

A woman with a backpack is seen from behind, looking towards a blurred car with its headlights on at night. The scene is illuminated by the car's lights, creating a bokeh effect in the background.

# Velocity

Programma di  
**riduzione della velocità**  
nei centri urbani

La riduzione della velocità nei centri  
urbani è la priorità assoluta  
per la tutela delle utenze deboli

## La riduzione della velocità nei centri urbani è la priorità assoluta per la tutela delle utenze deboli

### I problemi...



#### L'emergenza distrazione

Negli ultimi anni la distrazione è divenuta senza dubbio **il principale fattore di incidentalità**. Le cause di tale fenomeno, che riguarda tutti gli attori in campo, compresi i pedoni, sono principalmente legate ad un uso sempre più indiscriminato di smartphone e di apparati tecnologici in genere, e ai ritmi convulsi di vita che portano a distogliere tempo e concentrazione da un'attività ritenuta semplice e poco significativa come il muoversi su strada.



#### Il ruolo della velocità

Per contro tutti sanno che la velocità elevata è spesso causa di gravi incidenti, ma tale fattore nel complesso è molto sottovalutato perché, in uno scenario che vede una sempre minore attenzione su strada, acquisisce una importanza sempre maggiore come **concausa** di incidente e come **causa di gravità** dell'incidente stesso.



#### Il contesto urbano

Quanto esposto appare ancora più veritiero e importante nei contesti urbani dove i fattori di imprevisto crescono esponenzialmente e dove la compresenza di mezzi e utenze deboli rende potenzialmente letali anche velocità apparentemente modeste.

**Per questo il contenimento della velocità nei centri urbani deve diventare una priorità assoluta se si vogliono tutelare le utenze deboli.**



#### Le difficoltà ad affrontare il fenomeno

A dispetto dell'importanza e della gravità del problema, per le amministrazioni coinvolte risulta estremamente difficile riuscire a fare rispettare i limiti di velocità, sia perché l'eccesso di velocità è estremamente diffuso, sia perché a livello mediatico l'attività di contrasto alle infrazioni è spesso osteggiata, sia perché l'attuale quadro normativo risulta inadeguato nel supportare azioni di contrasto decise ed efficaci.

### ... la soluzione:

#### VeloCITY, un progetto articolato per la riduzione della velocità nei centri urbani

Per aiutare gli Enti locali e i loro organi di Polizia a gestire un quadro così complesso e a contenere la velocità nei tratti urbani, la Fondazione ASAPS, l'Associazione di Psicologi del Traffico «GB Tiengo» e Noisicuri Project hanno dato vita al programma VeloCITY, un progetto multidimensionale che raggiunge l'obiettivo attraverso 6 fasi operative ben distinte e sinergiche.

1

## Studio del problema e analisi risultati

La velocità è un problema molto sottostimato, sia dall'utente della strada sia dagli addetti ai lavori a tutti i livelli.

Tutto ciò deriva da una conoscenza parziale del problema basata su esperienze personali e luoghi comuni superficiali, che negli anni hanno portato a giudicare il fenomeno più sotto l'aspetto "multe-cassa" che su quello della sicurezza.

Questo approccio deve essere sostituito da un approfondimento scientifico di tutti gli aspetti inerenti la velocità, sia dal punto di vista fisico sia psicologico, e da un diverso criterio di valutazione dell'operato degli Enti Locali: **non il numero delle sanzioni elevate ma il risultato in termini di sicurezza!**

La tabella sottostante riporta la sintesi dei risultati di calo delle infrazioni e delle velocità conseguito da subito e dopo circa 12 mesi grazie alle metodologie introdotte dal progetto **VeloCITY**.

### Calo delle infrazioni e delle velocità in 96 Comuni monitorati dopo l'adesione a VeloCITY

	Calo immediato	Dopo un anno
Calo infrazioni totali	-62,96%	-56,98%
Calo infrazioni gravi (> 90 km/h)	-93,57%	-94,34%
Calo della velocità	-11,50 Km/h	-10,96 Km/h

(Fonte ASAPS 2019)

**Il monitoraggio delle velocità e dei risultati via via conseguiti deve diventare la guida indispensabile per gestire le diverse fasi del progetto e per introdurre i giusti correttivi in corso d'opera.**

2

## Contrasto alle infrazioni

### Metodologia di supporto alla prevenzione e controllo

In un quadro così complesso, le probabilità di successo del progetto sono legate all'efficacia delle soluzioni tecnico-operative messe in campo dalle amministrazioni.

Non ci riferiamo alle diverse tecnologie per il controllo disponibili (tutte più o meno efficaci nel rilevare le infrazioni), ma alla metodologia di utilizzo delle stesse, perché le limitazioni normative che impongono la presenza costante degli agenti e la visibilità della postazione hanno reso i controlli in ambito urbano sempre più sporadici e inefficaci.

