradale, il Dipartimento di Psicologia della Sapienza, Università di Roma.

Una campagna (vedi risultati in 6.1) che non nasce dalla mente creativa di qualche esperta agenzia di comunicazione ma che è cresciuta nel tempo attraverso miglioramenti successivi, correzioni di tiro, errori e ripartenze.

Un percorso iniziato nel 2001 e che pur animato dai migliori intenti si è scontrato inizialmente con la difficoltà di accordare il linguaggio del poliziotto – autorevole, ma spesso troppo formale - al sentire dei giovani.

Sono state, così, esplorate nuove strade. Una prima idea sono state le testimonianze di giovani vittime di incidenti stradali: si è fatto appello al linguaggio dei pari, di giovani che parlano ad altri giovani della loro esperienza dell'incidente stradale. Un video che raccoglie le interviste di ragazzi disabili curati dal Centro di Riabilitazione di Montecatone ad Imola (BO) ha fatto commuovere e pensare tanti ragazzi che forse non vale la pena rischiare.

Sono state proposte esperienze pratiche con percorsi di guida che hanno consentito ai ragazzi di sperimentare sulla strada le regole della circolazione stradale a bordo delle due ruote (come con l'ANIA Campus).

Per parlare di sicurezza stradale, si sono utilizzate immagini *live* di incidenti e ricostruzioni tridimensionali per illustrare ai ragazzi i comportamenti di guida a rischio come l'eccesso di velocità, la guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, o il mancato uso delle cinture o del casco.

Il Progetto Icaro ha poi incontrato il **teatro**. Dopo una prima esperienza con "La città senza regole", è stata la volta di ICARO*Junior* e ICARO*Young*.

In **ICARO** *Junior* – destinato ai bambini della scuola primaria - i poliziotti Osvaldo e Marta accompagnano i bambini, tra musica e danza, in un ideale percorso casa-scuola nella giungla dei tanti pericoli di una strada motorizzata.

Cantando "...prova a fidarti di noi..." vengono affrontate le regole che il piccolo pedone e ciclista deve quotidianamente osservare, anche per diventare in futuro un automobilista più responsabile.

I personaggi portati in scena da **ICARO** *Young* - destinato agli adolescenti - si trovano invece di fronte ad una scelta, dove il rispetto delle regole è solo una delle possibilità.

Non guidare dopo aver bevuto, fermarsi in caso di stanchezza, allacciarsi il casco, non rispondere al cellulare durante la guida sono piccole scelte di ogni giorno che possono, però, avere un'importanza decisiva. Perché – come conclude il monologo finale - "... la fretta non serve...perché quando si è veramente furbi, si ha sempre la testa sulle spalle... Altrimenti è come giocare bene tutta la partita ma sbagliare l'ultimo tiro. E i vincenti non sbagliano. Mai".

Spettacoli che dal 2005 al 2010 sono stati messi in scena nei più bei teatri italiani, dal San Carlo di Napoli al teatro Nuovo di Milano, dal Politeama di Palermo all'Antoniano di Bologna: eventi a cui hanno spesso partecipato noti personaggi dello spettacolo e dello *sport* per sostenere la causa della sicurezza stradale e far passare in modo più efficace il messaggio di legalità.

Dal 2007 il Progetto Icaro è arricchito e qualificato dalla collaborazione con il **Dipartimento di Psicologia della Sapienza**, Università di Roma, che ha avviato subito un progetto di ricerca i cui i cui risultati sono pubblicati ne *II paradosso del giovane guidatore* di Anna Maria Giannini e Fabio Lucidi, edizioni KAPPA (vedi risultati in 6.2) e che è proseguita con una formazione studiata per gestire gli incontri nelle scuole da parte degli operatori della Polizia Stradale.

Ne sono nate due linee guida per l'educazione stradale per la scuola secondaria di secondo grado e per la scuola primaria ed è in cantiere la terza per la scuola secondaria di primo grado. Nessuna formula magica ma "cassette degli attrezzi" con giochi di ruolo, piccoli esercizi, espedienti divertenti che vogliono aiutare i giovani a cambiar prospettiva, per guardare finalmente la strada con gli occhi della sicurezza.

A tutte le edizioni del Progetto Icaro è abbinato un **concorso** bandito dal Ministero dell'Istruzione che invita bambini a produrre elaborati in materia di sicurezza stradale, da disegni a poesie, da spot a cartelli pubblicitari.

Lavori che negli anni si sono dimostrati preziosi per chi vuole rivolgersi in modo efficace ai più giovani, per cogliere le forme di comunicazione e i temi più sentiti.

Ogni anno i vincitori del concorso vengono premiati a Roma nel corso di una speciale giornata che serve anche per lanciare la nuova edizione della campagna.

Nel 2009 il Progetto Icaro è diventato un progetto pilota in Europa in materia di formazione ed educazione stradale.

La Commissione europea ha accordato, infatti, un finanziamento alla Polizia Stradale per ICARUS (Inter-Cultural Approaches for Road Users Safety) che ha l'obiettivo di esportare il modello formativo sperimentato in Italia ed avviare una ricerca scientifica volta ad individuare le variabili individuali di natura psicologica e psicologico-sociale maggiormente connesse ai comportamenti di guida rischiosa nei giovani guidatori nei diversi paesi dell'Unione e di impostare un programma d'intervento capace di agire positivamente su tali variabili (www.webicarus.eu).

Tutto è finalizzato ad impostare delle linee guida che diventino uno strumento utile per tutti coloro che vorranno intervenire in modo efficace nel rapporto tra giovani e sicurezza stradale.

Hanno aderito ad Icarus quattordici Paesi: oltre all'Italia, l'Austria, la Bulgaria, Cipro, l'Estonia, la Francia, la Germania, l'Irlanda, la Lettonia, la Lituania, Malta, la Polonia, la Slovacchia, la Slovenia.

Nel primo incontro internazionale di Roma del 15 e 16 ottobre 2009, sono state fornite tutte le indicazioni operative per lo svolgimento di una ricerca unica a livello internazionale - per l'estensione del campione di riferimento - attraverso la distribuzione e la compilazione di un questionario da parte dei ragazzi europei.

Durante la stesura di questo documento, si è svolto il workshop di Lubiana del 10 e 11 novembre 2010, dove il Dipartimento di Psicologia della Sapienza, Università di Roma, ha fornito i primi risultati dei dati raccolti con le comparazione sui punti di contatto e di differenza tra i vari Paesi.

Nell'autunno 2011 a Bruxelles verranno presentate le linee guida ed il film dal titolo Young Europe di Matteo Vicino, lo stesso regista degli spettacoli teatrali IcaroYoung e IcaroJunior.

Anche il film avrà come tema la sicurezza stradale e le storie di giovani europei ambientate in Italia, Francia, Irlanda e Slovenia.

4.3 Gestire le risorse finanziarie

Le strategie del Servizio rivolte al perseguimento della *mission* istituzionale devono necessariamente collocarsi nella cornice delle risorse finanziarie disponibili.

Ogni scelta non può non risentire, tanto in positivo quanto in negativo, della effettiva capacità gestionale a disposizione, gestione che deve essere, sempre e comunque, allineata sia alla politica perseguita ma soprattutto, alle contingenze di bilancio del momento.

Una corretta pianificazione, in primo luogo, cui fa eco una ancora più razionale gestione.

In tal senso è massimo l'impegno del Servizio nel predisporre una duplice tipologia di pianificazione dell'impiego delle risorse economiche, legata da un lato al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria triennale nazionale e dall'altro alle assegnazioni annuali di fondi sui capitoli del bilancio del Ministero dell'Interno, anche direttamente gestiti.

Ratio principale è quella di predisporre specifici piani pluriennali di intervento, che sappiano esaurirsi solamente ad avvenuto completamento degli investimenti e a totale copertura della spesa, secondo criteri di efficacia e contestuale autosostenibilità, anche con l'introduzione di sistemi di analisi comparativa, evitando di dover interrompere, per carenza di fondi, l'esecutività di progetti in corso.

Una simile strategia comporta un continuo allineamento delle progettualità alle disponibilità economiche contingenti, anche attraverso sforzi, non solamente operativi ma anche finanziari, a

carico dei partner, istituzionali e privati, che partecipano alle singole iniziative.

Nell'ottica della corretta gestione finanziaria va ad innestarsi poi una parallela attività di efficace conoscenza degli obiettivi da parte di coloro che le risorse economiche sono destinati ad amministrare, sicché nella nuova strategia, attraverso la corretta condivisione con le articolazioni territoriali delle priorità e delle linee di azione, le stesse vengono coinvolte in pieno e si presta la massima attenzione ad evitare che singole iniziative locali, laddove operate autonomamente, possano porsi in disarmonia con le politiche centralizzate.

Proprio in funzione di ciò, viene evitata ogni inopportuna distribuzione "a pioggia" di risorse, tanto economiche quanto umane e strumentali, ravvisandosi sempre la necessità di inserire ogni possibile azione all'interno di un più ampio sistema omnicomprensivo, capace di contemplare le singole esigenze in funzione di un obiettivo comune.

Quanto sopra viene supportato da una strategia di comunicazione orizzontale il più efficace possibile, capace di motivare singolarmente, per quanto di specifica spettanza ed in ordine alle precipue funzioni svolte all'interno del più ampio sistema integrato, ciascuno degli 11.746 operatori di cui la realtà Polizia Stradale è composta, dal vertice del Servizio all'operatore di giornata del più lontano Distaccamento.

Non bisogna però sottacere come nel corso dell'ultimo triennio, anche in conseguenza della particolarissima situazione congiunturale che interessa l'intero Paese, le risorse a disposizione del Servizio si siano significativamente contratte, riducendosi a circa 1/3 rispetto al 2007.

In conseguenza di ciò, pertanto, le articolazioni preposte allo specifico settore hanno provveduto a massimizzare ogni sforzo da un lato per il contenimento delle spese, non disgiunto comunque da ogni economia finalizzata al mantenimento degli standard comuni di efficienza (manutenzione delle apparecchiature speciali, adesione alle modifiche normative, acquisizione dei sistemi connessi all'applicazione delle vigenti normative europee in temi di tempi di guida e di riposo per i conducenti dei veicoli commerciali, ecc.).

Dall'altro per il reperimento di nuovi fondi, attraverso adesioni a particolari progetti europei che garantiscono il cofinanziamento (in percentuali che variano dall'80 al 50%) di programmi ed iniziative per la sicurezza stradale ovvero per la sicurezza interna delle persone e dei trasporti, in un'ottica di continua ricerca di soluzioni atte a superare la problematica della contrizione dei fondi senza creare alcun vulnus alla sicurezza stradale.

Significativo impulso, ancora, è stato dato all'adesione al PON (Programma Operativo Nazionale) 2007-2013 - Sicurezza per lo Sviluppo nelle regioni Obiettivo Convergenza (per l'Italia: Campania, Calabria, Puglia e Sicilia), con progetti finalizzati a garantire la migliore sicurezza stradale in quell'area, con particolare riguardo all' Autostrada A/3 Salerno-Reggio Calabria e al miglioramento della percezione della sicurezza da parte dei cittadini su quell'arteria.

Tutti i Progetti PON, come detto, sono cofinanziati al 100%, con un tasso di partecipazione del FESR del 50%, mentre a partecipazione pubblica nazionale, pari al 50%, è a carico del Fondo di Rotazione, ex Legge n.183/87.

L'assoluta sostenibilità dei relativi impegni quindi, economici, non solamente diviene parametro fondamentale della scelte tecnologiche effettuate dal Servizio per quattro importantissime regioni del sud della penisola (in cui insiste circa il 25% della popolazione nazionale), ma consente anche di alleggerire significativamente il ricorso ai fondi propri gestiti dall'Istituzione.

A fianco di questi, inoltre, sono comunque sempre fruibili altri fondi messi a disposizione dal Dipartimento della Pubblica Sicurezza (ma non gestiti direttamente dal Servizio) con i quali vengono approvvigionate le autovetture di servizio ovvero i sistemi informatizzati in uso presso i Reparti dipendenti (computer da ufficio, apparati fotocopiatori, apparati radio, ecc.). Non può, però sottacersi, come anche questi fondi abbiano subìto, negli ultimi anni, una contrizione più che sensibile.

Da ultimo, occorre ricordare come la Legge 27.12.2006 n. 296 (Legge finanziaria 2007, "Interventi per lo sviluppo e la ricerca") al comma 1036 "Autorizzazione di spesa a favore delle Attività di prevenzione in materia di sicurezza nella circolazione", abbia a suo tempo autorizzato il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ad una spesa totale di 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009, finalizzata alla realizzazione di azioni volte a diffondere i valori della sicurezza stradale ed a rafforzare i controlli su strada anche attraverso l'implementazione di idonee attrezzature tecniche.

Sulla scorta di tale riferimento normativo, si è provveduto a far acquistare, con la quota parte messa a disposizione della Polizia Stradale (pari a circa il 40%), computer portatili e d'ufficio, apparecchi per l'accertamento del tasso alcolimetrico (precursori ed etilometri) comprensivi di manutenzione pluriennale, autovetture in colori d'istituto e sistemi di rilevamento elettronico della velocità (autovelox e telelaser) con relativo contratto di manutenzione per quelli già in uso.

Nell'anno in corso stanno proseguendo gli approvvigionamenti dei materiali così acquistati negli esercizi finanziari precedenti ed è stata contrattualizzata la fornitura di apparecchiature per la verifica dei tempi di guida e di riposo da parte dei conducenti dei mezzi commerciali (cc.dd. lettori di cronotachigrafi digitali).

Ulteriori iniziative di partnership con l'ANIA e con il Comitato Centrale dell'albo degli Autotrasportatori consentono oggi il reperimento di fondi per l'acquisto di tale particolarissima tipologia di materiale, altamente informatizzato.

4.4 Gestire le informazioni e la conoscenza

Il Servizio opera costantemente per garantire un costante ed adeguato flusso informativo sia all'interno dell'Amministrazione, per consentire al personale di svolgere al meglio le proprie mansioni ed il conseguimento degli obiettivi istituzionali, sia all'esterno affinché partner chiave, stakeholder e, più in generale, i cittadini abbiano a disposizione notizie chiare ed esaustive sull'attività svolta dalla Polizia Stradale.

Sul fronte interno, a partire dal 2008 è stato dato il massimo impulso allo sviluppo del sistema informativo interno su base intranet, attraverso l'implementazione di uno specifico canale dedicato agli operatori della Specialità all'interno del portale denominato "doppiavela" del sito istituzionale www.poliziadistato.it.

L'obiettivo è stato quello di dar vita ad uno strumento che consentisse di avere in linea tutto il *know-how* professionale della Polizia Stradale (in termini di disposizioni normative, circolari, quesiti, ecc.) ed una banca dati per un aggiornamento del personale continuo e personalizzato, alimentato dall'expertice di tutti. Le sezione *village* del portale ha l'ulteriore obiettivo di creare una community tra tutti gli operatori della Specialità contribuendo ad alimentarne lo spirito di appartenenza.

Il portale in argomento consente oggi in tempo reale la conoscenza di ogni iniziativa, sia di carattere giuridico che, soprattutto, tecnico operativo, così da garantire una efficace visione, in totale chiarezza, delle motivazioni e delle strategie che ne hanno consigliato l'adozione.

Una lunghissima e completa *mailing list* che comprende la totalità degli appartenenti alla Polizia Stradale consente inoltre di raggiungere tutti con cadenza periodica attraverso con un messaggio di "alert" sulle novità nei diversi settori di attività.

