



## L'uso dei dispositivi supplementari di allarme nella legislazione del mondo occidentale

**N**el mondo le sirene accompagnano, da sempre, grandi e piccoli tragedie. Sono state la colonna sonora dei bombardamenti in Europa durante la seconda guerra mondiale, preannunciano uragano e tornado fin dagli anni '30, hanno aperto la strada alle ambulanze dopo gli scoppi di piazza Fontana, dell'Italicus o della Sicilia negli anni '90, hanno preceduto i bisonti rossi del NYFD l'11 settembre 2001: ansie paure del nostro tempo corrono sulle strade del pianeta insieme ai soccorsi. Vediamone alcune.

### Stati Uniti d'America

Negli USA la circolazione stradale è regolata da leggi dei singoli stati, ognuno dei quali ha un proprio codice della strada. In molti degli stati si va in sirena quando la centrale operativa autorizza il conducente di polizia, che ne fa richiesta, al codice tre: l'ok a superare il limite di velocità, a non arrestarsi al semaforo rosso o a segnali di stop oppure a percorrere brevi tratti contromano. E una risposta di polizia alle *high-priority calls*, le chiamate ad alta priorità, come rapine in corso o allarmi bomba, nelle quali la collettività risulti fortemente minacciata. Più in generale quando dall'analisi della chiamata di emergenza – e qui diviene evidente come la professionalità di un centralinista del 9-1-1 non possa essere lasciata al caso – si possa presupporre che vi sia una situazione dalla quale si possa ipotizzare un pericolo di vita.

I veicoli in servizio di polizia godono di una grandissima considerazione e gli operatori delle forze dell'ordine vengono addestrati con protocolli sostanzialmente identici non solo nell'ambito dei singoli stati ma a livello federale. Ciascuno di questi protocolli è nato dall'analisi delle esperienze positive e, soprattutto, da quelle negative. La morte dell'agente Jon C. Cook, in servizio a San Francisco, è servita perché

dall'analisi dell'incidente che la provocò si è stabilito un percorso per fare in modo che ciò non si ripettesse. Non è un percorso semplice: a Los Angeles, il 12 dicembre 1988, il 911 invia molte pattuglie su un pericoloso scenario di rapina. Due volanti arrivano a un incrocio contemporaneamente e si scontrano. Muoiono l'agente Derrick Conner, l'agente Manuel Gutierrez, e l'agente David Lee Hofmeyer; un quarto poliziotto esce miracolosamente incolume.

Dieci anni prima due auto dell'ufficio dello Sceriffo della Contea, sempre a Los Angeles, si scontrarono mentre si recavano, in sirena, ad una stessa chiamata di furto con scasso, nel deserto del Lancaster. Nell'incidente morirono due vice sceriffi.

Se oggi, in Italia, le auto di Polizia e Carabinieri (ultimamente anche molte delle Polizia Locale) hanno pareti divisorie in plexiglass tra la parte anteriore e quella posteriore dell'abitacolo, lo si deve all'esperienza statunitense: l'autista di polizia non deve occuparsi di eventuali attacchi della persona fermata e questo rende più sicuro il tragitto verso l'ufficio. Sicuro per tutti: per la collettività, per il fermato e per il poliziotto.

### Gran Bretagna

Il 28 maggio 2009 Scotland Yard è al centro di critiche per un presunto eccessivo uso di sirene nella City, che avrebbero contribuito in modo determinante all'inquinamento acustico londinese. Il capo della Polizia Metropolitana, sir Paul Stephenson, promette protocolli di attivazione più severi<sup>II</sup>, ma in un contesto come quello della capitale inglese non si può prescindere dall'uso dei dispositivi. Il giorno dopo, nella notte del 29 maggio, un'auto della polizia impegnata in un intervento urgente nel West Ham, quartiere periferico di Londra, investe e uccide Khaleel Rehman<sup>III</sup>, un ragazzo di 16 anni in bicicletta. L'impatto è devastante non solo perché provoca la morte di Khaleel, ma perché genera il solito consueto crollo di fiducia nell'operato dell'intero corpo di polizia. Il poliziotto alla guida non aveva la sirena azionata ma faceva uso dei soli lampeggianti: venne sospeso dal servizio. Alcuni mesi dopo, una commissione indipendente incaricata di investigare sull'incidente stabilì che l'urgenza c'era e che le ragioni operative che avevano indotto il poliziotto a tenere le sirene spente erano giuste. E Khaleel aveva attraversato la strada a un semaforo pedonale, rosso<sup>IV</sup>.

La legge britannica consente a un veicolo in servizio di polizia, che faccia uso di sirene e lampeggianti, di superare limiti di velocità e semafori rossi, ma le procedure sono ferree e ogni autopattuglia ha sistemi di videoregistrazione che permettono di ricostruire ogni evento particolare. Anche la legge italiana lascia teoricamente ampio spazio di comportamento al conducente di polizia, al quale è negata





però la proceduralizzazione della guida urgente e questo lascia l'operatore alla mercé di sé stesso.

L'errore non è quasi mai visto come un'opportunità professionalmente migliorativa e in un contesto, come quello del nostro paese, in cui vi è una parte di opinione pubblica fortemente e preconcettualmente ostile alla *polizia*, ciò può apparire come una forma di chiusura alle aspettative della società la quale potrebbe anche smettere di chiedere la testa del carnefice, se si dimostra che di carnefice non si tratta e che, onestamente, si farà di tutto per non ripetere quell'errore. Secondo noi dell'ASAPS si tratta di occasioni mancate. Così anche un semplice incidente stradale può divenire pretestuosamente omicidio volontario e richiedere, in un paese in cui la trasgressione alle regole della strada sembra essere endemica, la forca per l'agente al volante.

