



IMPOSTAZIONI OPERATIVE PER AGENTI DI POLIZIA LOCALE

**a cura di Tony Zanti, CLET
(Certified Law Enforcement Trainer)**

www.justforce.com

LA SICUREZZA OPERATIVA DURANTE IL SERVIZIO DI PATTUGLIA

2^ PARTE

Nella prima parte della presente discussione di Tecniche Operative per la Polizia Locale, abbiamo parlato di due recenti e separati incidenti occorsi ad un Agente di Polizia e ad un Comandante di un Dipartimento di Polizia, negli Stati Uniti d'America. Il primo, durante il fermo di un autoveicolo lungo il ciglio della strada, era stato schiacciato sotto le ruote dell'auto di pattuglia, perché un'autovettura era stata spinta contro di essa dall'impatto con un'altra autovettura, che a sua volta l'aveva tamponata. L'Agente si trovava tra l'auto di pattuglia e l'auto che aveva fermato e non ha avuto scampo. Il secondo era stato coinvolto in un incidente stradale, da lui medesimo causato, per non aver rispettato il diritto di precedenza di un altro veicolo – un pick-up – che aveva urtato l'autovettura di Servizio che guidava, uccidendolo. Due disgrazie che forse avrebbero essere potuto evitate, seguendo alcuni semplici e logici accorgimenti. Precedentemente abbiamo discusso della Sicurezza dell'Agente durante la guida, in questo articolo parleremo della Sicurezza dell'Agente durante il fermo di un autoveicolo.



Innanzitutto, per chi si chiedesse che cos'è la Sicurezza Operativa... E' un termine che ha un significato specificamente diverso dall'*Operational Security* dell'Inglese-Americano e che era virtualmente sconosciuto nel linguaggio tecnico-operativo italiano. Una prima descrizione del termine si trova nella prefazione al libro da me scritto, il "Manuale professionale per la Guardia Particolare Giurata", edito nel Novembre del 2000.

“La Sicurezza Operativa è l'insieme delle Tecniche e delle Tattiche necessarie a garantire lo svolgimento sicuro del compito operativo e permettere all'Operatore, oppure al Gruppo, di portare a termine detto compito con successo e minimizzare i danni fisici che possono loro derivare da questa azione”.

La Sicurezza Operativa, quindi, ha tutto a che vedere con il compito svolto dall'Agente di Polizia Locale durante il Servizio, del quale la pattuglia rappresenta un'importante parte. L'Agente interagisce direttamente con “l'ambiente tattico” e le persone che vi transitano, allo scopo di valutare il rischio che essi corrono, oppure il pericolo che pongono, pronto ad aiutare gli uni e a difendersi e a proteggere Utenti e Colleghi dagli altri. Oltre che ad un'aggressione commessa da individui, l'Agente deve guardarsi dai danni provocati involontariamente (p.e. il conducente di un autoveicolo potrebbe tentare di investire l'Agente volontariamente, oppure per pura fatalità).



Vediamo quale dovrebbe essere l'opportuno comportamento tattico da adottare da parte dell'Agente, quando questi staziona presso o sulla carreggiata per prestare soccorso ad automobilisti o per rilevare i parametri di un incidente stradale, oppure perché ha fermato il conducente di un autoveicolo per un controllo o per contestargli un'infrazione al Codice della Strada.

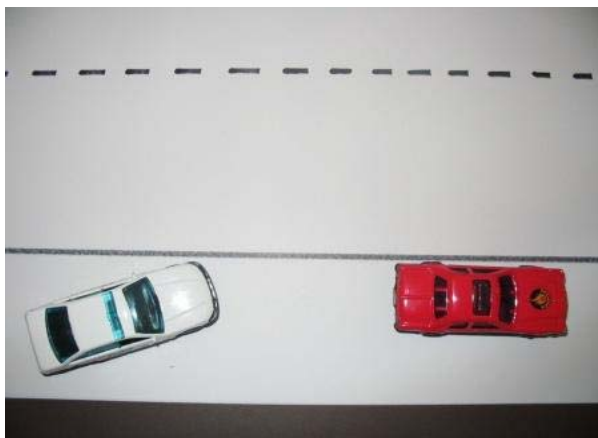
- **In caso di incidente stradale**, un Agente dovrebbe effettuare i rilevamenti necessari, occupando temporaneamente sia parti della carreggiata, sia i bordi e i marciapiedi, mentre il suo Collega dovrebbe “guardargli le spalle”, ossia proteggerlo dai pericoli del traffico. Chiaramente, a dipendere dal volume e l’intensità del traffico veicolare presente, gli Agenti dovrebbero richiedere l’ausilio di altri Colleghi e predisporre sempre la massima visibilità, sia per il Personale di Polizia Locale e le persone coinvolte, sia per i mezzi di Servizio e quelli interessati dall’incidente. Abiti e guanti autoriflettenti o catarifrangenti dovrebbero essere indossati, le luci d’emergenza lasciate accese sui mezzi di Servizio e i veicoli d’emergenza e segnalatori luminosi posti nei punti strategici. Un Agente dovrebbe essere impiegato a dirigere il traffico, soprattutto nelle ore notturne, in condizioni di luce insufficiente, in prossimità di incroci e in altri punti nevralgici.