In questa maniera il personale vede cementata la propria appartenenza alla Specialità e comprende appieno di essere parte di un *unicum* esclusivo, del quale è attore principale e fruitore ultimo, elemento

fondante proprio di quella sicurezza cui partecipa in quanto membro della collettività e al tempo stesso parte integrante di una diversa, e più ristretta collettività, che la stessa sicurezza deve garantire.

I più recenti studi sociologici e ampia letteratura in argomento, infatti, hanno ribadito come una piena consapevolezza motivazionale renda l'operatore pienamente ed utilmente partecipe ai processi produttivi e, se del caso, decisionali che ne sono alla base

Gestione del flusso informativo interno anche per migliorare l'operatività: il canale comunicativo dei Reparti territoriali verso la Segreteria Tecnica - sala operativa nazionale della Specialità - tende ad assicurare la massima regolarità e tempestività della catena informativa in linea gerarchica. Per ottenere questi si avvale di tutti i sistemi di cui la piattaforma in uso (Geoweb, vedi anche par. 4.5) dispone, a partire dall"sms sender", meccanismo basato su messaggini telefonici in grado di informare contemporaneamente chi ne abbia interesse; per passare alle e-mail verso gli enti esterni ovvero, in senso orizzontale, a favore di altri Uffici centrali del Dipartimento della Pubblica Sicurezza. La stessa centrale operativa consente al Servizio, tramite un sistema di radiolocalizzazione e georeferenziazione, di conoscere in tempo reale la dislocazione di tutte le pattuglie dotate di sistema di bordo, nonché di monitorare continuamente la regolarità delle scorte di sicurezza in atto. Col nuovo applicativo SINOTTICO, tutte le notizie di viabilità attive ed inserite dalle centrali del territorio verranno visualizzate con icone e simboli su una tavola geografica, che consentirà di avere una immediata rappresentazione grafica della situazione complessiva ed offrirà ai tavoli decisionali l'opportunità di operare le scelte più adeguate.

Sotto il profilo esterno, l'aumentata sensibilità sociale sui temi della sicurezza stradale - da parte delle Autorità politiche e dei cittadini - ha determinato un rinnovato bisogno di conoscenza dei diversi fenomeni correlati alla circolazione stradale, finalizzata ad orientare al meglio, nell'ottica della già citata sicurezza partecipata, sia i comportamenti individuali sia quelli delle Istituzioni interessate alla materia.

Ha assunto, pertanto, un ruolo centrale il monitoraggio costante dei fenomeni e, correlativamente, il migliore utilizzo della tecnologia quale strumento di conoscenza dei problemi e di ricerca delle relative soluzioni.

In questa ottica il Servizio ha anzitutto elaborato un'approfondita analisi di tutti i **dati statistici** provenienti dal territorio e riguardanti i diversi aspetti dell'attività operativa, da quella di prevenzione (numero delle pattuglie effettuate, tipologia dei servizi, ecc.) a quella relativa agli accertamenti (incidenti rilevati, loro localizzazione e distribuzione temporale, numero dei morti e dei feriti, differenziazione delle tipologie di sinistro, ecc.), sino all'aspetto meramente repressivo (infrazioni accertate, loro tipologia, segmentazione per categoria di veicoli e/o conducenti, fasce d'età, ecc.).

Conseguentemente, sulla base delle risultanze delle analisi effettuate, ha orientato i servizi di polizia stradale verso il perseguimento di obiettivi di sicurezza stradale considerati strategici dalle Autorità politiche ed avvertiti come prioritari dalla sensibilità di cittadini ed organizzazioni sociali.

Con riferimento ad un altro tema di forte impatto sociale, quale la **guida in stato di ebbrezza alcolica**, l'approccio sopra descritto ha permesso di passare dai circa 240 mila controlli sui conducenti attuati nel 2006 agli oltre 1 milione e seicentomila del 2009, con la previsione di toccare quota 2 milioni nel corrente anno (vedi 9.1). La circostanza, poi, che ad un così marcato incremento dei controlli (+560%) sia corrisposto un aumento delle violazioni di appena il 30% (da circa 36 mila a 47 mila) testimonia la bontà della scelta operata, nel senso che nella comunità degli utenti della strada si è radicato il convincimento della necessità di non bere prima di porsi alla guida.

4.5 Gestire la tecnologia

Tecnologia come strumento strategico ed insostituibile per la soluzione delle problematiche e per il miglioramento funzionale dei relativi risultati, nella misura in cui le risorse e le possibilità tecnologiche a disposizione vengano realmente ed efficacemente conosciute dagli operatori e dalla stessa istituzione.

Tecnologia in costante evoluzione: dal 2003 col **Progetto Geoweb** si è intrapreso un percorso di ottimizzazione dei processi di gestione attraverso tecnologie innovative che ha interessato il sistema di comunicazione interno tra centro e periferia, con l'informatizzazione di tutte le sale operative delle strutture provinciali e regionali nonché delle centrali presso la Segreteria Tecnica ed il C.C.I.S.S..

In tal modo si è inteso razionalizzare le attività degli operatori, migliorare l'efficacia e l'efficienza dei servizi tramite la condivisione immediata delle informazioni e sviluppare la capacità di elaborazione e analisi dei dati immessi nel sistema da parte del Dirigente, cui è stata data la possibilità di visualizzare la posizione dei veicoli e di comunicare con gli equipaggi direttamente dalla sua postazione in ufficio. Il personale ha ricevuto sensibili vantaggi

nella semplificazione delle mansioni, ne è uscito qualificato professionalmente, constatando nel contempo l'elevazione degli standard di sicurezza su strada grazie all'abilitazione alle interrogazioni delle Banche Dati di polizia direttamente dall'apparato installato sulle vetture di servizio.

Nell'ultimo biennio la messa in pieno esercizio del sistema Geoweb, che nelle strategie finanziarie perseguite ha ricevuto notevole impulso e la copertura del 60% del parco veicolare della Polizia di Stato con i sistemi di bordo, ha conferito notevole slancio all'immediatezza del flusso comunicativo interno, con elevazione degli standard di sicurezza del cittadino.

Costante poi si mantiene l'impegno rivisitazione, in linea con l'evoluzione tecnologica, dei progetti che hanno la finalità di fornire al personale della Specialità ogni possibile supporto tecnico finalizzato a garantire risposte operative più rapide, con immediati riflessi positivi sull'elevazione degli standard di sicurezza complessiva delle persone che si spostano. L'intento, quindi, di ottimizzare e valorizzare le tecnologie già in uso alla Polizia Stradale ha portato alla scelta di dare luogo ad integrazioni di sistemi già in uso (apparato di bordo del Geoweb "RP NAV 300" con "Scout" e successivamente al più evoluto sistema integrato "SCOUTNAV"). Questo progetto ha la finalità di determinare una immediata e piena interazione tra le Sale Operative e le pattuglie, fornendo agli operatori un accesso semplice e rapido a tutte le funzioni, con possibilità di consultazione archivi video, trasmissione e visualizzazione di immagini, individuazione di allarmi a seguito di lettura e riconoscimento di targhe segnalate o derivanti dai sistemi antintrusione attivati presso obiettivi sensibili. Le elencate modalità consentono di intervenire velocemente in occasione di eventi delicati o ad alto impatto (incidenti stradali gravi, blocchi della circolazione, condizioni meteorologiche avverse) garantendo la possibilità di effettuare valutazioni complessive e tempestive ai fini della gestione dell'avvenimento e della comunicazione a tutti i soggetti interessati.

Sul fronte della tecnologia, un esempio complesso ed innovativo è costituito dal "Sistema di Monitoraggio e Controllo dell'Autostrada A/3 Salerno-Reggio Calabria, mediante applicativi di analisi delle scene", denominato **Progetto SARC**, è composto essenzialmente da:

 una rete radiomobile terrestre VHF "in quota", per assicurare il costante collegamento di tutti i

- veicoli della Polizia di Stato transitanti sulla A/3 Salerno - Reggio Calabria con i C.O.A di Sala Consilina e di Lamezia Terme, attraverso l'utilizzo dei tradizionali apparati di bordo;
- una rete di trasmissione dati a larga banda realizzata in fibra ottica, che consente l'invio di segnali video da oltre 200 telecamere a Napoli presso il Network Operative Center (NOC) e da questi ai due sopra indicati Centri Operativi Autostradali;
- telecamere specializzate, presenti all'ingresso di ogni Area di Servizio e in itinere, per la lettura delle targhe dei veicoli transitanti;
- telecamere all'interno di Aree di Servizio, per la visione diretta e per l'utilizzo automatico di scene di allarme da proporre agli operatori.

In sintesi la rete di trasmissione dati avviata con il Progetto SARC è di fatto la prima tratta "interpolizia" di un più vasto progetto, che prevede il collegamento con fibra ottica di tutte le province ricadenti nelle Regioni dell'Obiettivo 1 P.O.N.; le 92 telecamere per la lettura delle targhe hanno essenzialmente due funzioni operative:

- 1. la registrazione presso il NOC di Napoli delle targhe e delle foto dei veicoli transitati;
- 2. l'immediata gestione degli allarmi in presenza di veicoli rubati o comunque da sottoporre a controllo di Polizia, o di veicoli da sottoporre a revisione.

La banca dati realizzata presso il NOC è disponibile per gli ulteriori sistemi di lettura targhe realizzati o in fase di realizzazione sul territorio nazionale, al fine di unificare i dati e renderli disponibili per le attività investigative della Polizia di Stato e delle altre Forze di Polizia. Altre telecamere presenti all'interno delle aree di servizio oltre a consentire la registrazione e la visione diretta da parte degli operatori delle due Sale Operative inviano i flussi video ad un sistema per l'analisi automatica delle scene. Sono state previste cinque tipologie di allarme al verificarsi dei quali il sistema richiama l'attenzione dell'addetto alla Sala Operativa per la verifica diretta del video ricevuto: assembramenti di persone, zone interdetta, abbandono di oggetti, soste prolungate, parcheggio in aree non consentite.

4.6 Gestire le infrastrutture

Negli ultimi due anni il Servizio ha indirizzato il suo sforzo alla concreta attuazione di un rinnovato sistema di sicurezza, realizzato anche attraverso una maggiore valorizzazione ed un più efficace coordinamento delle risorse disponibili sul territorio.

L'impegno, infatti, di procedere, tutte le volte che ciò si è reso possibile, al perfezionamento ed alla ridislocazione sul territorio degli immobili sede dei Reparti di Polizia Stradale, ha dato vita ad un programma di inaugurazioni che nell'esprimere la vitalità di un'Amministrazione al passo con i tempi, ha portato ad una più efficace risposta operativa grazie ad una collocazione dei Reparti nei punti più strategici per il controllo della viabilità: ne è conseguito da un lato un evidente miglioramento qualitativo dell'attività di vigilanza a beneficio della generalizzata esigenza di tutela, reclamata dalla collettività, dall'altro una più agevole accessibilità sia per i cittadini che per il personale

Il primo passo per la realizzazione di tutto questo è stato l'avvio di un'opera di rinnovamento logistico, sostanziatasi nella individuazione di immobili dotati di caratteristiche ben precise, tali da assicurare l'idoneità dei luoghi di lavoro sotto il profilo normativo e funzionale, garantendo il maggiore benessere del personale dipendente.

Le nuove sedi sono caratterizzate dalla presenza di alloggi collettivi, spogliatoi, sale benessere, parcheggi e dunque spazi lavorativi più dignitosi ed idonei a dare supporto ad un'attività professionale specializzata, quale è quella della Polizia Stradale, che per il raggiungimento dei suoi obiettivi si avvale anche di evolute tecnologie per le quali sono necessari spazi adeguati.

L'attuazione di questa strategia nasce anche dalla sinergia creata con Enti pubblici e società private che, superando le difficoltà ontologiche e formali, hanno trovato e trovano il modo di collaborare fattivamente sul tema della sicurezza, per garantire la tutela dei cittadini. Tale coinvolgimento, fortemente voluto dal Dipartimento della Pubblica Sicurezza e sostenuto da questo Ufficio, è una importante dimostrazione di sicurezza partecipata, realizzata attraverso la fornitura e la gestione condivisa di beni immobili a dimostrazione dell'avvenuto cambiamento nella percezione sociale della sicurezza, non più demandata in modo quasi esclusivo all'impegno delle polizie, ma quale obiettivo condiviso da tutte i soggetti, istituzionali e non.

Alcuni esempi di recente rinnovamento: Sottosezione Novara Est, Distaccamento di Tortona (AL), Distaccamento di Iseo (BS), Distaccamento di Policoro(MT), Distaccamento di Bitti (NU), C.O.A. di Lamezia Terme (CZ), Cellole (CE).

CRITERIO 5 PROCESSI

5.1 Identificare, progettare, gestire e migliorare i processi su base sistematica

Come delineato nei paragrafi precedenti, mission del Servizio è quella di attuare le politiche e le strategie nel settore della sicurezza stradale di competenza del Ministero dell'Interno in materia di tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica e di coordinamento delle Forze di Polizia. Il Ministero dell'Interno provvede ai servizi di polizia stradale ed è, altresì, responsabile del coordinamento degli stessi da chiunque espletati. Le attività di controllo e di enforcement in questo campo della sicurezza rappresentano per il Servizio processi chiave. L'organizzazione agisce su molteplici fronti per elevare qualitativamente e quantitativamente i controlli sulle strade in funzione di prevenzione degli incidenti stradali i quali, oltre a determinare nel 2009, ultimo anno certificato dall'ISTAT, morti e oltre 300.000 feriti, sono la causa di costi sociali che il Rapporto ACI-ISTAT quantifica in circa 30 miliardi di euro, paragonabili per entità ad una manovra finanziaria.

Il contributo all'introduzione di norme per ampliare i poteri di controllo degli organi di polizia stradale e per dare maggiore efficacia ed efficienza alle attività di contrasto dei comportamenti di guida più pericolosi, ha consentito di raggiungere risultati di grande rilievo nella lotta all'insicurezza stradale nel nostro Paese. Le modifiche normative che hanno introdotto la possibilità di effettuare controlli automatici da remoto con l'impiego di tecnologie per le violazioni in materia di velocità, sorpasso, uso delle corsie d'emergenza, hanno consentito di adottare ed utilizzare sulle autostrade un sistema come il *Tutor*, sviluppato da Polizia Stradale e Autostrade per l'Italia S.p.A. per il controllo della velocità media, con risultati eccezionali in termini di riduzione della mortalità (-50% in un anno, sulle tratte dove il sistema è attivo) (vedi 8.1). Ancora, le modifiche alle norme del C.d.S. sulla guida in stato d'ebbrezza alcolica e sotto l'effetto di sostanze stupefacenti con l'espressa previsione di effettuare controlli con strumenti precursori ha consentito a Polizia Stradale ed Arma dei carabinieri di sottoporre a verifica oltre 1.600.000 conducenti di veicoli nel 2009.

Il processo che il Servizio segue per tradurre in un dispositivo di sicurezza efficiente le linee strategiche stabilite dal vertice dell'Amministrazione passa attraverso le seguenti fasi:

- monitoraggio della situazione esistente, allo scopo di elaborare un'analisi statistica;

- azione di prevenzione, attraverso lo sviluppo di un'informazione mirata all'utenza e una presenza sul territorio delle risorse, che tenga conto, ad esempio, dei punti e dei tempi critici per la viabilità sotto il profilo della sicurezza, oltre ovviamente alle condotte più pericolose;
- attività di contrasto mirata e coordinata, in funzione delle risultanze delle due precedenti azioni.