L'esempio ci viene offerto dalla morte, avvenuta il 15 luglio 2009, di Carlotta Fondelli, 18 anni, investita ad un incrocio da un'auto civetta della Polizia Municipale di Firenze. L'agente alla guida è stato condannato, in primo grado, a 2 anni e 8 mesi di reclusione.

Nello stesso periodo, due conducenti "civili", imputati per omicidio colposo aggravato in un caso dall'ebbrezza e dall'altro dalla velocità, sono stati condannati, nella stessa città, a 15 mesi.

### Francia

La legislazione francese è sostanzialmente identica a quella degli altri paesi, Italia compresa. Il codice della strada prevede che i veicoli d'*interesse generale*, tra cui quelli delle forze di polizia, siano esonerati dal rispetto delle regole stradali, purché la sirena sia accesa e tale eccezionale condotta non metta a rischio la vita degli altri<sup>V</sup>.

### Spagna

Le auto della Guardia Civile, della Polizia Nazionale e di quelle a ordinamento locale, sono autorizzate a far uso dei dispositivi di allarme in caso di chiamate per reati contro la persona e il patrimonio o quando vi siano da portare soccorsi medici o tecnici per calamità. L'articolo 68 del codice della strada iberico<sup>VI</sup> è del tutto in linea con il nostro e con quello francese e mette il conducente davanti alle proprie responsabilità. Peraltro, in Spagna, è molto forte – tra gli appartenenti alle polizie dello stato e locali – lo scoramento per la progressiva perdita di professionalità che i continui tagli impongono alla collettività, con una crescita esponenziale del rischio.

### Germania

L'utilizzo dei cosiddetti *segnali speciali*, in Germania, è disciplinato dall'articolo 38 del codice della strada (*Straßenverkehrsordnung*) e come la gran parte delle leggi vigenti a Berlino è rigorosamente rispettata. La Polizia e i mezzi di soccorso possono farne uso solo in alcune particolari condizioni: quando l'incolumità di una o più

persone è a rischio, quando è necessario scongiurare una minaccia per l'ordine o la sicurezza pubblica o per catturare latitanti. Il testo dell'articolo 38 precisa che "...tutti gli altri utenti della strada sono tenuti a fornire immediatamente percorso libero..."

La Germania contempla nel codice che in caso di emergenza autostradale, qualora la corsia di emergenza sia impercorribile o congestionata, gli utenti che si trovano tra la prima e la seconda corsia a sinistra devono formare un varco e tenere via libera. Chi lavora nelle autostrade italiane sa bene quanto sarebbe importante avere una norma di questo genere anche nel nostro paese...

I veicoli che possono essere dotati di lampeggianti e sirene sono tutti indicati all'articolo 35: si tratta di polizia, vigili del fuoco, protezione civile e soccorso sanitario. Il comportamento dei conducenti in sirena è chiaro: quando i dispositivi sono azionati, possono commettere – protetti dalle cause di giustificazione – tutte le violazioni che vogliono, ma in caso di incidente dovranno sempre poter dimostrare di aver agito nel rispetto della vita altrui.

### Austria

Le regole vigenti in Austria sono assolutamente in linea con il resto del mondo: lampeggiante e sirena sono sanciti per legge e nonostante l'articolo 26 del codice stradale lasci ampia discrezionalità al comportamento del conducente (previsto anche il contromano!), l'elenco di situazioni che prevedono l'accensione dei dispositivi è estremamente scarno: sicurezza, soccorso e compiti protocolari in caso di visite di stato. In tutti i casi, però, la responsabilità dell'autista è molto alta.

### Svizzera

La legislazione svizzera non parla di *segnali speciali*, ma di "*segnali di pericolo speciali*." Non che la cosa cambi molto, anzi... L'articolo 27, comma 2 della Legge sulla circolazione stradale recita che in caso sopraggiungano veicoli di soccorso o di polizia, il conducente deve immediatamente liberare la strada. La stessa legge, però, indica chiaramente che tutti i conducenti di veicoli speciali, che facciano uso di lampeggianti e sirena durante la marcia, devono sempre dimostrare di fare uso della necessaria prudenza, nonostante il diritto naturale ad avere sempre la precedenza su tutti...

<sup>I</sup> LAPD Bids Farewell to 3 Officers Killed in Patrol Cars' Collision HYPERLINK "<http://articles.latimes.com/1988/dec/17>" December 17, 1988 - ANDREA FORD - Times Staff Writer - [http://articles.latimes.com/1988-12-17/local/me-189\\_1\\_patrol-cars](http://articles.latimes.com/1988-12-17/local/me-189_1_patrol-cars)

<sup>II</sup> "Police sirens 'can make areas seem dangerous' says Scotland Yard chief" - The Telegraph - 28 maggio 2009.

<sup>III</sup> Police crash car 'had siren off' - BBC News - 29 maggio 2009

<sup>IV</sup> Findings of investigation into death of Khaleel Rheman - Independent Police Complaints Commission (IPCC) - 28 October 2010

<sup>V</sup> Code de la route - Partie réglementaire - Livre IV : l'usage des voies - Titre III : dispositions complémentaires applicables à la circulation de certains véhicules - Chapitre II : véhicules d'intérêt général - Article R432-1

<sup>VI</sup> Artículo 68. Facultades de los conductores de los vehículos prioritarios.