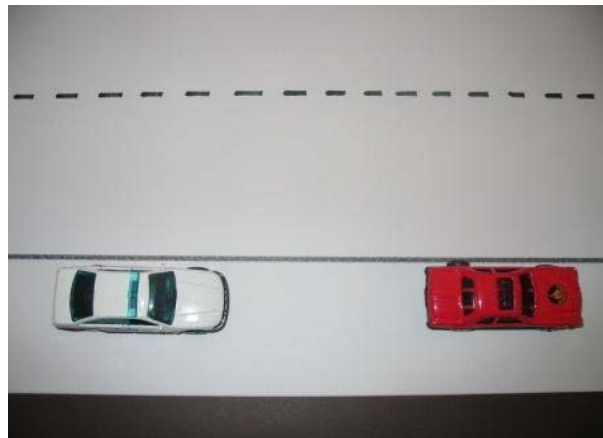
- **Se l’Agente soccorre il conducente di un veicolo disabilitato**, dovrebbe innanzitutto valutare se la posizione e la locazione di detto veicolo costituiscono un pericolo per la circolazione e per gli occupanti del veicolo stesso. In tal caso, se possibile, detto veicolo deve essere spostato verso un luogo sicuro. L’Agente badi, comunque al pericolo derivante dallo spingere manualmente il veicolo che tenta di spostare: in diverse occasioni, Agenti di Polizia sono stati travolti e uccisi da autoveicoli che sopraggiungevano. Ciò è accaduto in qualsiasi condizione atmosferica, non soltanto in quelle caratterizzate da scarsa visibilità.



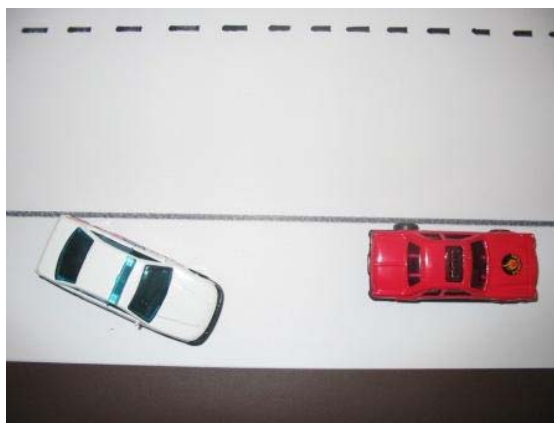
- **Se l'Agente ha deciso di fermare il conducente di un veicolo**, deve aver anche scelto il luogo adatto dove fermare entrambi i veicoli. Si consideri che la carreggiata resa scivolosa da pioggia, neve o ghiaccio, o che presenta buche, grandi crepe e avvallamenti, è molto pericolosa per chi si ferma a latere. Il luogo deve essere poi abbastanza illuminato, se il fermo avviene durante le ore notturne e comunque non deve mai essere isolato, in qualunque ora del giorno esso avvenga. L'Agente non fermerà il veicolo – sempre e necessariamente – immediatamente, magari subito dopo che il conducente ha commesso un'infrazione, ma lo seguirà fino ad un luogo che ritiene idoneo al fermo, ad un lato della strada, ma, preferibilmente, in un'area più spaziosa.
- **Dopo aver fermato il veicolo**, l'Agente posizionerà l'auto di Servizio a qualche metro di distanza (preferibilmente, a non meno di quattro metri dal veicolo fermato), volgendo la parte anteriore dell'auto di Servizio verso il bordo della carreggiata, in modo che la parte frontale sinistra dell'auto di Servizio sfiori il bordo della carreggiata. Questa posizione offre un doppio vantaggio: riparare l'Agente dal traffico veicolare che sopraggiunge alle sue spalle, una volta che egli si troverà davanti all'auto di Servizio e nei pressi del veicolo fermato e riparare l'Agente da un ipotetico tiro effettuato con arma da fuoco da parte di un occupante del veicolo fermato. Questo posizionamento implica che l'Agente preposto ad avvicinarsi al veicolo fermato sia l'Agente che occupa il sedile cosiddetto del passeggero, mentre l'Agente preposto alla guida girerà intorno all'auto di Servizio e si posizionerà dietro l'auto di Servizio, oppure nei paraggi del fanale destro posteriore del veicolo fermato. In alternativa, in caso di traffico veicolare più leggero, i ruoli saranno invertiti, con l'Agente che guida l'auto di Servizio che si pone sul lato sinistro del veicolo fermato e l'altro Agente che offre copertura e supporto dal lato destro posteriore del veicolo fermato. L'adozione di una delle due Tecniche illustrate dipende, oltre che dall'intensità del traffico veicolare, anche dall'orario in cui avviene il fermo e la tipologia del veicolo fermato (p.e. un autotreno implica tecniche diverse che non un furgone).