Il sistema tuttavia presenta alcuni limiti che si sta tentando di superare. In primo luogo, l'attività di monitoraggio non è completa perché manca una visione globale del fenomeno infortunistico sul territorio che consenta di avere dati in tempo reale, l'assenza di sistemi informatizzati interscambio di dati tra i numerosi soggetti che operano sulla strada. I dati ISTAT annualmente non possono sopperire a tale carenza perché vengono pubblicati dopo un notevole lasso di tempo e perché finalizzati ad attività d'indagine di tipo "epidemiologico", che presenta utilità ridotta per risposte adeguate nel breve termine.

Per la conoscenza del fenomeno infortunistico il Servizio, oltre ad avvalersi delle elaborazione del C.E.P.S. e dell'Ufficio Statistiche della Seconda Divisione (che analizza i dati operativi - pattuglie, incidenti rilevati e violazioni accertate - dei reparti della Polizia Stradali e, tramite il Comando Generale, dei comandi territoriali dell'Arma dei Carabinieri), il 30 novembre 2009 ha siglato un Protocollo d'Intesa con l'ANCI ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il monitoraggio dell'incidentalità stradale, il contrasto dei comportamenti di guida più gravi nei centri abitati e l'educazione alla legalità sulla strada. L'ANCI, in attuazione dell'accordo, fornirà al Servizio i dati relativi all'incidentalità rilavata dalle Polizie locali, consentendo di disporre in modo tempestivo di una diffusa conoscenza delle dinamiche evolutive dell'incidentalità sia a livello nazionale che locale, per orientare in modo più efficace le strategie di contrasto.

Il coordinamento delle attività di contrasto rappresenta una leva fondamentale per migliorare la sicurezza stradale. Sostenere il circolo virtuoso attivato con le riforme normative può non bastare senza il massimo concorso di tutti i soggetti impegnati nelle attività di controllo.

Nel nostro ordinamento, è bene ricordarlo, sono titolari di competenze di polizia stradale le cinque forze di polizia, le polizie locali ed una serie di soggetti, a competenza più limitata, a seconda dei settori d'interesse. Le differenti caratteristiche ordinamentali e la diversità dei compiti svolti da ciascuno dei soggetti richiamati possono essere

causa di disarmonie delle strategie di controllo, con pericolose assenze in alcuni territori o inutili duplicazioni in altri. Da tutto ciò deriva una forte esigenza di raccordo soddisfatta con l'articolo 11 del codice della strada, che attribuisce al Ministero dell'Interno il coordinamento dei servizi di polizia stradale da chiunque espletati. Strumento di cui, tramite il Servizio, il Ministro dell'Interno si è avvalso per emanare il 14 agosto 2009 la Direttiva ai Prefetti per garantire un'azione coordinata di prevenzione e contrasto dell'eccesso di velocità sulle strade. La direttiva impone di accentuare l'azione di coordinamento di tutti gli organi che svolgono servizi di polizia stradale, per la più efficace ottimizzazione delle risorse umane e tecnologiche, in funzione dell'obiettivo di effettuare controlli sulle arterie stradali caratterizzate da più sinistrosità. La direttiva, inoltre, attribuisce alla Polizia Stradale il coordinamento operativo delle attività di contrasto.

Altro settore dell'enforcement nel quale la Polizia Stradale svolge un ruolo fondamentale nel Paese è quello dell'autotrasporto.

I controlli ordinari sui vettori professionali nazionali e internazionali da decenni vedono protagonista la Polizia Stradale, sia sotto il profilo delle risorse umane e tecnologiche investite nel tempo per lo svolgimento dei controlli, sia sotto il profilo delle conoscenze e competenze operative in un settore da sempre considerato specialistico. La persistente prevalenza del trasporto su gomma rispetto alle altre modalità di trasporto delle merci, insieme all'allargamento delle possibilità di commercio tra conseguenza dell'ampliamento comune europea, ha fatto emergere una diversa e più accentuata attenzione al controllo della regolarità dei trasporti stradali.

Negli ultimi anni, inoltre, a causa della crisi economica, si sono susseguiti, sia in ambito comunitario che nazionale, interventi normativi ed accordi tra Governo ed associazioni di categoria dell'autotrasporto, volti ad affermare, tra l'altro, la necessità di garantire condizioni di libera e giusta concorrenza tra i soggetti economici, attraverso il rafforzamento dell'azione di contrasto alle illegalità nel settore. Con questo obiettivo i Ministri dell'Interno e delle Infrastrutture e Trasporti il 14 luglio 2009 hanno siglato un protocollo d'intesa per il potenziamento e la semplificazione dei controlli di legalità nel settore. La Polizia Stradale ha assunto un ruolo centrale nel perseguimento degli obiettivi delineati ed ha orientato la propria attività dando priorità a questo settore della sicurezza migliorando i propri processi:

- Sono stati incrementati i servizi di controllo, anche realizzando dispositivi congiunti con personale del Ministero dei Trasporti, con l'impiego dei Centri Mobili di Revisione:
- Sono stati effettuati corsi di formazione per specializzare gli operatori della Polizia Stradale in questo tipo di controlli (vedi 3.2);
- Sono state acquisite tecnologie per rendere più efficaci ed efficienti i servizi di controllo (pc portatili e software per la verbalizzazione delle violazioni e per analizzare i dati dei tachigrafi digitali dei mezzi pesanti).

Altro settore nel quale il Servizio Polizia Stradale ha innovato e migliorato i processi su base sistematica è quello della gestione delle situazioni di crisi della viabilità di rilevanza nazionale. Con il decreto interministeriale del 27 gennaio 2005 è stato istituito, presso il Ministero dell'Interno - Servizio Polizia Stradale, il Centro di coordinamento nazionale in materia di viabilità (ora Viabilità Italia), una struttura destinata a fronteggiare le crisi sulla rete stradale ed autostradale, derivanti da eventi meteorologici o calamitosi in genere. Viabilità Italia è presieduta dal Direttore del Servizio e composta da rappresentanti del Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso pubblico e della Difesa Civile, del Dipartimento degli Affari Interni e Territoriali del Ministero dell'Interno, Ministero del Infrastrutture e Trasporti, del Dipartimento della Protezione Civile, dell'Arma dei carabinieri, dell'Anas, dell'AISCAT e delle Ferrovie dello Stato. Il compito dell'organismo è quello di disporre gli interventi operativi, anche preventivi, per gestire le situazioni di crisi del sistema viario del Paese, derivanti da avversità atmosferiche o da altri eventi, mettendo in comune le specifiche competenze e le informazioni necessarie per affrontare emergenze.

Ed è un bell'esempio di tavolo in cui il coordinamento è perfettamente riuscito, dove la sintesi delle individualità ha consentito di mettere a fattor comune il meglio delle singole competenze unendo unire gli sforzi verso un unico obiettivo. Il gioco di "squadra" funziona realmente, ciascuno dei componenti mette a disposizione la propria struttura per un bene superiore quale la tutela della sicurezza della circolazione e dell'incolumità pubblica sulle strade.

Con il decreto di costituzione sono state definite le modalità tecnico-operative attraverso le quali assicurare la razionale organizzazione di attività istituzionali vigenti: viene in sostanza mantenuta inalterata la ripartizione delle competenze delle strutture operative e Viabilità Italia assume la funzione di camera di compensazione delle necessità delle molteplici componenti coinvolte nella gestione della mobilità stradale. A livello provinciale l'organismo si avvale di strutture agili, istituite presso gli Uffici Territoriali del Governo, denominate Comitati operativi per la viabilità (COV).

Viabilità Italia è, inoltre, in costante raccordo con il Dipartimento della Protezione Civile (che fornisce l'indispensabile flusso di informazioni sulle previsioni meteorologiche) e con le sale operative nazionali degli organismi chiamati a far parte dell'organismo.

Nell'ambito delle attività di gestione delle crisi inerenti la viabilità, la struttura:

- assicura la tempestiva adozione delle misure di assistenza e soccorso necessarie;
- segue l'evoluzione dell'evento, effettuando rilevazioni, analisi e verifiche;
- acquisisce elementi conoscitivi e di valutazione su situazioni di rischio in atto o potenziali;
- opera in collegamento con il C.C.I.S.S. per assicurare le informazioni ritenute necessarie.

Di assoluto rilievo è l'attività di pianificazione svolta da Viabilità Italia per fronteggiare al meglio le criticità tipiche della stagione estiva (esodi ad es.) e del periodo invernale (piano neve).

Lo scorso 14 aprile il Ministro dell'Interno ha celebrato il primo quinquennio di attività di Viabilità Italia insieme ai vertici di tutti gli enti che la compongono.

L'occasione ha consentito di valutare il lavoro svolto ed individuare i passi da compiere per una maggiore efficacia dell'attività di coordinamento ed indirizzo della struttura. Il Ministro dell'Interno, proprio in quella circostanza, ha valutato strategica l'attività di Viabilità Italia tanto da voler presentare l'organismo al G6 dei Ministri dell'Interno, lo scorso maggio a Varese, come esempio d'eccellenza del nostro Paese nel campo della sicurezza stradale.

L'esperienza italiana costituisce del resto una peculiarità a livello europeo, dal momento che analoghe strutture presenti in altri Paesi svolgono in prevalenza compiti di monitoraggio e di coordinamento delle informazioni sulla viabilità, ma non sono deputate alla gestione vera e propria delle situazioni critiche per la viabilità.

Per migliorare ulteriormente l'organismo e conferirgli un giusto impulso nel senso dell'adeguamento alla mutata realtà operativa, sono stati realizzati quest'anno importanti implementazioni:

- allargamento della composizione ad altri enti (IVCA – Ispettorato di Vigilanza concessioni Autostradali dell'Anas; ANCI; UPI – Unione Province d'Italia);
- potenziamento delle tecnologie;
- maggior respiro alle attività di comunicazione (logo identità visiva);
- rilancio dell'attività dei Comitati operativi per la viabilità.

Sul primo punto sono già avviate le procedure per la modifica del decreto istitutivo di Viabilità Italia per allargarne la composizione, nelle attività di studio e pianificazione, ad A.N.C.I., U.P.I. ed IVCA. Il Gabinetto del Ministro dell'Interno ha interessato il dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti e a breve si terranno i primi incontri per la definizione del nuovo testo.

I contributi di A.N.C.I. ed U.P.I. alimenteranno ulteriori sinergie con le Polizie locali e provinciali attraverso la diffusione e condivisione delle pianificazioni di Viabilità Italia, attivando i canali delle amministrazioni locali. La partecipazione a pieno titolo al tavolo permetterà ai predetti enti di svolgere un ruolo più incisivo nel coinvolgimento delle Polizie locali nelle attività del Centro.

La collaborazione con l'IVCA si sta già rivelando d'importanza strategica nei rapporti tra Polizia Stradale, concessionarie e Ispettorato stesso. La condivisione degli obiettivi e lo scambio continuo di contributi e stimoli per elevare i livelli di sicurezza e prevenire le criticità ha già prodotto i primi risultati nella stagione estiva. L'Ispettorato potrà fornire un ulteriore e qualificato apporto per le attività di pianificazione, in particolare per quella invernale.

Già in varie occasioni rappresentanti dell'Ispettorato hanno partecipato ai lavori del Centro per la condivisione di pianificazioni e in occasione di debriefing al termine della stagione estiva e di quella invernale.

Il rinnovamento delle tecnologie a disposizione di Viabilità Italia è stato completato. Con i gestori autostradali sono stati realizzati collegamenti per condividere i flussi delle immagini dei principali punti della viabilità d'interesse nazionale. Attualmente sono visibili sui video-wall di Viabilità Italia le immagini di oltre 1.900 telecamere ed i km

di autostrada così monitorati sono circa 3.500 (950 coperti di recente). È stato dato poi grande impulso alle attività di comunicazione - favorito dalla nuova denominazione, Viabilità Italia, e dalla definizione del logo – e ciò ha consentito di mettere in maggiore evidenza sui *media* il lavoro svolto dall'organismo, sia nella fase di pianificazione che in quella di gestione delle situazioni critiche.

Ultimo intervento, ma non sicuramente per importanza, riguarda il lavoro svolto da Viabilità Italia per rilanciare l'attività dei Comitati operativi per la viabilità. L'esigenza di creare una sempre maggiore sinergia tra le varie strutture era emersa in più occasioni nel corso delle attività di Viabilità Questi sono stati i presupposti per l'organizzazione di incontri sul territorio con i Coordinatori dei Comitati operativi per la viabilità delle Prefetture e i Dirigenti dei Compartimenti Polizia Stradale, delle Sezioni e dei COA. L'occasione ha consentito di esaminare congiuntamente le linee operative relative ai piani per la viabilità, per migliorare il coordinamento degli interventi in caso di criticità della circolazione in autostrada e per raccogliere proposte e suggerimenti sulla base delle esperienze sul territorio nella gestione delle emergenze. Le risultanze di questi incontri hanno costituito la base per una direttiva del Ministero dell'Interno - Dipartimento Affari Interni e Territoriali – ai Prefetti, che ha integrato le linee guida cui dovrà essere improntata l'azione di coordinamento dei COV.

Gruppi di lavoro: Semplificazione ed Uffici Verbali

Nel corso degli anni l'attività della Polizia Stradale si è profondamente rinnovata ed evoluta per rispondere adeguatamente alle sollecitazioni provenienti da nuove dinamiche circolatorie, dall'esigenza di aggredire i fenomeni infortunistici, di rispondere alle sfide del controllo di settori strategici nell'economia legati al trasporto, e, più in generale, dalla mutata sensibilità della popolazione e delle Istituzioni sul tema della sicurezza stradale: il ricorso alla tecnologia, l'informatizzazione delle complesse procedure interne della Specialità, la rivisitazione dei modelli operativi sono stati i punti cardine di questo processo di rinnovazione.

Nel 2009 si è voluto fare un passo avanti, si è avvertita la necessità di ricercare altre soluzioni che consentissero la riorganizzazione dei processi interni e la definizione di criteri gestionali uniformi con l'obiettivo di sopperire al rischio di una sovrapposizione tra tenuta cartacea ed elaborati informatici, di una disomogeneità sul territorio nell'applicazione delle procedure, di polverizzazione

delle competenze con l'istituzione di nuove articolazioni che avrebbero potuto portare ad *un incremento delle risorse umane* all'interno senza effettive esigenze. Per queste finalità nel mese di marzo è stato costituito un **Gruppo di lavoro per la semplificazione coordinato** dal Direttore del Servizio ma che contempla Dirigenti di Sezione e di Compartimento nonché rappresentanti di altre Direzioni Centrali della Polizia di Stato per i riflessi concatenati.

Partendo dalla difficoltà, trasversalmente riconosciuta in periferia, di reperire unità operative per far fronte alle legittime richieste, provenienti da ogni parte del contesto sociale, di intensificare la presenza, la visibilità e soprattutto l'attività di controllo da parte della Polizia Stradale, il Gruppo ha verificato se e in quale misura fosse possibile agevolare le strutture della Specialità nella riorganizzazione dei processi interni di lavoro in modo tale da recuperare risorse da destinare a compiti operativi.

Al termine dei lavori ha elaborato un documento finale diramato a tutti gli Uffici regionali ottenendo l'obiettivo, attraverso l'adozione di processi di snellimento e la riduzione del carico burocratico, di riorganizzare l'attività interna al fine primario di liberare risorse da destinare a servizi di vigilanza e controllo della sicurezza e regolarità dei trasporti.

Questi i punti di forza del progetto:

- definizione puntuale e rigorosa della corrispondenza tra Uffici periferici e Uffici capo maglia, con finalità di omogeneizzazione ed eliminazione del flusso cartaceo superfluo;
- rivisitazione dell'organizzazione dei due Uffici principali della Polizia Stradale: 1) Ufficio Verbali, in relazione alla prossima costituzione del C.N.A.I.; 2) Ufficio Incidenti, attraverso un'attenta analisi e redistribuzione di carichi di lavoro in ambito provinciale.

