



L'azione "a terra": scenario ad alto rischio operativo nei posti di controllo e negli interventi per incidenti stradali

L'espressione "intervento a terra" indica la situazione operativa in cui l'equipaggio dell'auto/motopattuglia deve discendere dal veicolo per proseguire l'azione a piedi, lasciando quindi i mezzi nella cosiddetta fase di "sosta operativa".

Sono le statistiche, purtroppo, ad indicare nella circolazione a bordo dei veicoli di servizio l'attività più rischiosa per gli operatori di polizia, in conseguenza degli incidenti stradali in cui possono restare coinvolti gli equipaggi delle varie forze ad ordinamento statale e locale.

La prosecuzione dell'azione a terra non coincide tuttavia con la fine dei problemi, anzi.

Al rischio di essere parte dinamica di una collisione – che si amplifica in misura esponenziale in caso di servizio urgente d'istituto – si sostituisce semplicemente il rischio di divenire parte passiva di un investimento da parte di uno o anche più veicoli, sopraggiungenti sulla scena d'intervento.

Malauguratamente, sono anche in questo caso i numeri a mettere in luce come siano tanti gli operatori di polizia a restare vittime d'incidenti maggiori, ovvero di eventi che comportino la morte o gravi lesioni.

Non è tanto la gravità delle conseguenze a destare allarme – alquanto prevedibile, data la sproporzione di energie cinetiche tra un veicolo lanciato in velocità ed un essere umano appiedato – quanto piuttosto il semplice fatto che tali accadimenti si verifichino con frequenza tale da imporre qualche seria riflessione.

Gli scenari di azione a terra sui quali si verificano incidenti gravi coincidono con gli interventi in caso di incidente stradale e con le attività di controllo su strada, segnatamente nei posti di controllo – questi ultimi operati come attività di routine quotidiana rispetto a dispositivi più complessi, come i posti di blocco, assai più rari.

Muovendo dal presupposto che il rischio - inteso come probabilità e gravità delle conseguenze dannose di un evento ipotizzabile – non può mai essere azzerato del tutto, soprattutto quando entra in gioco anche una sola variabile non controllabile, dobbiamo accettare il fatto che almeno una parte dei drammatici casi di investimento di operatori

"a terra" fosse probabilmente inevitabile.

La presenza di un operatore appiedato sulla carreggiata è di per sé fonte di rischio intrinseco, a prescindere dall'attività nella quale sia concretamente impegnato.

Così soddisfatte – almeno in parte – le inevitabili istanze dei sostenitori della fatale ineluttabilità degli incidenti di servizio, proviamo ad andare oltre, pur consapevoli che il primo passo che ci sia da fare non sia in avanti, bensì indietro.

Non un passo soltanto, perché in realtà ne occorrono due, a ritroso: il primo nel tempo ed il secondo sulla strada, nella realtà operativa quotidiana.

Tornare indietro dal punto di vista temporale, significa riportare alla memoria le tragiche circostanze nelle quali molti operatori hanno perduto la vita perché investiti, dolosamente o colposamente, sulla scena di incidenti stradali o di controlli su strada.

Questo passo indietro ci serve per affermare che, in Italia, la perdita della vita di un operatore di polizia in servizio rimane un sacrificio fine a sé stesso, una fatale casualità che può ripetersi ancora senza che sia umanamente possibile impedire che si verifichi nuovamente.

In realtà – ed ecco il secondo passo a ritroso di cui parlavamo – avrebbe dovuto essere sufficiente il primo investimento ad un posto di controllo, perché si stabilisse a livello generale che gli operatori non debbano mai esporsi sulla traiettoria dei veicoli in avvicinamento per intimare loro di fermarsi, con l'apposito segnale distintivo oppure in uniforme; un passo indietro piuttosto che uno avanti, sulla carreggiata.

La differenza che passa tra riuscire ad evitare un impatto potenzialmente letale, oppure entrare a far parte di statistiche che in Italia non interessano a nessuno – a parte ASAPS, tra l'altro l'unico soggetto che si preoccupi di tenere traccia di questi accadimenti.

Nella latenza d'indicazioni operative certe ed univoche, ognuno prosegue imperterrito per la sua strada; così come si continua a presentarsi in servizio paludati in abiti ottocenteschi, così si hanno quasi ogni giorno dai media notizie di investimenti realizzati o tentati ai danni degli

appartenenti ai corpi di polizia statale e locale, verificatisi durante l'effettuazione di controlli su strada.

Se pur con frequenza fortunatamente minore, gli investimenti sulla scena di incidenti stradali provocano tuttavia conseguenze più gravi.

Per un principio di stretta coerenza tra pensiero ed azione, anche in questo caso non si è ravvisata la necessità di un'indicazione operativa a livello generale, che stabilisca inequivocabilmente l'ordine delle priorità ai fini della sicurezza di intervento sul luogo di un sinistro stradale.

D'altronde, il rispetto per la sfera di autonomia organizzativa e gestionale dei singoli corpi e servizi di polizia statale e locale – espressione dietro la quale si cela l'incapacità di uniformare e standardizzare le attività comunemente espletate da ognuno dei predetti corpi e servizi – è una delle principali cause dell'arretratezza in cui versa lo stato della sicurezza operativa in Italia; ognuno resta libero di fare o non fare qualcosa per conto proprio al fine di prevenire il ripetersi di perdite irreparabili, a prescindere da come e quanto facciano le altre divise di differente foggia e colore.

Intanto, la scia di sangue continua ad allungarsi.