Fin dal 2007 il progetto **Noisicuri** (le cui importanti esperienze sono confluite *in toto* nel nuovo progetto), con la propria équipe di psicologi del traffico ha prima ideato, sperimentato e consolidato nel tempo la metodologia basata sul **principio della percezione del controllo**, legata alla presenza su strada di colonnine arancioni ad alta visibilità, per aumentare nell'utente la percezione spazio-temporale del controllo. Il sistema, divenuto ormai uno standard per la prevenzione in ambito urbano, ha ottenuto risultati molto lusinghieri ma ha il limite di essere fisso in determinati punti (e quindi meno efficace sul territorio) e piuttosto complesso da utilizzare (pertanto alla lunga percepito come "finto" controllo).

La metodologia VeloCity ha quindi introdotto delle innovative soluzioni in grado di superare queste limitazioni e garantire il massimo risultato all'azione di prevenzione e controllo delle polizie locali anche nel lungo periodo. Tale metodologia è meglio descritta in seguito.



## un progetto multidimensionale in 6 fasi operative

3

### Protocollo operativo (codice etico)

Il quadro normativo che regola i controlli di velocità è particolarmente penalizzante per il contesto urbano.

La metodologia VeloCITY è stata pensata e sperimentata proprio per porre rimedio a queste lacune normative che rischiavano di togliere efficacia alla funzione preventiva del controllo.

Perché tale metodologia risulti efficace anche nel lungo periodo è tuttavia fondamentale attivare i controlli con la giusta severità e il tema del criterio applicativo della norma (visibilità, modalità di contestazione, posizionamento degli agenti, segnalazione della postazione ecc.) resta dunque di importanza centrale per la riuscita del progetto. A tal fine l'ASAPS ha definito un **protocollo operativo** (vedi box a destra) che contempla:

- la massima aderenza al dettato normativo
- la giusta severità dei controlli (e quindi la massima sicurezza per i cittadini).
- Il pieno rispetto dei diritti dell'utente.

Con l'adesione a tale protocollo l'Ente vira decisamente verso un'operatività efficace e virtuosa.

4

### Fase educativo- culturale

I comportamenti scorretti su strada derivano soprattutto da una insufficiente conoscenza del problema e da una errata percezione del rischio da parte dell'utente. Eliminare tali comportamenti solamente intervenendo su strada in modo più o meno coercitivo è impossibile: **è necessario intervenire anche sul piano culturale**, al fine di far crescere la consapevolezza dei pericoli nell'utente e far meglio comprendere l'importanza dell'azione di contrasto svolta dall'Ente. Il progetto prevede quindi numerosi interventi di natura educativo-culturale rivolti ai cittadini delle diverse fasce di età.

5

### Fase mediatica

Per completare la progettualità è fondamentale infine **coinvolgere i media** al fine di divulgare i messaggi della campagna, contribuire a diffondere la cultura della sicurezza, far meglio comprendere la natura e l'importanza dell'azione svolta dall'amministrazione e dal corpo di polizia, sostenere e facilitare lo svolgimento delle operazioni. Il programma prevede dunque il massimo supporto operativo anche in questo importantissimo settore di intervento.

6

### Fase legale

L'aver introdotto metodologie operative del tutto finalizzate alla sicurezza anziché alla repressione, aver dato pieno rispetto al quadro normativo e applicato la norma il chiave etica presuppone poi necessariamente sostenere la bontà del proprio operato anche in sede giudiziale, affinché interpretazioni errate e sentenze inappropriate non vanifichino l'importante lavoro svolto dall'Ente. A tal fine la Fondazione ASAPS ha costituito le base per il pieno sostegno sul piano giudiziale agli Enti aderenti al progetto, condizione essenziale per la buona riuscita dell'iniziativa.

#### Protocollo operativo per la sicurezza stradale urbana

1. Azione educativo-culturale
2. Azione di contrasto ai comportamenti illeciti e pericolosi
3. Promozione della collaborazione e mutuo aiuto tra enti locali
4. Utilizzo etico ed equilibrato della tecnologia
5. Tutela del valore correttivo della sanzione
6. Monitoraggio e divulgazione
7. Sostegno e formazione del personale
8. Sostegno giudiziale operato della polizia locale
9. Gestione virtuosa dei proventi sanzionatori
10. Sostegno e solidarietà alle vittime

Con VeloCITY nasce una vera e propria metodologia universale di contrasto alle infrazioni sul territorio, in grado di incarnare in modo *random* sia le funzioni di prevenzione che quelle di controllo



Il sistema **VeloCITY** non punta a collocare in ambito urbano finte e improprie "postazioni fisse" (non funzionali e numericamente insufficienti in città), bensì a creare uno specifico strumento di supporto all'attività di prevenzione e controllo nei centri urbani. Ma come?

Il primo passo è la creazione di un contenitore (pratico, leggerissimo, specifico per ogni apparecchiatura) in grado di ospitare stabilmente il rilevatore, sostituendo *in toto* la custodia originale e facilitando così al massimo grado le operazioni di trasporto e messa in funzione del sistema.

Insieme alla relativa apparecchiatura e al cartello identificativo del controllo già integrato, il contenitore diviene un tutt'uno che costituisce la "testa attrezzata" da utilizzare con i diversi supporti (mobili o fissi) previsti dal sistema.