Nella stessa direttrice, particolare spazio ha avuto il tema dell'**ufficio verbali,** fulcro attorno a cui ruota l'attività delle Sezioni di Polizia Stradale ed a cui afferisce la trattazione amministrativa e contabile delle violazioni al Codice; il complesso quadro normativo in tema di circolazione stradale, infatti, e le numerose circolari che dal 1969 al 2010 si sono succedute sull'attività gestionale, disciplinando tutte le procedure previste, presentavano un panorama talmente ampio da rendere necessario riordinare il settore.

Una risposta in tal senso è stata l'elaborazione di un nuovo manuale delle procedure, una **guida** per i Capi Uffici Verbali delle Sezioni: all'uopo è stato istituito **un secondo gruppo di lavoro** che ha posto a fattor comune le insostituibili capacità e abilità acquisite dai capiufficio verbali più esperti, scelti tra quelli attualmente più autorevoli e preparati sul piano nazionale, con una esperienza nella gestione dei verbali di uno o due decenni e diversamente collocati sul territorio, elemento utile per esaminare e valutare i diversi "modus operandi" che nel tempo e localmente sono invasi nella gestione della delicata materia.

La finalità del lavoro vuole essere quella di offrire uno strumento utile per coloro che sono chiamati a svolgere la delicata funzione di capo ufficio verbali, una vera e propria "cassetta degli strumenti" sull'impiego del personale, sull'approccio e l'apprendimento delle procedure, che analizzate singolarmente, diano non solo la cognizione del "cosa sono" e a "cosa servono" ma degli input sul cosa "si deve fare" e "dove controllare" e dei consigli pratici, nati dall'esperienza, per assicurare la buona gestione dell'ufficio.

La struttura è presieduta da un Primo Dirigente e composta da un Funzionario di una importante Sezione del Compartimento del Veneto, 10 Capiufficio Verbali provenienti dai Reparti territoriali della Polizia Stradale, dal vice Dirigente della Sezione Speciale di Cesena, da un Referente Informatico di particolare competenza professionale, ed infine da un Ispettore del Servizio, per i riflessi di carattere generale.

Il metodo seguito è partito da un'analisi iniziale delle informazioni e della successiva disaggregazione delle attività in macro sezioni, affidate - secondo le competenze maturate effettivamente sul campo – a ciascun componente: il lavoro è stato affinato via via, con scambi snelli via posta elettronica delle bozze e riunioni presso il C.A.P.S. di Cesena, caratterizzate da condivisione e risistemazione.

Il contenuto della "guida", dopo essere stato approvato e integrato dai contributi dei Dirigenti di Compartimento, sarà condiviso con i tecnici di Società informatica che istituzionalmente collabora con il Servizio, per il necessario raccordo del lavoro con i tecnici che gestiscono il programma informatizzato degli uffici verbali e con i Funzionari esperti sotto il profilo sostanziale e procedurale del Codice della Strada.

Sempre nell'ottica della semplificazione ed ottimizzazione, il Servizio ha intrapreso la strada della "conservazione sostitutiva dei documenti", introdotta dal Decreto del 23.01.2004 del Ministero dell'Economia e delle Finanze e dalla delibera del CNIPA nr. 11 del 19.02.2004, con conseguenti recupero di ambienti, acquisto di materiale cartaceo, abbattimento dei costi di gestione ed immediatezza nella ricerca dei documenti anche da postazioni remote ed altre utilità.

Tale modalità, basata sull'archiviazione su supporti ottici dei documenti cartacei, consentendone la distruzione, previa apposizione della firma digitale e della marcatura temporale, è stata inizialmente studiata per l'applicabilità presso il costituendo CNAI, che per la sua peculiarità ha reso necessaria la valutazione preliminare delle quantità documenti cartacei annui da gestire e l'esiguità degli spazi, in cui insisteranno le lavorazioni: allo scopo di evitare prevedibili criticità gestionali è stata ricercata una soluzione adeguata, integrando informatiche, già in uso agli uffici della Polizia Stradale, convenientemente ristrutturate ed integrate con altre innovative. L'intento, terminate le fasi di test dei processi descritti, è di estendere la conservazione sostitutiva e di conseguenza la piattaforma informatica a tutti i dipendenti uffici del territorio nazionale.

Anche questo progetto è curato dal Servizio attraverso il C.E.P.S., che ospita sistemi centralizzati in grado di acquisire da quelli periferici dati relativi alle attività del personale della polizia stradale sull'intero territorio nazionale.

Fanno capo al suo personale tutte quelle attività definite di "amministratore di sistema" che ha consentito, rispetto ad altre strutture della Polizia di Stato, di evitare l'annoso problema di reperire sul territorio figure tecniche di rilievo, per la corretta funzionalità dei sistemi.

Il Centro, che espleta anche un'importante attività di estrazione statistica a favore del Servizio, ha anche la funzione di punto di riferimento per la periferia in ordine a tutti i problemi di carattere tecnico operativo relativo all'informatizzazione: è infatti operativo un sistema di HelpDesk, di primo e secondo livello, unito al sistema di monitoraggio e gestione dei sistemi informatici distribuiti sul territorio.

La costante evoluzione e crescita di banche dati, in ausilio alle attività di controllo delle Forze dell'Ordine, ha fatto notevolmente sviluppare il "Portale CEPS", accessibile a tutti gli uffici e al

personale della Polizia Stradale e collegato a numerosi link utili all'espletamento della complessa attività quotidiana dati (ACI–PRA–Motorizzazione).

5.2 Sviluppare ed erogare servizi e prodotti orientati al cittadino

Easy verbale

Nel 2004 è stato completato un importante progetto che aveva l'obiettivo di rendere più agevole la comprensione dei verbali di contestazione redatti dalla Polizia Stradale in occasione dell'accertamento di illeciti amministrativi commessi sulle strade. L'iniziativa, lanciata al COM.PA 2004 in cui si aggiudicò il Premio Qualità "per aver creato ad uso del cittadino easy verbale, il servizio di trasparenza dei verbali di contravvenzione", è stata realizzata attraverso una grafica sia che in termini nuova forma, contenutistici, dei modelli di verbali contestazione che, nella parte posteriore, recano le istruzioni dettagliate che spiegano, in modo semplice e con linguaggio familiare, il loro contenuto e una guida completa e semplice per pagare o far valere i propri diritti di difesa. A corredo di questa nuova forma dei moduli dei verbali è stato realizzato un percorso informatico, ospitato una specifica sezione del sito internet www.poliziadistato.it con il quale i cittadini hanno a disposizione una guida interattiva che copre le domande e le situazioni più ricorrenti. Attraverso una serie di pagine web strutturate in forma di completi percorsi interattivi, infatti, si possono ricevere utili informazioni sul da farsi dopo aver ricevuto un verbale o una cartella esattoriale per posta, sul come rettificare o effettuare pagamenti (operazione possibile anche tramite Internet con Bancoposta) o ancora avviare una procedura di ricorso. In quest'ultimo caso sono disponibili anche dei facsimile che l'utente può copiare ed usare, opportunamente compilati. Si tratta di un'iniziativa che ha avuto un notevole successo e che ha fatto da pilota nel settore in cui l'uso del mezzo informatico e della rete al servizio dei cittadini è stato integrato con le procedure burocratiche di contestazione e notificazione dei verbali con lo scopo principale di rendere chiare le complesse procedure di applicazione delle sanzioni amministrative

<u>Infomobilità – C.C.I.S.S.</u>

La Polizia Stradale opera nel mondo nell'infomobilità dal 1990 all'interno del C.C.I.S.S., detenendone con il Direttore del Servizio la carica di Vice Presidente, con il compito fondamentale di validare tutte le notizie inserite nella piattaforma dai vari soggetti che compongono la centrale operativa (Anas, Aiscat) perché venga confezionato un prodotto (il notiziario) certificato in termini di fondatezza della notizia.

Sul fronte della comunicazione al cittadino, i crescenti standard qualitativi richiesti da un'attività di informazione all'utenza della strada capace di offrire gli strumenti conoscitivi indispensabili ad ottimizzare la mobilità sulla rete stradale nazionale, hanno progressivamente calibrato le forme di diffusione delle informazioni sul traffico secondo i molteplici canali offerti dalla piattaforma multimediale. Oggi, dunque, il cittadino dispone di tutte le notizie di viabilità del C.C.I.S.S. attraverso molteplici opzioni in grado di soddisfare le esigenze più disparate, con conseguente innalzamento dei livelli di accessibilità del servizio:

- via radio;
- > sui navigatori satellitari;
- > negli spazi televisivi dedicati dalla Rai;
- sul sito internet <u>www.cciss.it</u> e <u>www.mobile.cciss.it</u> per la consultazione mediante smartphone e palmari;
- chiamando il numero telefonico gratuito "1518" che cittadino consente al un'informazione personalizzata: il call center di pubblica utilità attivo 24 ore su 24 fornisce in tempo reale tutte le informazioni di viabilità attive sul percorso di suo interesse. Il servizio è stato recentemente potenziato mettendo a disposizione, oltre alla tradizionale opzione del colloquio diretto con l'operatore, bollettini del traffico suddivisi per macroregione (Nord Est - Nord Ovest - Centro Nord - Sud ed Isole) e aggiornati 2 volte ogni ora, nonché l'ultimo notiziario di "Onda Verde" con le informazioni principali valide per l'intero nazionale bollettino territorio ed meteorologico dell'Aeronautica Militare, secondo il tradizionale binomio tempo e traffico.

Perché gli eventi di viabilità fossero poi comunicati al pubblico nel modo più puntuale ed efficace possibile, è stato elaborato e pubblicato sul sito istituzionale e sul web il Glossario degli Eventi di viabilità strutturato in modo tale che ogni evento di viabilità, prima delineato nei suoi contenuti tecnici, viene descritto con un linguaggio che lo renda facilmente fruibile, attraverso l'opera dei media, agli utenti della strada: si è così raggiunto l'obiettivo di permettere a tutte le categorie di utenti della strada di avere, in relazione alla tipologia degli eventi, una

comunicazione la più *completa*, *omogenea e tempestiva* possibile e quindi di limitare i disagi e prevenire situazioni di criticità.

Sul fronte della gestione delle segnalazioni o di reclami provenienti dall'utenza, al fine di poter offrire da parte del C.C.I.S.S. un servizio sempre più qualificato ed adeguato in relazione anche alle istanze del singolo utente, si è messa in atto una procedura inerente le segnalazioni che pervengano al numero verde 1518 su eventi non ancora inseriti nella piattaforma: le stesse infatti divengono oggetto di immediato riscontro da parte della Centrale operativa sotto il coordinamento della Polizia Stradale, e danno luogo ad un processo di feed back nei confronti dell'utente, che viene successivamente ricontattato per essere reso edotto dell'esito della verifica. L'insieme dei dati sistematicamente raccolti è destinato inoltre ad essere elaborato a fini statistici e di analisi, perché possa offrire spunto ed elementi in grado di costruire un servizio sempre più orientato agli effettivi bisogni del cittadino.

Pagamento on line

Importante fronte del servizio rivolto al cittadino è costituito dal servizio del "pagamento on line" dei verbali, messo in esercizio definitivo verso la fine del 2008. Con la collaborazione della società Poste Italiane Spa. Mediante la messa a disposizione a ciascun operatore di sportello, degli oltre 14.000 uffici postali, di una replica degli archivi elettronici dei verbali delle Sezioni Polizia Stradale, questo servizio consente di verificare la correttezza del pagamento di tutti i verbali redatti redatti su strada e non notificati d'ufficio.

La replica degli archivi, che contiene solo i dati necessari per la valutazione della correttezza del pagamento, viene allineata ai *data base* delle Sezioni con operazione automatica ogni notte.

Questo controllo "on line" ha consentito di abbattere di fatto la casistica degli errati pagamenti, che ha un notevole impatto sulle attività gestionali delle singole Sezioni bilancio dell'Amministrazione, nonché di evitare spiacevoli disservizi nei confronti degli utenti, che non incorrono più in pagamenti imprecisi o sbagliati come la corresponsione di cifre non coincidenti con la sanzione amministrativa prevista entro e fuori dei termini o l'ulteriore pagamento dello stesso verbale, per il quale il trasgressore ha già versato quanto dovuto. E' in previsione l'implementazione della procedura per consentire agli utenti il pagamento dei verbali presso tutti gli uffici della Polizia Stradale a prescindere dalla detenzione

dell'atto cui si riferisce il pagamento stesso, nonché per gestire i versamenti eseguiti tramite i canali internet.

5.3 Innovare i processi coinvolgendo i cittadini /clienti

Nell'ambito dei progetti di innovazione dei processi, posto di rilievo occupa la costituzione del C.N.A.I..

Premessa fondamentale è che attualmente la Polizia Stradale si occupa, a livello provinciale, della gestione dell'intero iter amministrativo di tutti i verbali derivanti da accertamenti per infrazioni rilevate dal sistema Tutor/SICVe.

Annualmente sono redatti circa 600.000 verbali per infrazioni ai limiti di velocità, con tale sistema, cui vanno necessariamente aggiunti circa 250.000 contestazioni, conseguenti alla mancata comunicazione delle generalità del conducente e che tenderanno ad aumentare, con le imminenti nuove installazioni.

La Polizia Stradale, nell'ottica di razionalizzare le risorse sul territorio, ha intrapreso l'iniziativa di creare un ufficio centrale, presso una sede di Roma – Settebagni, che si occuperà di tutti i processi relativi a infrazioni rilevate da remoto. Il progetto scaturisce da una convenzione tra il Ministero dell'Interno e la Società Poste Italiane; quest'ultima, in adesione ad un contratto già in essere con la Pubblica Amministrazione, fornirà oltre al materiale hardware e software, anche 51 dipendenti.

Il C.N.A.I., sarà diretto da un funzionario e composto da circa 30 unità della Polizia di Stato e si occuperà dell'intero iter di gestione amministrativa dei verbali di contestazione, derivanti da tutti i processi automatici di rilevamento delle infrazioni (Tutor\SICVe, Autovelox, Sorpassometri, Minosse), sul territorio nazionale.

Il centro, sarà dotato di elevate tecnologie e piattaforme informatiche, non da ultimo dell'archiviazione ottico sostitutiva, che consentirà oltre il recupero di spazi, anche la creazione di un archivio esclusivamente informatico.

Particolare anche l'attenzione al cittadino: il C.N.A.I., per tramite gli uffici periferici, metterà a sua disposizione un portale, attraverso il quale potrà direttamente visionare il proprio fascicolo informatico ed estrarre copia di tutti gli atti amministrativi d'interesse.

Ulteriore momento di implementazione dei servizi coinvolgendo i cittadini si pone l'utilizzo a regime della posta elettronica certificata (c.d. PEC): ai

sensi della legge n. 2 del 28/01/2009, che ha sancito l'obbligo anche per le Pubbliche Amministrazioni di introdurre la Posta Elettronica Certificata con il valore aggiunto di funzionalità che garantiscono all'utente la certezza di invio, di ricezione da parte del destinatario e del valore legale dei messaggi di posta elettronica, anche il Servizio ha avviato e sta completando l'acquisizione di indirizzi di PEC per tutti i Reparti dipendenti perché possano interfacciarsi con gli utenti in possesso di analogo indirizzo certificato.

