

# **RAPPORTO ANNUALE SULLA POLIZIA LOCALE 2009**



*Maggio 2009*

## INTRODUZIONE

Con il presente studio si rinnova l'interesse della Fondazione Filippo Caracciolo e dell'Automobile Club d'Italia per il mondo delle polizie locali<sup>1</sup>. Si rafforza in questo senso la convinzione che una consapevole politica della sicurezza della circolazione stradale passa necessariamente per l'analisi ed il costruttivo confronto degli sforzi organizzativi e di investimento posti in essere dagli oltre 8.000 Comuni italiani attraverso i propri Corpi e Servizi di Polizia Locale.

Come è già avvenuto in passato, anche in questa occasione, si è scelto di verificare lo stato di salute della Polizia Locale avvalendosi, innanzitutto, della preziosa collaborazione dei Corpi di Polizia Locale dei Comuni Capoluogo di Provincia: nell'impossibilità di interpellare ogni singolo Comando di Polizia Locale d'Italia si sono dunque privilegiati i grandi numeri. Ecco che un apposito questionario è stato inviato a tutti i Capoluoghi di Provincia Italiani. Positivamente, di questi l'88% (ben 91 Capoluoghi) hanno fattivamente collaborato allo studio, restituendo il questionario completato con i preziosi dati richiesti. Si è così riusciti a coinvolgere un cospicuo campione della popolazione italiana e del parco auto circolante, atteso che gran parte della popolazione nazionale è residente nei Capoluoghi che hanno collaborato. Il risultato è addirittura migliore di quello registrato nel 2008, anno in cui ad analogo questionario ebbero a rispondere 85 Comuni capoluogo. Nondimeno, in occasione di questa seconda indagine statistica sulle polizie locali si è deciso di sperimentare il coinvolgimento dei Comandi dei Comuni non Capoluogo di Provincia con popolazione superiore a 20.000. Nella piena consapevolezza che la sicurezza della circolazione stradale e più in generale le politiche di sicurezza urbana non possono conoscere confini legati alle dimensioni del Comune si è creduto che una soglia minima di questo tipo rappresentasse un giusto compromesso tra praticabilità della raccolta dei dati e volontà di estendere il più possibile l'indagine. Non va peraltro trascurato che molte città coinvolte in questa seconda parte dello studio sono assai più popolate di taluni Capoluoghi di Provincia. Ciò fa ritenere che in futuro le due sezioni dell'indagine possano confluire in un'unica e, perché no, ancora più approfondita ricerca. D'altro canto, i risultati dell'indagine sui Comuni non Capoluogo di Provincia, per quanto meno articolata, evidenzia una sostanziale omogeneità di tendenze, peraltro non di certo inaspettata.

Con riferimento ai Capoluoghi di provincia, lo studio mirava innanzitutto ad indagare le dotazioni organiche dei diversi Comandi (in termini di operatori di Polizia Locale e di ausiliari del traffico) per poi spingersi a valutare la rilevanza della circolazione stradale nell'attività quotidiana del personale. Non poteva quindi man-

1) Cfr. lo studio in due volumi, L'attività di accertamento degli illeciti stradali, a cura della Fondazione Filippo Caracciolo, Roma, maggio 2008.

care un censimento degli strumenti con i quali le polizie locali operano a favore della sicurezza della circolazione stradale. Si è dunque provveduto a raccogliere i dati relativi al numero di veicoli, di misuratori di velocità (distinguendo tra fissi e mobili) e di etilometri in dotazione al comando. Infine, sempre in termini di strumentazione, un'apposita sezione è stata dedicata alle Zone a Traffico Limitato ed in particolare all'impiego dei cosiddetti varchi elettronici per l'accertamento degli ingressi abusivi. Conclude lo studio relativo ai Capoluoghi di Provincia un apposito approfondimento sull'attività di contrasto degli illeciti stradali posta in essere dalle polizie locali che hanno partecipato all'indagine, nonché alcuni dati sulla risposta dell'utenza sanzionata per violazioni al Codice della Strada, in termini di acquiescenza alla punizione ovvero di ricorso avverso il verbale di contestazione. La medesima metodologia di lavoro è stata adottata con riferimento ai Comuni non Capoluogo di Provincia, tuttavia la consistenza del campione – composto dai 396 Comuni italiani non Capoluogo con popolazione superiore a 20.000 – ha sollecitato una semplificazione del questionario e della successiva elaborazione grafica. Anche in questo caso i risultati sono stati davvero lusinghieri poiché ben 230 Comandi hanno risposto al quesito offrendo così il loro contributo all'indagine. Come già segnalato in occasione del precedente studio è convinzione della Fondazione Caracciolo e dell'ACI che anche i servizi di Polizia Locale espletati dalle polizie debbano trovare un continuo supporto statistico nel rilevamento sistematico dei dati sulla loro operatività. E la collaborazione offerta dai comandi al presente lavoro non fa che confermare che è proprio questa la strada da percorrere per realizzare avvedute politiche di sicurezza della circolazione.