# 1



La prima opzione d'uso per la testa attrezzata è la sua collocazione su un'apposita base mobile (leggera, facilmente trasportabile, dotata di piedini per regolare altezza e inclinazione), per costituire una postazione mobile di controllo attivabile *random* su tutto il territorio. Questa modalità operativa sostituisce i supporti normalmente utilizzati durante il controllo (cavalletto o auto di servizio) con i seguenti importanti vantaggi:

- ottimizzazione dei tempi di montaggio;
- massima regolarità della postazione di controllo, resa "oggettivamente visibile" dal cartello identificativo della postazione stessa (art. 142 comma 6: "... postazioni... presegnalate e ben visibili ricorrendo all'impiego di cartelli...");
- maggiore flessibilità e discrezionalità operativa per gli agenti;
- creazione di uno standard operativo in grado di divenire "icona del controllo" agli occhi dell'utente.

# 2

# 3

Creata uno strumento di controllo efficace, evidente e riconoscibile a tutti gli utenti è ora possibile riprendere la metodologia dei box vuoti collocati su strada, adesso molto più credibili perché frequentemente e facilmente attivabili con lo scambio della testa

dissuasiva con la testa attrezzata.

I box collocati su strada hanno anch'essi delle caratteristiche fortemente innovative:

- dimensioni molto più contenute per diminuirne l'invasività;
- agganciati su apposite piastre, quindi facilmente collocabili a turno su vari punti;
- dotati di molle alla base e al centro per attutire eventuali urti.

La facilità di utilizzo e i tempi irrisori di montaggio favoriscono adesso un uso frequente del controllo, elemento essenziale per garantire la massima efficacia dissuasiva nel tempo.

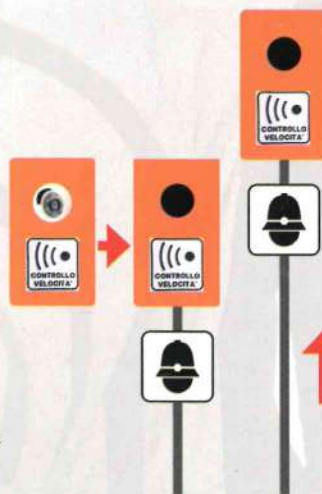


# 4

Un ulteriore impiego della testa attrezzata è la sua collocazione in quota, in sostituzione di una testa dissuasiva collocata in cima a un palo telescopico in grado di alzarsi e abbassarsi facilmente per consentire il caricamento del rilevatore. Questa modalità è estremamente utile perché consente:

consentire il caricamento del rilevatore. Questa modalità è estremamente utile perché consente:

- l'utilizzo del sistema anche in siti particolarmente scomodi e angusti;
- l'utilizzo del sistema anche in presenza di ostacoli o auto parcheggiate;
- una maggiore credibilità di tutto il sistema perché meno accessibile ai curiosi e più simile alle postazioni di controllo permanenti.



**Pensato per i contesti urbani e metropolitani, VeloCITY introduce questi importanti livelli di innovazione:**

- massima facilitazione dell'utilizzo delle apparecchiature
- dimensioni molto ridotte
- massima aderenza al concetto di "postazione di controllo" definita dalla norma
- massima facilità di spostamento *random* sul territorio
- minimo livello di invasività su strada (sia in termini dimensionali che di pericolosità in caso di impatto)
- utilizzo in contesti più vari e numerosi (minore ingombro, utilizzabile anche su palo)

# Velocity

è un progetto sviluppato nell'ambito della campagna nazionale ATTENTA-MENTE! da:



Campagna contro la **distrazione** e i **comportamenti errati** sulle strade urbane



Fondazione creata dall'associazione ASAPS (Associazione Sostenitori e Amici della Polizia Stradale) per capitalizzare la trentennale esperienza maturata nel campo della sicurezza stradale e metterla a disposizione di importanti progetti specificamente finalizzati alla sicurezza urbana.

La **Fondazione ASAPS** nel progetto cura in particolare:

- la componente formativa in termini normativo-legali;
- l'assistenza legale agli enti e la tutela della loro immagine;
- gli aspetti etici del progetto;
- i rapporti con i media nazionali.



Associazione no-profit creata nel 2019 dagli Psicologi del progetto Noisicuri per ricordare l'importante figura del coordinatore Giovambattista Tiengo e proseguirne l'opera.

Promuove e divulga la componente scientifica della sicurezza stradale basata sugli studi di psicologia del traffico.

L'associazione nel progetto cura in particolare:

- la componente formativa di natura psicologica;
- i progetti educativi e culturali.



Realtà imprenditoriale che da anni opera sulla sicurezza stradale presso gli Enti Locali proponendo, attraverso il progetto Noisicuri, un approccio globale al tema sicurezza stradale e la particolare cura degli aspetti culturali e di sensibilizzazione dei cittadini.

**Noisicuri Project** nel progetto cura in particolare:

- la diffusione capillare del progetto;
- i rapporti diretti con gli enti;
- la fase tecnico operativa del progetto
- Il coordinamento dei progetti.