I messaggi di posta certificata, assicurando anche l'avvenuta consegna, si configurano a tutti gli effetti come notificazione per mezzo della posta nei casi consentiti dalla legge (art. 14, comma 3 DPR 445/2000), venendo in rilievo anche nell'invio e ricezione documenti **Pubbliche** di a Amministrazioni. Il cittadino, che comunica ormai da tempo con gli Uffici territoriali della Polizia Stradale, anche per ricevere il fotogramma degli autovelox o del Tutor, ma la cui corrispondenza tramite PEC acquisirà piena dignità legale, potrà così inviare comunicazioni e richiedere copie di fascicoli (es. modello di incidente, accesso atti, ecc.) agli Uffici che possiedono sportelli per il pubblico, ovvero Ufficio Incidenti, Ufficio Verbali, Ufficio Polizia Giudiziaria: in tal modo potrà risparmiare tempo evitando di recarsi personalmente presso i Reparti e comunque sostituire raccomandate A/R, fax, corriere, con un notevole vantaggio in termini di velocità, prezzo, facilità d'uso, sicurezza, integrazione con gli strumenti informatici di uso quotidiano, certificazione dell'invio, della consegna, del contenuto della trasmissione, di data e ora esatta.

Dai servizi amministrativi a quelli su strada: le recenti modifiche al C.d.S. hanno indotto la Polizia Stradale a trovare una soluzione alle criticità sorte di fronte all'impossibilità, per un autotrasportatore, di oblare un verbale di contestazione in contanti.

Tra le opportunità valutate per risolvere la problematica con soluzioni che tenessero conto anche delle esigenze del cittadino è stata individuata la stipula di una apposita convenzione con la società Poste Italiane. Infatti la Polizia Stradale sta procedendo a siglare un accordo con la citata società, che consentirà di dotare tutti gli uffici di sistemi di pagamento elettronici, quindi con bancomat o carta di credito. Nel prossimo mese di dicembre inizierà la sperimentazione presso quattro regioni, Friuli Venezia Giulia, Veneto, Emilia Romagna e Lombardia. Al termine, valutati i risultati, tutti gli uffici saranno dotati di P.O.S. per il pagamento con bancomat o carte di credito, sino al

completamento nel corso dell'anno 2011. Contestualmente, è allo studio la fattibilità di assegnare tali strumenti innovativi anche le pattuglie in servizio di vigilanza stradale.

CRITERIO 6: RISULTATI ORIENTATI AL CITTADINO-CLIENTE

6.1 I risultati della misurazione della soddisfazione del cittadino/cliente.

Come ampiamente illustrato (4.2), nell'ottica della sensibilizzazione dei cittadini sui gravi rischi riconnessi alla circolazione stradale e del contestuale miglioramento del rapporto con la Polizia Stradale, sono state attuate numerose campagne di prevenzione ed iniziative indirizzate alle diverse fasce di età e alle diverse tipologie di cittadini/clienti, tra cui "Guido con prudenza", il progetto ICARO – che in 10 anni ha raggiunto 156 città e coinvolto 90.000 studenti – che è diventato in Europa ICARUS (vedi 4.2).

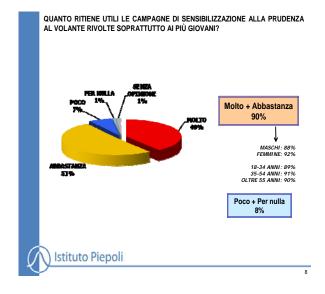
Per poter misurare l'efficacia di tali tipi di interventi di prevenzione, orientati all'utente e poter valutare il suo livello di soddisfazione e di partecipazione, il Servizio, avvalendosi della Facoltà di Psicologia dell'Università degli Studi di Roma "La Sapienza" ha inteso individuare, attraverso criteri scientifici, degli indicatori (vedi oltre 6.2) per misurare il grado di soddisfazione dei cittadini/clienti ed il livello di efficacia degli interventi medesimi. Dall'analisi dei dati raccolti nell'ambito della ricerca, sono emersi i seguenti risultati:

1) gli aspetti positivi della campagna derivano dalla sua eterogeneità contenutistica: la campagna Icaro, infatti, non prevede un modello di stampo esclusivamente informativo, bensì poggia sulla combinazione di una rete eterogenea di interventi rivolti all'utente (discussione in aula, esposizione di mezzi e strumenti, spettacolo teatrale). Inoltre, pur configurandosi come una campagna nazionale è strutturata in modo tale da disporre, di una specifica operatività anche in ambito locale, a cui è stata aggiunto anche uno specifico modello di valutazione di efficacia strutturato su tre livelli (specificati nel 6.2). Il risultato della ricerca ha posto in evidenza che i ragazzi che hanno partecipato alle iniziative di Icaro hanno modificato in meglio il loro rapporto con la sicurezza stradale e con le buone norme di convivenza sociale.

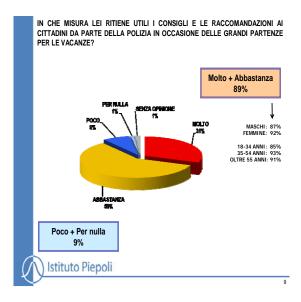
2) Un altro aspetto d'interesse, nelle prassi di coinvolgimento del cittadino/cliente, è stato adottato sul campione rappresentato dal gruppo di efficacia. In particolare è stata effettuata un'ulteriore ricerca per rilevare il "livello di gradimento" dei partecipanti, relativamente alle diverse iniziative che la campagna di Icaro ha previsto (discussioni in classe sulla materia della sicurezza stradale, esposizione di mezzi e strumenti

tecnologici, spettacolo teatrale sulla sicurezza stradale). La ricerca ha dimostrato che tutte le iniziative sono state accolte con un elevato livello di gradimento dei partecipanti (misurato su una scheda di valutazione in cui il livello di gradimento andava da 0 a 5). Il maggior livello di gradimento è stato espresso per lo spettacolo teatrale sulla sicurezza stradale e, di grande interesse, è stato manifestato per la possibilità data ai giovani di interagire e confrontarsi direttamente con gli operatori della Polizia Stradale. Un importante parametro per la valutazione del gradimento è stato rilevato con la domanda "consiglieresti ad un amico di partecipare alla campagna ICARO?". L'83% delle risposte sono state espresse con "molto" o "moltissimo", facendo emergere un elevato gradimento.

Stesso indicatore si rileva dal seguente grafico, che mostra i risultati di un'indagine sull'apprezzamento delle iniziative di prevenzione dedicate ai giovani, ed evidenzia l'alta valenza riconosciuta dall'opinione pubblica a tale genere di iniziative.



Più in generale, e nell'ottica dell'opera di sensibilizzazione che la Polizia Stradale rafforza verso il cittadino a ridosso dei periodi di esodo (partenze estive, festività di fine anno), viene in rilievo l'esito di una ricerca condotta sulla rilevazione sulla "misurazione dell'utilità" dei consigli e delle raccomandazioni ai conducenti: come si evince dal grafico, l'indice di gradimento è veramente significativo, a tutto vantaggio della prevenzione e della possibilità di orientare i flussi di traffico e i comportamenti nei periodi di grandi partenze.

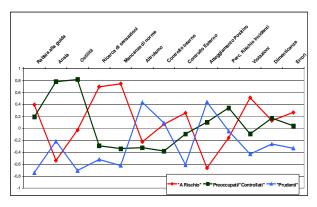


6.2 Gli indicatori di orientamento al cittadino/cliente.

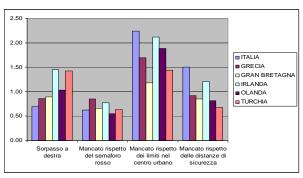
Per individuare gli indicatori di orientamento idonei a misurare il grado di soddisfazione cittadini/clienti ed il livello di efficacia della campagna di prevenzione Icaro, è stata effettuata una ricerca su un campione di 1623 studenti (età media 16 anni), i cui i risultati appena descritti sono stati pubblicati nel volume "Il paradosso del giovane guidatore" edizione Kappa. Dagli studi effettuati sul tema, si è rilevato che la "valutazione dell'efficacia" delle campagne per la sicurezza stradale è un'operazione ancora oggi poco frequente, anche a causa della difficoltà di stabilire legami certi fra l'effetto di una campagna e la reale modificazione del comportamento di guida dei cittadini/clienti a cui la campagna è indirizzata. L'esempio di rilevazione che si intende fornire, per tipo azione orientata valutare il di cittadino/cliente, è quello offerto dalla valutazione di efficacia della campagna Icaro 7, che si struttura su tre livelli: A) un framework teorico definito ed esplicitato a priori; B) strumenti di valutazione che derivano da studi pilota; C) un disegno di valutazione che prevede un confronto PRIMA-DOPO con un gruppo di controllo, che consente di descrivere i principali risultati della valutazione di efficacia.

Nel campione sono stati individuati, in base alle abitudini al volante ed al coinvolgimento in incidenti, tre profili a rischio dei giovani conducenti, in queste percentuali: 1) giovani *a rischio*: 34,3%; 2) giovani *controllati*; 27,88%; 3) giovani *prudenti*: 37,88%.

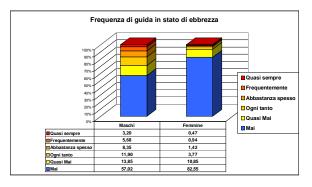
Ciascuno dei gruppi ha rivelato le caratteristiche alla guida come mostra il grafico che segue:



A confronto col contesto europeo, questi sono risultati i comportamenti maggiormente adottati dai giovani italiani:

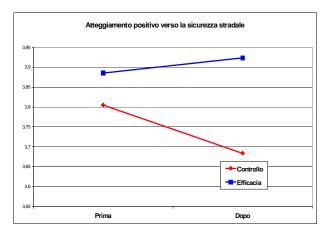


E questa la frequenza della guida in stato di ebbrezza:



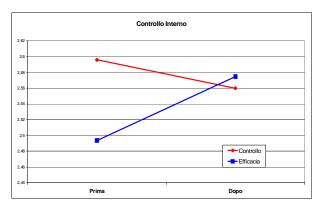
Allo scopo di valutare l'efficacia dell'intervento, il disegno di ricerca ha previsto un confronto longitudinale con una duplice rilevazione delle diverse variabili quali: l'atteggiamento nei confronti della sicurezza stradale, la percezione del rischio di avere un incidente, la percezione del controllo rispetto alla possibilità di avere un incidente. Il confronto è stato effettuato tra il campione di giovani, le cui rilevazioni sono state effettuate PRIMA e DOPO le iniziative di Icaro 7 (Gruppo di efficacia) ed un campione di giovani in cui entrambe le rilevazioni sono state effettuate senza che essi avessero partecipato alla suddetta campagna (Gruppo di controllo).

L'analisi del campione ha consentito di rilevare che nel "gruppo di controllo" l'atteggiamento nei confronti della sicurezza stradale *peggiora* con il tempo, mentre nel "gruppo di efficacia", che ha partecipato alle attività previste dalla campagna di Icaro, l'effetto della campagna determina un *sensibile miglioramento* delle valutazioni nei confronti della sicurezza stradale.



In buona sostanza mentre nel primo gruppo la tentazione di reagire in modo rabbioso o aggressivo alle difficoltà che si incontrato alla guida rimane pressocché invariato, nel "gruppo di efficacia" l'effetto dell'intervento è in grado di diminuire il fenomeno e incrementa, a differenza del "gruppo di controllo", la percezione della responsabilità del guidatore nei confronti del possibili rischi.

Analogamente, mentre nel gruppo di controllo la percezione delle responsabilità del guidatore nei confronti del rischio di incidente si riduce, nel Gruppo di efficacia aumenta.



Un'indagine **DOXA** ha fornito, d'altra parte, un ulteriore strumento di valutazione per rilevare il livello di soddisfazione del cittadino/cliente verso la Polizia di Stato. Al riguardo, infatti, l'indagine è stata verso una ricerca continuativa sulla percezione dell'immagine della Polizia, attraverso l'effettuazione di 4 wave, di 1000 interviste ciascuna, effettuate nell'ambito delle indagini del tipo "Omnibus Cati"

(Computer Assisted Telephon interview) a campioni rappresentativi della popolazione a partire dal luglio 2007. Nella quarta ed ultima rilevazione di questo tipo, realizzatasi attraverso 1001 interviste svolte dal 5 al 10 giugno 2008, rispetto alla medesima rilevazione del mese di gennaio, si registra una nel valore complessivo di fiducia, nei confronti della Polizia di Stato. Il 33% degli italiani ha molta fiducia nella Polizia di Stato e il 52% ha abbastanza fiducia, per un complessivo 85% di italiani che esprimono favore verso la Polizia di Stato. L'analisi socio-demografica evidenzia una crescita di fiducia diffusa tra tutti gli strati della popolazione italiana in tutte le ripartizioni geografiche. Tra quanti dichiarano di non avere fiducia nella Polizia di Stato, diminuisce la quota 28% di quanti affermano che i poliziotti sono disinteressati/non fanno il proprio dovere, in favore di una generale indicazione di mancanza di fiducia nelle istituzioni (33%). Tra quanti dichiarano di avere fiducia, prevale come motivazione la "percezione di efficienza" dei poliziotti. L'indagine è stata svolta attraverso l'utilizzo di frasi positive e negative da cui è emerso: per gli aspetti positivi che la Polizia di Stato proietta un'immagine di garanzia della sicurezza del cittadino e i poliziotti proiettano un'immagine di affidabilità; mentre, in negativo, è emersa la percezione, da parte del campione analizzato, che i poliziotti dovrebbero essere più nelle strade e meno in ufficio. Per quanto riguarda la visibilità della Polizia .Stradale sul territorio, risulta essere "elevata". Al riguardo è emerso che il 79% degli italiani, nell'ultimo mese, ha visto/incontrato un poliziotto. Tra quanti hanno incontrato un poliziotto nell'ultimo mese la fiducia rilevata è significativamente più alta (87)% rispetto a quanti non hanno incontrato un poliziotto (79%).

CRITERIO 7 RISULTATI RELATIVI AL PERSONALE

7.1 I risultati della misurazione della soddisfazione e della motivazione del personale

Al costante e continuo riconoscimento delle diverse e maggiori capacità di *leadership istituzionale* per il raggiungimento del *target* della *mission* affidata alla Specialità dagli stessi utenti della strada che ne sono, giocoforza, i primi artefici, fa eco la capacità della dirigenza, a livello centrale e territoriale, di guidare correttamente la struttura, delineando e definendo gli obiettivi sulla scorta di una precedente analisi fattuale finalizzata a conoscere e riconoscere le reali possibilità di azione e la loro adesione alla *mission* istituzionale.

Proprio in quest'ottica si inserisce, come elemento fondante e imprescindibile, la giusta capacità motivazionale e comunicativa, interna ed esterna, sicché ogni operatore diviene singolarmente partecipe di un progetto unico, elemento indissolubile della struttura, e capace di predisporre ogni attività, prodromica ed esecutiva, avendo a mente non solamente l'imprescindibilità del proprio ruolo, ma anche e soprattutto la consapevolezza del proprio impegno e del suo significato per la sicurezza partecipata.

Una giusta allocazione delle risorse e la piena motivazione di coloro che risorsa sono diviene elemento principale dell'attività manageriale di chi guida la struttura, imprimendole le necessarie accelerazioni per l'ottenimento dei risultati politici, strategici e operativi che la comunità quotidianamente richiede.

La gestione delle risorse, pertanto, si estrinseca nella massimizzazione funzionale della forza a disposizione, in un'ottica di distribuzione delle capacità in funzione delle necessità, privilegiando soluzioni capaci di assegnare la persona giusta al posto giusto, valorizzando tanto le qualifiche e le posizioni gerarchiche, quanto, soprattutto, le capacita professionali, culturali e relazionali dei singoli.