Tecnicamente, però, si può fare molto per ridurre il rischio d'incidenti fatali, ed anche se non vi sia da confidare nella realizzazione di una regia centralizzata per la sicurezza operativa, quanto meno può essere la consapevolezza dei singoli a giocare un ruolo determinante.

La morte di un poliziotto non è utile a nessuno, e vogliamo azzardare l'ipotesi che non lo sia soprattutto per il poliziotto in questione.

Agire su di uno scenario di rischio – nella fattispecie, incidente stradale o posto di controllo – significa individuare un ordine di priorità operative (le c.d. "azioni-chiave") ben preciso: il concetto di gestione della sicurezza di scenario è comune a tutti gli interventi a terra che prevedano la prosecuzione dell'attività in un luogo determinato e circoscritto, esaurendosi quindi sul posto; sfuggono a questo principio i contesti dove l'azione si sviluppi in modo lineare sul territorio, come, per es., l'inseguimento - a piedi, in moto o in auto - di un sospetto.

Gestire la sicurezza di scenario significa operare l'attività d'istituto prevenendo per quanto possibile il rischio d'incidenti, per il personale operante e per i terzi, attraverso la creazione di una zona adeguatamente sicura in funzione delle finalità di servizio.

Qualora un evento sinistroso si sia già verificato e vi sia pertanto un'emergenza in atto, allora si parla, più propriamente, di stabilizzazione della sicurezza di scenario, poiché si tratta di controllare l'emergenza stessa, contenendola sotto il profilo della sua evoluzione per impedirne l'ulteriore diffusione – c.d. "rischio evolutivo"; vi dedicheremo la seconda parte di questo intervento, nel prossimo numero della rivista, trattando dello scenario di incidente stradale.

Con riferimento al posto di controllo, la prima "azione-chiave" consiste nell'individuare con la massima attenzione la località idonea, segnatamente quella che presenta due ordini di vantaggi: un posizionamento sicuro per il personale operante, minimizzando l'esposizione sulla carreggiata dei veicoli di servizio e dei relativi equipaggi "a terra", ed una visuale che permetta di avvistare tempestivamente i veicoli in avvicinamento, per intimare l'ALT con adeguato preavviso ed evitare reazioni brusche ed imprevedibili negli utenti, maldestramente sorpresi dall'improvviso scatto per aria di una paletta tardiva.

La visibilità a monte del posto di controllo permette di

valutare opportunamente l'andatura ed il comportamento tenuto dai veicoli in avvicinamento, in rapporto alla densità ed andamento del traffico circostante – posizione, distanza e direzione degli altri veicoli; "leggere" queste informazioni in tempo utile può consentire di prepararsi tempestivamente al sopraggiungere di veicoli lanciati a forte velocità in fase di sorpasso, optando magari per soluzioni operative diverse.

Per esempio, anziché intimare l'ALT ad un *target* che proceda pericolosamente, correndo il rischio di innescare un incidente, si può scegliere una variabile "dilatoria", procedendo ad un'intercettazione dinamica: saliti a bordo del veicolo di servizio e lasciato che il soggetto oltrepassi indisturbato la zona del posto di controllo, si può prendere successivamente contatto ed intimare il conducente in movimento, in località opportuna.

Il diverso grado di interferenza con il traffico veicolare è proprio la principale differenza tra posto di controllo e posto di blocco; mentre nel primo caso si opera in assenza di segnalamento e non viene attivato alcun dispositivo per rallentare ed incanalare il flusso della circolazione, nel secondo caso vengono predisposti tutti gli accorgimenti per segnalare il graduale abbattimento a zero della velocità di tutti i veicoli che si trovino sulla direttrice interessata, a monte del posto di blocco, con eventuale deviazione verso una zona di controllo esterna alla carreggiata (solitamente un piazzale di sosta o un'area di fermata).

La seconda azione-chiave consiste nel cercare di evitare, una volta per tutte, di ricadere sistematicamente in uno dei peggiori errori mortali che si possano commettere durante un controllo stradale: avanzare con la paletta in mezzo alla strada, esponendosi fisicamente davanti al veicolo in avvicinamento che si intenda fermare.

Il tema è già stato affrontato in passato sulle pagine del Centauro e sul sito ASAPS – analogamente alla *vexata questio* dell'uso delle cinture sui veicoli di polizia – ed oramai le reiterazioni non possono più trovare scuse di sorta.

La divisa non rappresenta più l'insuperabile baluardo che si erge in mezzo alla strada; chiunque continui a pensarlo ed a comportarsi come tale è soltanto uno sciocco.

Il rischio di essere investiti – dolosamente o colposamente, poco importa – deve essere assolutamente evitato, partendo dal presupposto che se un utente non riesca ad avvedersi di una paletta tempestivamente agitata sulla sua traiettoria, ciò dipenda soltanto dal suo personale disinteresse in merito – per motivi dolosi o colposi che potranno anche essere acclarati successivamente, nella più serena certezza che l'investimento di un operatore al momento dell'intimazione di ALT non porti alcun vantaggioso contributo all'accertamento dei fatti.

Anche se il Centauro ed il sito ASAPS possono – più che legittimamente – non rappresentare la lettura preferita di tutti gli operatori di polizia, dovrebbero essere comunque sufficienti le sagome stese sull'asfalto sotto lenzuola bianche ad impartire lezioni tanto drammaticamente, quanto pervicacemente, disattese. ■

(segue)

***Ispettore Polizia Municipale di Firenze
Istruttore Area S.A.F.E.**