FERMO DURANTE IL GIORNO



FERMO DURANTE LE ORE NOTTURNE



QUESTA MODALITA' DI FERMO E' ASSOLUTAMENTE SCONSIGLIABILE!

- **Se il fermo avviene durante le ore notturne**, l'Agente deve posizionare l'auto di Servizio in linea con il veicolo fermato e azionare i fari abbaglianti, in modo da "rendere ciechi" gli occupanti del veicolo fermato e non mostrare apertamente la posizione di entrambi gli Agenti. Di notte e al buio non si può posizionare l'auto di Servizio in modo trasversale, perché i fari – anche se anabbaglianti – sarebbero puntati contro il traffico veicolare proveniente dal lato opposto della strada, con il rischio di accecare il conducente di un mezzo che sopraggiunge e causare un incidente stradale. In nessun caso, comunque, né di giorno, né di notte, è conveniente posizionare l'auto di Servizio con il lato posteriore che punta verso il centro della carreggiata. La torcia elettrica si rivela un insostituibile ausilio, non soltanto per perlustrare il terreno antistante i due veicoli e assicurarsi del numero degli occupanti dell'autoveicolo, ma anche per controllare punti sensibili dell'auto (serratura di ciascuna porta e del portabagagli, i vetri, la toppa d'accensione) per segni di scasso, chiaramente meno visibili durante le ore notturne.



POSIZIONAMENTO ALTERNATIVO



POSIZIONAMENTO TRADIZIONALE

- **Sia di notte, sia di giorno**, comunque, gli Agenti che fermano un qualsiasi veicolo devono rendersi conto che il grado di pericolosità del fermo può essere stabilito soltanto *a posteriori*: non esiste il "Fermo a Basso Rischio" e non esiste il "Fermo a Medio Rischio".

Il “Fermo ad Alto Rischio” è invece imputabile al riscontro positivo di un autoveicolo che risulta rubato, oppure utilizzato per una rapina, pur tenendo conto della possibilità di aver ricevuto informazioni errate. Si tenga presente che quest’ultima modalità di fermo non dovrebbe essere effettuata dalla Polizia Locale se non in condizioni di ineluttabile necessità, ma, possibilmente, demandata agli Agenti delle Forze dell’Ordine, i quali sono dotati di risorse, equipaggiamento e armamento meglio adatti alla bisogna. Tornando all’argomento primario, ciascun Agente deve essere ben conscio del proprio ruolo e della necessità di mantenere una determinata ma dinamica e tatticamente vantaggiosa posizione intorno ai due autoveicoli (p.e. non incrociandosi e non ponendosi in posizioni diametralmente opposte rispetto agli occupanti del veicolo fermato, al fine di evitare un eventuale fuoco “amico”).



ZONA DI SICUREZZA?!?

- **Non esistono “zone franche” intorno al veicolo fermato.** L’unica “Zona di Sicurezza” utilizzabile dagli Agenti che effettuano il fermo e che li metterebbe al sicuro dall’essere colpiti da proiettili d’arma da fuoco è costituita da un valido Riparo, quali il tronco di un albero di grosso fusto, oppure un muro di solidi mattoni. Tutte le zone intorno al veicolo fermato sono essenzialmente “**Zone pericolose**”! Credere altrimenti e propagandare questa credenza può soltanto instillare un falso senso di Sicurezza nell’Agente che si avvicina al veicolo fermato, rasentando il fianco sinistro, come gli è stato insegnato, confidando in una inverosimile invulnerabilità. Inoltre, è bene non utilizzare la carrozzeria dell’auto di Servizio per prendere appunti o compilare verbali e non permettere che il fermato stazioni alle spalle – proprie oppure quelle del Collega. La radio di Servizio – che sia quella automontata oppure quella portatile – deve essere sempre prontamente disponibile e utilizzabile, per comunicare e ricevere informazioni importanti ed emergenze.



ZONA DI SICUREZZA?!?

Un ulteriore consiglio consiste nello stare attenti agli effetti causati dallo spostamento d'aria che si sviluppa quando un grosso mezzo passa – a velocità sostenuta – per il luogo dove avviene il fermo. Non soltanto l'Agente potrebbe essere spinto dal “vento” artificiale, fino a cadere al suolo, ma potrebbe non resistere allo stimolo istintivo del tentare di raccogliere il cappello portato sulla carreggiata dalla folata d'aria. Anche una pozzanghera colma d'acqua potrebbe avere effetti deleteri ai danni dell'Agente, il quale, per sottrarsi agli schizzi causati da un veicolo di passaggio, potrebbe compiere movimenti inconsulti e cadere o essere distratto dal proprio compito operativo, con conseguenze difficilmente prevedibili.

Tony Zanti