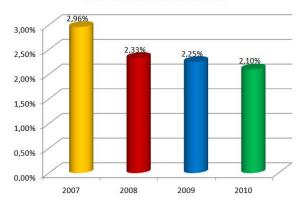
A tal fine viene gestita, sia a livello centrale che territoriale, una corretta disciplina della mobilità, finalizzata a garantire la massima e migliore funzionalità della struttura non disgiunta, però, da un occhio di riguardo nei confronti delle esigenze personali, e soprattutto familiari, del personale, in un sistema virtuoso, sempre rispettando le regole nel merito dettate dalle vigenti normative (vedi 3.1). Ciascun operatore viene quotidianamente messo in condizione di meglio lavorare, anche assecondando, qualora possibile e consentito, particolari esigenze. In questo quadro si riesce anche a garantire la massima crescita professionale del personale a

disposizione attraverso corsi di aggiornamento professionale e cicli addestrativi che recepiscono e espongono, immediatamente, tutte le modifiche normative di settore, come anche ogni innovazione comunicativa e culturale.

Per ogni materia di competenza sono predisposte, in stretta e coordinata intesa con i vertici dipartimentali e con quelli delle articolazioni territoriali, accurate progettualità per il raggiungimento degli obiettivi perseguiti.

Tra gli indicatori indiretti del gradimento del personale e dell'approccio al lavoro con senso di appartenenza e garantendo la massima presenza - anche se limitatamente a quelli in forza al Servizio - si possono evidenziare le assenze per malattia, con particolare riguardo a quelle di breve durata quali sintomo di un latente atteggiamento di malcontento: nel corso degli anni le stesse hanno subìto una costante flessione anche in corrispondenza di un seppur lieve progressivo incremento di personale.

PERCENTUALE DI ASSENTEISMO



A livello di dotazione, tutto il personale, tanto a livello centrale che nelle sedi periferiche, viene supportato con apparecchiature informatiche per l'ottimizzazione dei processi di lavoro e di ogni strumento utile per il raggiungimento di tale scopo.

L'esplicazione delle funzioni descritte, di natura complessa ed eterogenea, richiede peraltro un'attenta pianificazione dell'attività da svolgere, al fine di conseguire, con le risorse umane e materiali disponibili, i migliori risultati.

In particolare, si provvede a sensibilizzare tutti i Funzionari, in quanto elementi di raccordo tra il vertice dell'Istituzione e gli operatori quotidianamente impegnati sul territorio, indicando a ciascuno le priorità da rispettare e richiedendo la massima flessibilità e fungibilità, mediante una programmata interscambialità.

Si provvede, altresì, per quanto consentito dalle risorse finanziarie e dalle possibilità strutturali, ad implementare costantemente i presidi tecnologici, nell'ottica di una consolidata politica di complessiva informatizzazione, razionalizzazione, organizzazione del lavoro, che consente anche il raggiungimento di sensibili economie di gestione e soddisfazione lavorativa.

Nella gestione di una realtà articolata e con un'elevata mole di lavoro, come è la Polizia Stradale, è fondamentale, sempre e comunque, il pieno coinvolgimento dei collaboratori nell'organizzazione della relativa attività. Ritenendo basilare indirizzare ogni collaboratore alla cultura della massimizzazione dei risultati attraverso la più corretta gestione delle risorse, si attiva costantemente un articolato processo di formazione, motivazione responsabilizzazione, calibrato secondo i diversi profili professionali e i livelli propri di responsabilità, e perseguito attraverso una costante attività di indirizzo e continua istruzione, che si è esplicata nella illustrazione degli obiettivi da raggiungere e nella determinazione delle linee operative per il loro stesso conseguimento.

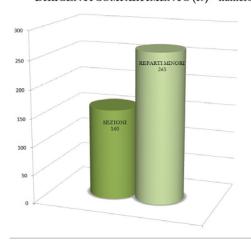
A tale scopo è in essere un sistema, il più possibile pianificato, di riunioni di lavoro, sia con i Dirigenti, con i Funzionari e con tutto il restante personale, riunioni collettive o separate in relazione agli argomenti da affrontare.

Nel corso degli incontri vengono approfondite anche tematiche di deontologia professionale, con il primario obiettivo di raggiungere la più efficace organizzazione di lavoro, soprattutto attraverso l'instaurazione di un clima sereno di reciproca collaborazione, sicché nei rapporti con il personale emerge soprattutto lo spirito collaborativo e l'idealità del raggiungimento dell'obiettivo quale valido fine motivazionale.

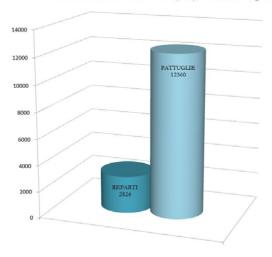
I collaboratori vengono coinvolti pienamente nel processo di miglioramento dell'attività dell'ufficio, portando sempre a loro conoscenza ogni innovazione gestionale come recepita da chi scrive e facendo ricorso, quando ritenuto opportuno, alla loro consultazione in ordine a specifiche materie o segmenti del servizio, così da analizzare tutti i risultati conseguiti, valutando le problematiche emerse, illustrando innovazioni normative e procedurali e addivenendo, allorquando necessario, addirittura alla *riprogrammazione* degli obiettivi a breve e a medio termine.

Qualora vi siano i presupposti ed anche a seguito delle risultanze dell'attività ispettiva (vedi grafico sottostante), condotta sistematicamente sulle unità minori e sul personale di vigilanza stradale, vengono adottate adeguati provvedimenti sanzionatori a carattere disciplinare ovvero redatte segnalazioni di natura penale; contestualmente si ricorre a misure di carattere premiale per riconoscere gli sforzi compiuti e stimolare l'impegno futuro.

DIRIGENTI COMPARTIMENTO (19) numero ispezioni



DIRIGENTI SEZIONE (103) numero ispezioni



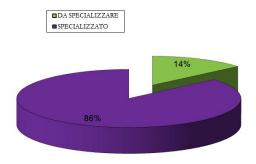
7.1 Gli indicatori di risultato del personale

In sede centrale, ancora, oltre a favorire le ordinarie attività formative, viene posta in essere una forte attività direzionale opportunamente modulata, prevedendo momenti di verifica più frequenti e direttive più stringenti nei casi in cui i collaboratori possano trovare maggiore difficoltà, per esempio a causa delle complessità delle questioni trattate.

Il personale tutto viene segnalato, a seconda delle necessità e delle singole capacità, cercando anche di assecondare aspirazioni legittime, per la frequenza di specifici corsi e/o di aggiornamento, anche a livello europeo, seppur con le limitazioni imposte dai notevoli e pressanti carichi di lavoro della struttura.

L'attività formativa interna, mirata alla semplificazione delle procedure di lavoro, e l'alta specializzazione raggiunta dagli operatori nei diversi impieghi, collegata ad un elevato livello di consapevolezza dell'importanza della propria attività ai fini del compimento della *mission* della Polizia Stradale, rende quotidianamente possibile la crescita negli addetti di una particolare motivazione nel lavoro.

PERCENTUALE PERSONALE SPECIALIZZATO

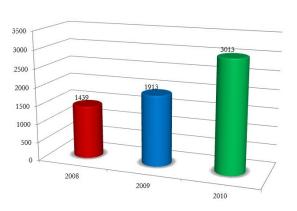


Proprio questa motivazione nell'esecuzione dei propri compiti ha consentito al personale di ottenere numerosissime ricompense e riconoscimenti, sia all'interno della struttura, che attiva un proprio sistema premiale disciplinato da apposita e specifica normativa, come anche da parte di altre Istituzioni e, soprattutto della comunità, che ha riconosciuto alla Polizia Stradale i giusti meriti nell'aver ottenuto risultati tangibili nell'essersi prodigata per la riduzione del numero dei morti sulle strade per fornire una tangibile ed efficace risposta alle continue richieste dei cittadini in ordine al soddisfacimento dei loro bisogni in termini di sicurezza partecipata. Una simile articolazione della gestione del personale consente di limitare al massimo ogni possibile conflitto di interesse ovvero condizioni di particolare disagio, che costituiscono, comunque, una percentuale del tutto residuale e di minima percezione nel comune sentire dei dipendenti. La piena soddisfazione svolgimento dei compiti assegnati, infatti, nasce dalla percezione di essere sempre l'elemento giusto al posto giusto, in un sistema automotivante e capace di ottenere i risultati auspicati attraverso comprensione del processo decisionale in ogni sua fase e la conseguente effettiva credibilità del sistema stesso. La prima e più forte motivazione del personale consiste, per l'appunto, proprio nell'essere messo in condizione di sentirsi parte, e parte insostituibile, come in effetti è, di un sistema nel quale si assume al contempo la veste di protagonista e beneficiario. L'operatore della Polizia Stradale

riconosce, quindi, per ciò stesso, ogni giorno, di essere insieme attore e fruitore del sistema di sicurezza partecipata e di polizia di prossimità che, nell'ultimo decennio ha consentito l'abbattimento del 40,3% del numero complessivo dei morti sulle strade italiane.

Sul versante della formazione, infine, l'aumentare il numero dei seminari brevi, non solo ha ottenuto il generale gradimento dal personale che ha potuto conciliare le proprie esigenze con quelle dell'Amministrazione, ma ha anche permesso di aggiornare consistenti aliquote di operatori su tematiche di grande spessore operativo; complessivamente gli operatori di Polizia Stradale che hanno frequentato corsi o seminari sono stati interessati da un trend in costante aumento, come mostra il grafico che segue.

FREQUENTATORI CORSI

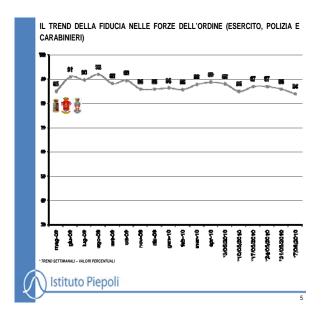


CRITERIO 8 RISULTATI RELATIVI ALLA SOCIETA' 8.1 I risultati sociali percepiti dai portatori di interesse

L'opinione pubblica

Recenti sondaggi hanno confermato come oltre l'80% degli italiani nutrano piena fiducia nella Polizia di Stato e nel suo operato, e come, all'interno dell'istituzione, la Specialità Polizia Stradale sia da tutti considerata una sorta di fiore all'occhiello, in quanto erede di decennali tradizioni ed effettiva interprete del concetto di polizia di prossimità, al servizio del cittadino e per il cittadino, capace anche di produrre, ottenendo la riduzione del numero dei morti e dei feriti su strada, reali risultati in termini di sicurezza immediatamente percepibili ed empiricamente valutabili e quantificabili.

In particolare sono emerse come qualità più apprezzate: "l'efficienza" (83%), "l'affidabilità" (84%), la "professionalità" (79%), "l'intervenire prontamente" (73%), "la capacità di comunicare" (68%), "la modernità" (68%) e "l'essere vicino alla gente" (71%).



Sistema Tutor

Forte impatto sociale in termini di riduzione sensibile di vittime e feriti sulla strada ha ottenuto il Tutor, sistema elettronico per il controllo della velocità media in autostrada. Nel 2008 ha ricevuto la menzione come uno dei migliori 100 progetti della PA secondo il Ministero per la Pubblica Amministrazione e l'Innovazione.

E' in funzione dal 23 dicembre 2005. Realizzato nel rispetto delle norme sulla tutela della privacy e

sicurezza informatica, il controllo automatico della velocità permette di impiegare le pattuglie della Polizia Stradale in altri servizi: l'attività di soccorso, il rilevo di incidenti stradali, il controllo sul trasporto merci. Il Tutor, grazie all'installazione di sensori e portali con telecamere intelligenti, è utilizzato per il rilevamento della velocità media lungo tratte autostradali di lunghezza variabile, indicativamente tra 10 e 25 Km. La velocità media è calcolata in base al tempo di percorrenza: il sistema controlla tutto il traffico e ne registra gli orari di passaggio sotto i portali posti all'inizio ed alla fine della tratta controllata. I dati dei veicoli la cui velocità media supera quella consentita sono automaticamente trasferiti dal sistema agli uffici della Polizia Stradale per la verbalizzazione delle violazioni, mentre quelli degli altri veicoli vengono immediatamente eliminati. E' importante sottolineare che le aree d'installazione del sistema sono state individuate in base al numero di incidenti registrati nel tempo e lo scopo è quello preventivo, per creare un deterrente contro le velocità più elevate. La velocità è infatti la causa di oltre il 60 per degli incidenti mortali sulla autostradale. Il sistema individua e punisce chi, spingendo sull'acceleratore per lunghi tratti, mette in pericolo la propria ed altrui incolumità. Il sistema TUTOR, sviluppato da Polizia Stradale Autostrade per l'Italia S.p.A. per il controllo della velocità media, con risultati eccezionali in termini di riduzione della mortalità (-51% in un anno, sulle tratte dove il sistema è attivo), è stato esteso in 5 anni con ulteriori 277 postazioni. Il sistema copre oggi circa 2.500 km di autostrada ed è ancora in via di espansione. Lo schema sottostante indica lo sviluppo del sistema nel corso di 5 anni.

Grafico 1

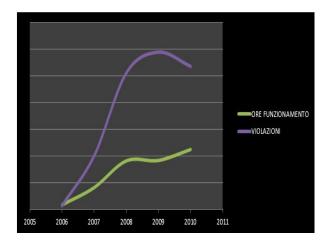
TOTALI	2005	2006	2007	2008	2009	2010
PORTALI SINGOLI	9	37	95	186	263	286
NUMERO TRATTE	5	30	68	131	200	211
ORE FUNZIONAMENTO		17825	82564	182678	183914	225054
VIOLAZIONI		14818	201299	512054	589407	536304
MEDIA VIOLAZIONI IN ORE DI FUNZIONAMENTO		0,83	2,44	2,80	3,20	2,38

Sui tratti ove è installato ha raggiunto i seguenti risultati:

- riduzione del tasso di mortalità: -51%;
- riduzione del tasso di incidentalità con feriti: -27%;
- riduzione del tasso di incidentalità: -19%.

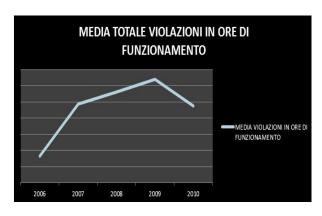
Da dicembre 2005 a settembre 2010 sono stati redatti circa 1.800.000 verbali, pari a circa 700.000 ore di funzionamento con conseguente risparmio di circa 75.240 pattuglie

Il grafico sottostante illustra la relazione tra le ore di funzionamento del sistema, strettamente collegate all'aumento dei tratti controllati, e le violazioni accertate



Come si nota, all'aumento delle ore corrisponde funzionamento una progressiva riduzione delle violazioni. Il sistema infatti nel tempo ha indotto gli utenti a modificare positivamente il comportamento di guida diminuendo la velocità, nel rispetto non solo delle norme, ma soprattutto dei parametri di sicurezza. La media delle violazioni per ore di funzionamento, illustrata nel grafico 3, conferma tale andamento.

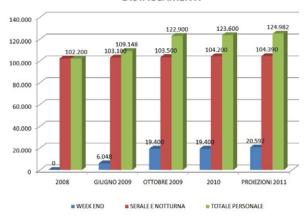
Grafico 3



Recupero personale

Altro momento di percezione sociale degli sforzi compiuti dal Servizio in termini operativi è rappresentato dal recupero di personale possibile grazie all'attivazione dei **sistemi di videosorveglianza** dei Distaccamenti di Polizia Stradale. Questa operazione di remotizzazione – che ha sinora raggiunto il numero complessivo di 140 Reparti (vedi 3.3)- ha consentito infatti di destinare ai servizi esterni preziose aliquote di personale, sino ad allora impegnato in servizi di vigilanza interna, con un recupero di quasi 124.000 unità nel corrente anno sull'intero territorio nazionale.

