

Bologna, 10 agosto 2000

Prot. Uff. n.

AL SIGNOR SINDACO
GIORGIO GUAZZALOCA

Sua sede

INTERPELLANZA

Il sottoscritto Giuseppe Paruolo, consigliere del gruppo consiliare DEMOCRATICI CON PRODI,

premessato che

da un'analisi da me effettuata sui dati relativi agli incidenti gravi e alle multe per eccesso di velocità nel corso del 1999 nel comune di Bologna (e di cui le allego i risultati di dettaglio contenuti in un documento che ho già fatto pervenire all'assessore competente e al comandante della P.M.), emergono alcuni risultati che ritengo di particolare rilevanza. In particolare:

1. Nel 1999 il telelaser è stato utilizzato in modo operativo dalla polizia municipale sulle strade di Bologna per circa 437 ore, ossia il 5% del tempo complessivo (indipendentemente dal fatto che la P.M. ne abbia in dotazione uno o più di uno).
2. Prendendo in considerazione l'asse stradale più controllato (nel 1999 è stato il tronco via Corticella / via Stendhal / via Shakespeare) la probabilità di incontrare una pattuglia col telelaser è pari allo 0,3% (del tempo); in ogni altro luogo è stata inferiore.
3. La stragrande maggioranza dei controlli comunque viene fatta nei giorni feriali (multe di domenica: 0 su 1951) e negli orari 9-13 e 14-20.
4. Ogni qualvolta il telelaser è stato utilizzato, le infrazioni sono state rilevate a getto continuo: il tempo medio per multa risulta essere di circa 13 minuti e mezzo: praticamente il tempo necessario a compilare il verbale, e subito c'è un altro automobilista da multare.
5. La scelta dei posti su cui effettuare i controlli è con evidenza quella su cui è massima la probabilità che il limite venga superato, ossia le strade ad alto scorrimento e con limite di velocità a 50 all'ora.
6. Se si confrontano le 30 strade più controllate (97% delle multe) con i luoghi ove sono avvenuti gli incidenti gravi (mortalità o con prognosi riservata, sulla base dei dati forniti dalla Polizia Municipale) si nota (sfatando un luogo comune) che la correlazione è molto bassa: la maggior parte degli incidenti gravi accade su altre strade, e se si tenesse conto degli orari in cui avvengono gli incidenti è probabile che la correlazione sarebbe ancora più bassa.

Da questa analisi si può dedurre che di fatto la strategia adottata è stata quella di scegliere le strade dove molte persone superano normalmente i limiti, e al tempo stesso ridurre ad un certo minimo i tempi di controllo, come se lo scopo fosse quello di raggiungere una certa quota di multe. Viceversa, l'impatto sulla realtà appare minimo o nullo: gli automobilisti continuano a superare i limiti di velocità (soprattutto dove questi sono con tutta evidenza tenuti troppo bassi rispetto alla natura del corpo stradale), e dei tanti non in regola, qualcuno viene multato. Ma il fatto che nel

momento dei controlli le multe sono a getto continuo costituisce una prova che non sono i "pirati della strada" ad essere colpiti, ma un campione pseudo-casuale della maggioranza degli automobilisti che tende a superare i limiti di velocità sulle strade ad alto scorrimento. Infine, e quel che è peggio, gli incidenti continuano ad avvenire soprattutto in altri luoghi rispetto a quelli controllati, e ci sono poche probabilità che chi guida in modo veramente pericoloso venga effettivamente multato prima che causi incidenti.

interpella la S.V.

per sapere:

- se la strategia di fatto adottata dalle pattuglie della P.M. dotate di telelaser per il controllo della velocità è il frutto di una precisa direttiva, o altrimenti quali sono i motivi del loro comportamento;
- nel caso sia una precisa scelta di strategia, quali sono le motivazioni che la ispirano;
- se non sia da ritenere più appropriata una strategia che punti a moltiplicare la presenza delle pattuglie sulle strade minori (quelle tipicamente con una corsia per senso di marcia e con autovetture parcheggiate lungo i marciapiedi, e che poi sono proprio le tipologie di strada su cui capita che accadano incidenti gravi), sulla base della considerazione che l'infrazione seria dei limiti di velocità su strade di quel tipo configuri una pericolosità oggettiva della guida che merita di essere sanzionata molto di più del superamento dei limiti su strade a più corsie e ad alto scorrimento e con limiti di velocità in molti casi sottodimensionati;
- quali altre scelte di fondo l'Amministrazione intende fare per conseguire l'obiettivo di ridurre e in prospettiva portare a zero sia il numero delle infrazioni che degli incidenti, e con quali mezzi e strategie intende procedere sul piano operativo.

Il consigliere
Giuseppe Paruolo