PERSONALE RECUPERATO DA REMOTIZZAZIONE DISTACCAMENTI

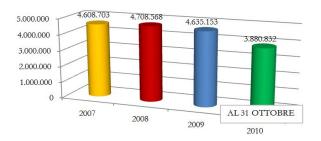


8.2 Gli indicatori della performance sociale dell'organizzazione

Il coordinamento dell'attività operativa

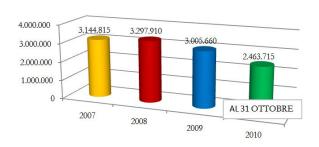
Il coordinamento delle attività di contrasto rappresenta una leva fondamentale per migliorare la sicurezza stradale. Sostenere il circolo virtuoso attivato con le riforme normative può non bastare se contestualmente non viene stimolato il massimo concorso di tutti i soggetti impegnati nelle attività di controllo. I grafici che seguono evidenziano le attività nel settore della sicurezza stradale svolte in tal senso da Polizia Stradale ed Arma dei Carabinieri.

PATTUGLIE POLIZIA STRADALE E ARMA DEI CARABINIERI

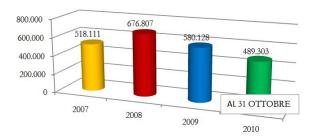


La Polizia Stradale assicura i servizi di pattugliamento sulle autostrade e le principali strade ordinarie extraurbane, mentre l'Arma dei Carabinieri è competente sulla restante viabilità ordinaria. Tali competenze sono state definite dal Ministro dell'Interno con la direttiva del 28 aprile 2006 sul riassetto dei comparti di specialità delle Forze di polizia per evitare duplicazioni di interventi sul territorio.

INFRAZIONI AL CODICE DELLA STRADA VERBALIZZATE POLIZIA STRADALE E ARMA DEI CARABINIERI

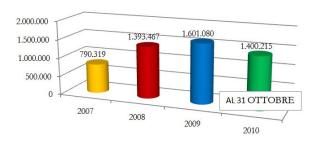


INFRAZIONI PER ECCESSO DI VELOCITA'
CONTESTATE POLIZIA STRADALE E ARMA DEI
CARABINIERI

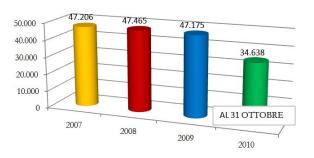


L'attività di contrasto rappresenta un momento fondamentale di verifica dell'efficacia delle strategie di controllo. Il calo delle violazioni registrate nel 2009 (vedi grafici che precedono) in un contesto generale di incremento dei controlli, dovuto in delle particolare all'aumento tecnologie disposizione, dimostra che la via intrapresa controlli sistematici per contrastare l'eccesso di velocità e la guida in stato d'ebbrezza alcolica, in particolare - è quella giusta per incrementare la stradale. I grafici confermano tale sicurezza tendenza.

CONDUCENTI CONTROLLATI CON PRECURSORI ED ETILOMETRI POLIZIA STRADALE E ARMA DEI CARABINIERI



INFRAZIONI PER GUIDA IN STATO DI EBBREZZA ALCOLICA CONTESTATE POLIZIA STRADALE E ARMA DEI CARABINIERI

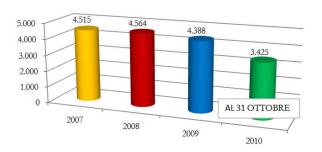


Al notevole aumento dei controlli su strada sui conducenti con etilometri e precursori corrisponde un calo progressivo delle violazioni nel 2009.

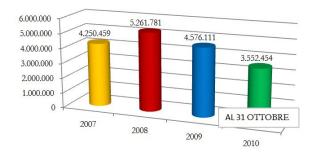
Discorso a parte per le attività di controllo sulle alterazioni da sostanze stupefacenti alla guida, rese estremamente complesse per l'indisponibilità attuale di uno strumento portatile di verifica avente valore legale ma per il quale è in corso un importante progetto con il Dipartimento Politiche Antidroga ed il mondo universitario, denominato "TOXTEST". Il progetto interessa 12 città e prevede l'impiego di pattuglie della Polizia Stradale e di personale medico-infermieristico della Polizia di Stato per il

prelievo di campioni di saliva che vengono sottoposti ad esame per verificare l'attendibilità delle strumentazioni utilizzate. Al termine della sperimentazione potranno essere definite le caratteristiche costruttive del nuovo "drogometro", che consentirà di accertare direttamente su strada lo stato di alterazione da stupefacenti, con notevole risparmio di risorse umane e di tempo.

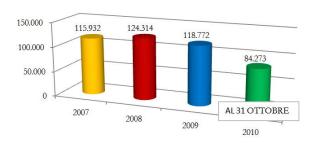
INFRAZIONI PER GUIDA IN STATO DI ALTERAZIONE DA SOSTANZE STUPEFACENTI POLIZIA STRADALE E ARMA DEI CARABINIERI



PUNTI PATENTE DECURTATI POLIZIA STRADALE E ARMA DEI CARABINIERI



CARTE DI CIRCOLAZIONI RITIRATE POLIZIA STRADALE E CARABINIERI

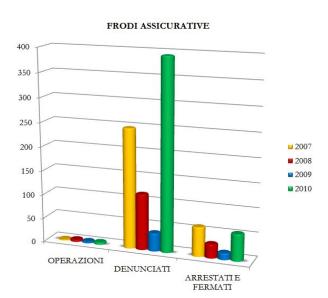


Anche l'andamento discendente del numero dei punti patente decurtati e delle patenti di guida e

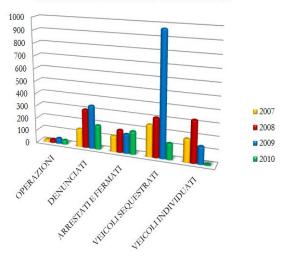
carte di circolazione ritirate, conferma la tendenza di un calo delle violazioni evidenziato nel 2009. I recenti dati statistici sul fenomeno infortunistico pubblicati dall'Istat e riferiti al 2009 evidenziano del resto un calo della mortalità nel nostro Paese molto marcato.

L'attività di polizia giudiziaria

Apprezzabili risultati per la società sono stati ottenuti dagli uffici investigativi della Polizia Stradale, specie nel campo delle frodi assicurative, oltre che nei furti, nelle rapine di merci e più in generale dell'attività di polizia giudiziaria.



RISULTATI DELL'ATTIVITA' INVESTIGATIVA



CRITERIO 9: RISULTATI RELATIVI ALLE PERFORMANCE

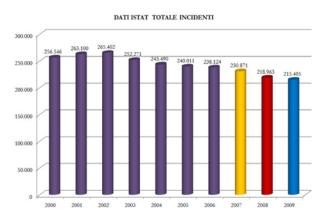
9.1 I risultati esterni: output e out come riferiti agli obiettivi

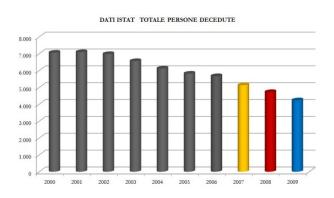
L'attività della Polizia Stradale e del Servizio che la coordina è finalizzata alla creazione di sicurezza sulle strade di propria competenza. In considerazione di ciò, quando si parla di bene prodotto, s'intende il bene/sicurezza, concretizzandosi la misura dei risultati ottenuti nella variazione di tale bene.

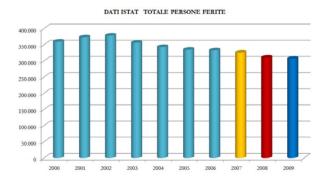
Di seguito alcuni tra gli esempi più significativi ed impattanti:

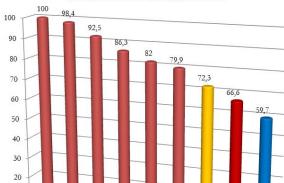
Andamento incidenti

La minore incidentalità registrata negli ultimi anni, cui fanno eco un numero minore di deceduti e feriti sulle strade, è frutto, tra l'altro, della maggiore visibilità delle pattuglie, dell'aumento della deterrenza sanzionatoria e della tecnologia applicata al rilevamento della velocità (rif. Tutor):









DATI ISTAT NUMERI INDICE DEL NUMERO MORTI IN INCIDENTI STRADALI ANNI 2001-2009

I servizi anti c.d. "Stragi del sabato sera"

10

2002 2003 2004

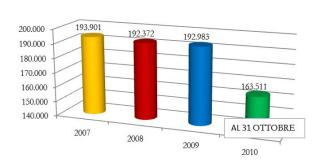
I grafici che seguono illustrano gli sforzi operativi ed i risultati conseguiti da Polizia Stradale ed Arma dei Carabinieri nello specifico settore.

2005

2006

2009

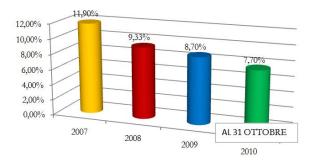
PATTUGLIE EFFETTUATE NEL FINE SETTIMANA POLIZIA STRADALE E ARMA DEI CARABINIERI



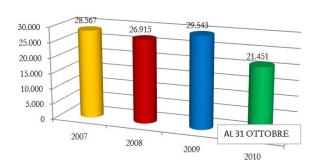
CONDUCENTI CONTROLLATI NEL FINE SETTIMANA POLIZIA STRADALE E ARMA DEI CARABINIERI

350.000 300.000 250.000 200.000 150.000 0 2007 2008 2009 2010

PERCENTUALE CONDUCENTI POSITIVI ALL'ALCOOL (+0,50 GR/L) POLIZIA STRADALE E ARMA DEI CARABINIERI NEL FINE SETTIMANA

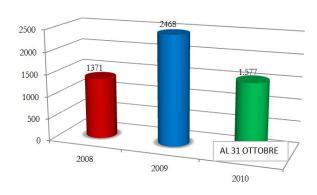


CONDUCENTI TROVATI POSITIVI ALL'ALCOOL (+0,50 GR/L) POLIZIA STRADALE E ARMA DEI CARABINIERI NEL FINE SETTIMANA



Anche in questa specifica attività il forte incremento dei controlli delle Forze di polizia ha nel tempo determinato un maggiore rispetto delle norme. La percentuale dei conducenti in stato d'ebbrezza è in calo progressivo dal 2007.

AUTOVETTURE SEQUESTRATE PER CONFISCA A SEGUITO POSITIVITA' ALL'ALCOOL (+1.50 GR/L) POLIZIA STRADALE E ARMA DEI CARABINIERI

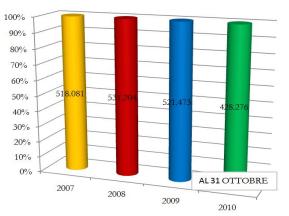


Il numero dei veicoli sequestrati ai fini della confisca nei confronti dei conducenti con tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l nel 2010 è in forte calo pur essendo aumentati i controlli. Questo importante indicatore conferma la tendenza di un maggiore rispetto della norma.

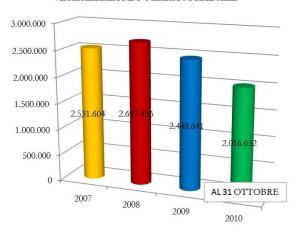
I risultati dell'attività di prevenzione e repressione.

Mission della Polizia Stradale è quella di garantire la sicurezza su autostrade e principali arterie di comunicazione extraurbane. I grafici che seguono forniscono uno "spaccato" dell'attività di controllo e contrasto della Polizia Stradale, evidenziando la qualità dei risultati conseguiti con le risorse a disposizione. Di particolare rilievo è l'incremento del numero dei conducenti controllati con etilometri e precursori dalle pattuglie della Polizia Stradale.

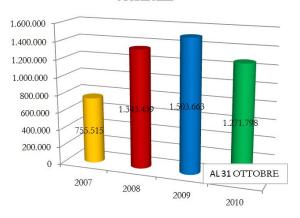
NUMERO PATTUGLIE POLIZIA STRADALE



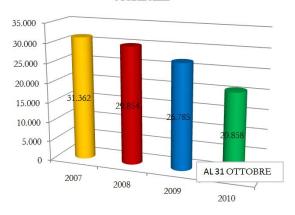
INFRAZIONI CODICE DELLA STRADA VERBALIZZATE POLIZIA STRADALE



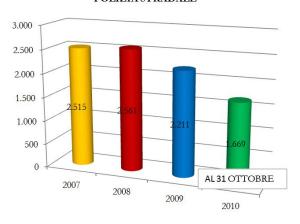
NUMERO CONDUCENTI CONTROLLATI CON PRECURSORI ED ETILOMETRI POLIZIA STRADALE



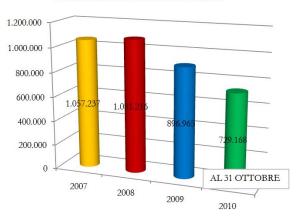
INFRAZIONI PER GUIDA IN STATO DI EBBREZZA ALCOLICA CONTESTATE POLIZIA STRADALE



INFRAZIONI PER GUIDA IN STATO DI ALTERAZIONE DA SOSTANZE STUPEFACENTI POLIZIA STRADALE

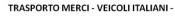


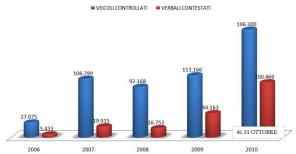
INFRAZIONI PER ECCESSO DI VELOCITA' ACCERTATE POLIZIA STRADALE



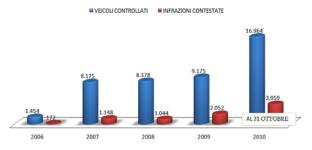
<u>Controlli della Polizia Stradale nel settore dell'autotrasporto.</u>

I controlli sui vettori professionali nazionali e internazionali vedono protagonista la Polizia Stradale, sia sotto il profilo delle risorse umane e tecnologiche per lo svolgimento dei controlli, sia sotto il profilo delle conoscenze e competenze operative nel settore. La Polizia Stradale ha orientato la propria attività dando priorità a questo settore della sicurezza: i grafici che seguono illustrano i risultati conseguiti.

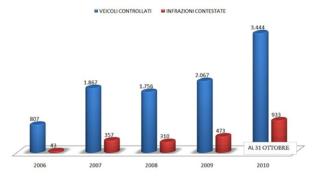




VEICOLI TRASPORTO MERCI - VEICOLI COMUNITARI-



VEICOLI TRASPORTO MERCI - VEICOLI EXTRACOMUNITARI -

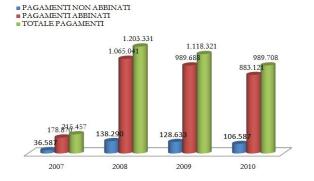


Gli sforzi compiuti nell'ultimo triennio per incrementare il numero dei controlli sui vettori nazionali e stranieri sono particolarmente significativi e sono stati resi possibili recuperando risorse umane in precedenza impiegate in altre servizi (controllo della velocità) o in attività di scarso contenuto professionale (vigilanza alle strutture e caserme), grazie alla scelta di investire nelle tecnologie (sistema Tutor e telesorveglianza) e di rivedere l'organizzazione del lavoro (chiusura dei reparti nelle ore serali e notturne, unificazione di sale operative, devoluzione di servizi di scorta a trasporti eccezionali e a gare ciclistiche a privati).

I pagamenti on line

Con riferimento alla modalità di pagamento on line delle contravvenzioni, che dal 2007 ammontano complessivamente a 3.526.817, segue il grafico che riporta la portata di diffusione raggiunta negli anni dal servizio.

PAGAMENTI ON LINE



9.2 I risultati interni

Risultati della nuova gestione

Tra i risultati più tangibili, risulta evidente l'aumento del coinvolgimento generale dei diversi portatori di interessi.

Negli ultimi anni la Polizia Stradale ha consolidato e visto riconosciuto il ruolo di protagonista principale nei casi di emergenza della viabilità. Tra i principali tributi e riconoscimenti, quelli dati dall'allora Capo del Dipartimento della Protezione Civile, Guido Bertolaso, dai Ministri dell'interno e dei Trasporti e dal Presidente dell'Anas, in occasione della conferenza del 14 aprile u.s. in occasione dei cinque anni di vita di Viabilità Italia con la presidenza del suo Direttore.

Importante riconoscimento al livello internazionale, come eccellenza della pubblica amministrazione, si è avuto con la richiesta di presentazione durante l'incontro dei Ministri dell'Interno - G6 - a Varese il 28 e 29 maggio uu.ss. del modello italiano di gestione dell'emergenza in materiale di viabilità, rappresentato da Viabilità Italia.

A conferma di quanto sopra la continua richiesta di inserimento nella menzionata struttura di soggetti pubblici e privati (ANCI, UPI, IVCA).

Ulteriori risultati che ribadiscono il ruolo centrale in materia di sicurezza stradale, si stanno raggiungendo in settori non legati all'emergenza, ma all'ordinaria attività di controllo del trasporto merci: nuovi soggetti chiedono di poter entrare nelle apposite sedi finalizzate all'analisi, al confronto ed alla proposizione di interventi in materia di autotrasporto. Spazi gestiti e presieduti dal Direttore del Servizio e dal suo management.

I più importanti protocolli firmati con questi ultimi, sono la conferma, inoltre, della volontà di collaborare a progetti comuni e più in generale di contribuire all'attività svolta dalla Polizia Stradale per il perfezionamento e l'ottimizzazione dei risultati. Collaborazioni nelle quali ognuna delle parti contribuisce con la propria professionalità: dallo scambio di dati, alla formazione del personale, alla realizzazioni ed utilizzazione di nuove tecnologie ecc.

Tabella con elencazione protocolli firmati negli ultimi due anni:

Soggetti e data	Contenuto
Protocollo con il Moige	Collaborazione reciproca.
Data 21.09.2009	
Protocollo con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ANCI Data 30.09.2009	Definizione e sviluppo di progetti di collaborazione e adozione di iniziative congiunte nei settori di monitoraggio incidentalità stradale, contrasto dei più gravi comportamenti alla guida nei centri abitati; educazione alla legalità sulla strada.
Accordo di collaborazione con Regione Lazio e ACI Data 15.02.2010	Accordo di collaborazione istituzionale per la realizzazione e le attività del centro di infomobilità della Regione Lazio, con comunicazione notizie e dati riguardanti la circolazione e la viabilità nelle tratte vigilate dalla Specialità.
Protocollo nazionale con Aci Data 05.10.2010	Accordo di collaborazione istituzionale che ha previsto la possibilità di estendere la collaborazione sui servizi di informazione sul traffico locale in altri contesti regionali; il contributo del Servizio alla definizione ed alla ottimizzazione dei percorsi didattici del network di autoscuole con l'obiettivo di richiamare l'attenzione degli allievi dei corsi di guida sui temi della sicurezza stradale; la presenza della polizia stradale ad interventi di formazione rivolti ai formatori delle autoscuole.
Intesa Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Data 14.07.2009	Intensificazione attività di controllo, in particolare sui veicoli adibiti autotrasporto merci, veicoli esteri e extracomunitari, controlli congiunti autotrasporto internazionale (con Centri Mobile di Revisione) e formazione del personale.
Protocollo con la Fondazione	Collaborazione per la realizzazione di iniziative congiunte nei settori della

Ania Data 01.12.2010	comunicazione, informazione ed educazione stradale e della prevenzione degli incidenti.
Protocollo con il Politecnico Torino Data 02.12.2010	Le parti intendono avviare azioni e strategie comuni finalizzate a stimolare, programmare e realizzare attività ed iniziative sui temi dell'educazione alla sicurezza stradale per gli studenti del Politecnico e per il personale della Polizia Stradale, definendo le modalità di sinergia tra i soggetti firmatari.
Protocollo con il ministero per la Pubblica Amministrazion e l'Innovazione - Dipartimento Digitalizzazione e Innovazione tecnologica In fase di definizione	Collaborazione tra le Parti per l'attuazione del Piano e-gov 2012 del Governo, con particolare attenzione alla digitalizzazione dei processi amministrativi, alla promozione della trasparenza, al miglioramento dell'efficacia dell'interazione tra Pubblica Sicurezza e altre Amministrazioni pubbliche anche con la diffusione del sistema di posta elettronica certificata.
Protocollo con INAIL In attesa di individuazione data della firma	Accordo finalizzato a promuovere la sperimentazione di soluzioni pratiche di prevenzione e di diffusione cultura della salute e sicurezza. Interventi di formazione/informazione e sensibilizzazione. Scambio dati sul fenomeno infortunistico e analisi delle statistiche relative agli incidenti sulle strade, con riguardo ai luoghi di lavoro e agli spostamenti casa-lavoro; confronto finalizzato ad un miglioramento della rilevazione del dato infortunistico relativo agli incidenti sulle strade.
Documento d'intesa tra Ministero della Salute – Direzione Generale della sicurezza degli alimenti e delle nutrizione	In via di definizione collaborazioni, azioni congiunte e tipologia di interventi durante i controlli dei trasporti di alimenti ecc.

In fase di definizione	
Protocollo con	
DISS (Centro di ricerche sulla sicurezza stradale) dell'Università	Collaborazioni per approfondimenti e studi sulle tematiche della sicurezza stradale in tutti i settori che la caratterizzano (infrastruttura,
di Parma In fase di definizione	veicolo, uomo, viabilità).

Risultati finanziari

Le tabelle sottostanti mostrano la costante flessione, legata alla difficile congiuntura economico-finanziaria di questi ultimi anni, di assegnazione fondi relativamente a singoli capitoli di spesa.

Il Direttore del Servizio, per far fronte alle considerevoli carenze finanziarie, ha cercato di ottimizzare al massimo le risorse a disposizione, promuovendo nel contempo nuove modalità di reperimento fondi: la consolidata partnership con soggetti pubblici e privati ha consentito infatti di ridurre al minimo i disagi connessi alle limitate disponibilità.

ACQUISTO DI ATTREZZATURE PER I SERVIZI DI POLIZIA STRADALE

Anno 2005	Anno 2006	Anno 2007	Anno 2008
*			Capitolo 7407, art. 3
1.719.744,36	1.548.958,70	1.345.030,41	1.281.614,14
	- 10%	-13,17%	-4,72%

 $Variazione\ 2005/2008 = -25,47\%$

Richiesta Anno 2009: € 1.719.700,00

Rinominato 7456, articolo 2 e assegnati: € 544.472,00 (-67,6%)

INSTALLAZIONE, NOLEGGIO, MANUTENZIONE E GESTIONE DI ATTREZZATURE PER I SERVIZI DI POLIZIA STRADALE

Anno 2005	Anno 2006	Anno 2007	Anno 2008

Capitolo 2734		Capitolo 2731, art.4	Capitolo 2558
367.168,00	254.000,00	336.100,00	185.218,00
	- 30,8%	+32,3%	-44,90%

 $Variazione\ 2005/2008 = -49,55\%$

Richiesta Anno 2009: € 500.000,00

Rinominato 2731, articolo 4 e assegnati : \in 57.672,00 (-69,9%)

ACQUISTO, MANUTENZIONE E GESTIONE DI STRUMENTI PER L'ACCERTAMENTO DEL TASSO ALCOOLIMETRICO DI CONDUCENTI DI VEICOLI – LEGGE 125/2001 (per tutte le Forze di Polizia)

Anno 2005	Anno 2006	Anno 2007	Anno 2008
Capitolo 2762, art.1	Capitolo 2762, art.1		Capitolo 2762, art.1
183.200,00	148.392,00	102.837,91	93.477,64
	- 19%	+30,69%	-9,10%

 $Variazione\ 2005/2008 = -48,97\%$

Richiesta Anno

2009: € 50.000,00

Assegnati: € 75.199,00 (-19,6%) di cui accantonati fino al $30.06.2009 \in 37.599,50$ (50%)

ACQUISTO, MANUTENZIONE E GESTIONE DI STRUMENTI PER L'ACCERTAMENTO DEL TASSO ALCOOLIMETRICO DI CONDUCENTI DI VEICOLI (solo Polizia Stradale)

Anno 2005	Anno 2006	Anno 2007	Anno 2008
Capitolo 2762, art.2	Capitolo 2762, art.2	Capitolo 2762, art.2	Capitolo 2762, art.2
389.093,00	276.858,00	602.472,18	232.320,00
	- 28,84%	+ 117,6%	-61,43%

Variazione 2005/2008 = -40,29% Richiesta Anno 2009: € 350.000,00

Assegnati: € 186.894,00 (-19,6%) di cui accantonati fino al 30.06.2009 € 93.447,00 (50%)

SPESE PER IL POTENZIAMENTO DEI SERVIZI DELL'AMMINISTRAZIONE DELLA PUBBLICA SICUREZZA

Anno 2005	Anno 2006	Anno 2007	Anno 2008
		Capitolo 2811	Capitolo 2563
1.406.291,00	1.329.536,56	450.000,00	500.000,00
	- 5.45%	- 66,15%	+11,1%

Variazione 2005/2008 = -64,44%

Richiesta Anno 2009 (rinominato 2811): non inferiore a € 500.000,00

Le convenzioni

Nella sotto riportata tabella lo stato delle Convenzioni sino ad oggi sottoscritte con le Concessionarie autostradali (vedi 4.1):

Società Concessionaria	Data sottoscrizione
AISCAT - (Dichiarazione d'intenti)	12.10.2009
ANAS S.p.A.(A3 - A19 - A29 - A90 - A91)	02.07.2010
Milano - Serravalle Tangenziali S.p.A. (A7 e Tang.li Milano)	18/25.06.2010
Autostrade Centro Padane S.p.A. (A21 Piacenza-Brescia)	24/25.06.2010
CAV S.p.A. (A4 Padova- Venezia e Tang.le Mestre e Racc. Aeroporto Venezia)	21.06.2010
Autovie Venete S.p.A. (A4 Trieste- Mestre; A23 Palmanova-Udine; A28 Mestre-Pordenone)	28/30.06.2010
Autostrada del Brennero S.p.A. (A22)	19.05.2010
Autocamionale della Cisa S.pA. (A15)	23.06.2010
Autostrada dei Fiori S.p.A. (A10)	23.06.2010

Società Autostrada Ligure- Toscana SALT S.p.A. (A12)	23.06.2010
Società Autostradale Valle d'Aosta S.p.A.– SAV (A5)	22/28.07.2010
Società Autostrada Torino- Ivrea-Valle d'Aosta S.p.A. ATIVA (A4 - A5)	26.07-16.08.2010
Società Autostrada Torino- Alessandria-Piacenza S.p.A. SATAP (A4 - A21)	2/16.08.2010
Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus SITAF (A32 - T4)	6/7.09.2010
Consorzio Autostrade Siciliane (A18 - A20)	21/24.09.2010
Autostrada Brescia-Verona- Padova (A4 - A31)	24.11.2010

E' in corso di avanzata definizione il testo della convenzione con la Società Concessionaria AUTOSTRADE per l'ITALIA S.p.A. (competenza su A1, A4, A7, A8, A9, A10, A11, A12, A13, A/14, A16, A23, A26, A26-A4, A27 ed A30) successivamente alla quale si potranno sottoscrivere le ulteriori Convenzioni con le Concessionarie da essa controllate: Società Italiana Traforo del Monte Bianco, Autostrada Torino Savona S.p.A. (A6) Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A. - RAV (A5), Strada dei Parchi S.p.A. (A24/A25), Tangenziale di Napoli S.p.A. ed Autostrade Meridionali S.p.A. (A3 NA-SA).

GLOSSARIO

ACI: Automobil Club d'Italia, partner in iniziative di sicurezza stradale.

AISCAT: Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori, partner operativo.

ANAS: Azienda Nazionale Autonoma Strade, partner operativo.

ANCI: Associazione Nazionale Comuni d'Italia, partner in iniziative di sicurezza stradale.

ANIA: Associazione Imprese di Assicurazione, partner in iniziative di sicurezza stradale.

CAPS: Centro Addestramento Polizia di Stato, sede nazionale dei programmi di formazione e aggiornamento per tutti i livelli funzionali della polizia stradale.

C.D.S.: Nuovo Codice della Strada di cui al Decreto legislativo n.285/1992.

CEPS: Centro Elettronico Polizia Stradale, polo tecnologico gestionale della polizia stradale.

CNAI: Centro Nazionale Accertamento Infrazioni, istituendo con lo scopo di centralizzare tutti i processi amministrativi derivanti dall'accertamento delle infrazioni scaturite da processi automatici.

CCISS: Centro di Coordinamento Informazioni Sicurezza Stradale, all'interno la polizia stradale opera come fonte e come certificatore delle notizie di infomobilità destinate alla diffusione.

COMPARTIMENTO: articolazione territoriale della polizia stradale coincidente in linea di massima con la regione.

COV: Comitati Operativi per la Viabilità, organismi istituiti a livello provinciale presso le Prefetture e che costituiscono l'interfaccia operativo sul territorio di Viabilità Italia.

ICARO: progetto di educazione stradale per i ragazzi delle scuole materna, elementari, medie e superiori arrivato alla 10^edizione.

ICARUS: Inter-Cultural Approaches For Road Users Safety: progetto leader che porta in Europa il format del nazionale ICARO.

INAIL: Istituto Nazionale Infortuni sul Lavoro, partner in iniziative di sicurezza stradale.

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA: Articolazione del Ministero dell'Interno, il cui vertice è il Capo della Polizia, che provvede, anche attraverso la polizia stradale, all'attuazione della politica dell'ordine e della sicurezza pubblica.

GEOWEB: sistema informativo della polizia stradale che mette in relazione tutte le sale operative territoriali e le pattuglie con le stesse centrali.

IVCA: Ispettorato di Vigilanza Concessioni Autostradali dell'Anas, partner operativo.

MOIGE: Movimento Italiano Genitori, partner in iniziative di sicurezza stradale.

SERVIZIO: Servizio Polizia Stradale, articolazione del Ministero dell'Interno – Dipartimento della Pubblica Sicurezza – Direzione Centrale per le Specialità della Polizia di Stato.

SEZIONE: articolazione territoriale della Polizia Stradale coincidente con la provincia.

SOTTOSEZIONE/DISTACCAMENTO:

articolazioni minori della Polizia Stradale incardinate nella capo maglia sezionale.

SPECIALITA': denominazione utilizzata in alternativa a Polizia Stradale.

TISPOL: Transport Information System Police, network di polizia stradali dell'Unione Europea.

TUTOR: sistema basato su un impianto di telecamere intelligenti in grado di rilevare, in ogni condizione atmosferica, *la velocità media* di tutti i veicoli che percorrono un determinato tratto autostradale.

SAPIENZA UNIVERSITA' DI ROMA-Dipartimento di Psicologia: partner in iniziative di sicurezza stradale.

UPI: Unione Province d'Italia, partner operativo.

VIABILITA' ITALIA: attuale denominazione del Centro di Coordinamento Nazionale per le emergenze in materia di viabilità, struttura centrale presieduta dal Direttore del Servizio per fronteggiare le crisi sulla rete stradale ed autostradale italiana.