# **PARTE I**

## **LA POLIZIA LOCALE NEI CAPOLUOGHI DI PROVINCIA**

CAPOLUOGHI DI PROVINCIA CHE HANNO CONTRIBUITO ALL'INDAGINE



**Tab. 1 - DATI RELATIVI AL PARCO CIRCOLANTE E ALLA POPOLAZIONE**  
(in ordine alfabetico)

PARCO			PARCO		
CAPOLUOGHI	Parco circolante*	Popolazione	CAPOLUOGHI	Parco circolante	Popolazione
1 Agrigento	52.438	59.082	47 Modena	150.411	180.080
2 Alessandria	72.276	91.724	48 Novara	79.704	102.595
3 Aosta	96.051	34.672	49 Nuoro	31.028	36.454
4 Arezzo	89.839	95.853	50 Oristano	27.025	32.932
5 Ascoli Piceno	44.495	51.503	51 Palermo	545.743	666.552
6 Asti	62.117	73.861	52 Padova	167.539	210.301
7 Bari	234.278	325.052	53 Parma	148.398	177.069
8 Belluno	30.056	35.983	54 Pavia	53.680	70.678
9 Benevento	47.870	62.958	55 Perugia	145.346	161.944
10 Bergamo	98.818	115.645	56 Pesaro	86.485	92.206
11 Biella	40.107	45.822	57 Pescara	100.313	122.402
12 Bolzano	75.146	99.751	58 Piacenza	83.293	99.625
13 Brescia	154.813	190.044	59 Pistoia	74.500	86.514
14 Brindisi	63.081	90.222	60 Pordenone	43.956	50.518
15 Cagliari	137.860	159.312	61 Potenza	59.410	68.252
16 Campobasso	43.126	51.140	62 Prato	152.056	185.660
17 Carrara	51.606	65.021	63 Ragusa	65.684	72.168
18 Catania	289.690	301.564	64 Ravenna	133.477	151.055
19 Catanzaro	76.029	94.381	65 R. Calabria	140.507	184.179
20 Chieti	45.968	55.260	66 R. Emilia	140.519	159.809
21 Como	67.177	83.265	67 Rieti	41.583	47.086
22 Cosenza	52.404	69.868	68 Rimini	124.452	137.523
23 Cremona	54.638	70.883	69 Roma	2.504.360	2.705.603
24 Cuneo	49.202	54.687	70 Rovigo	41.381	51.193
25 Enna	22.849	28.181	71 Salerno	108.848	132.790
26 Ferrara	108.364	133.214	72 Sassari	105.719	128.611
27 Firenze	296.181	365.966	73 Savona	52.913	61.735
28 Foggia	103.154	153.529	74 Siena	51.012	53.809
29 Frosinone	46.124	48.175	75 Siracusa	108.692	123.324
30 Genova	459.219	615.686	76 Sondrio	17.534	21.978
31 Gorizia	30.560	36.172	77 Taranto	142.104	196.369
32 Grosseto	68.600	77.424	78 Terni	96.936	109.816
33 La Spezia	37.953	94.192	79 Torino	704.569	900.569
34 Imperia	69.817	41.055	80 Trapani	52.212	70.648
35 L'Aquila	63.371	72.222	81 Trento	89.712	111.718
36 Latina	108.792	114.063	82 Treviso	64.654	81.763
37 Lecce	81.377	93.529	83 Trieste	161.980	205.363
38 Lecco	37.265	47.006	84 Udine	77.791	96.750
39 Livorno	137.465	160.502	85 Varese	68.669	82.216
40 Lodi	31.851	42.737	86 Venezia	147.883	268.934
41 Lucca	73.986	82.245	87 Verbania	25.904	30.794
42 Macerata	37.444	42.568	88 Vercelli	38.232	44.487
43 Mantova	40.344	47.810	89 Verona	211.795	260.718
44 Massa	59.009	69.504	90 Vicenza	88.952	114.268
45 Messina	187.161	245.159	91 Viterbo	60.706	60.459
46 Milano	965.375	1.303.437			

\*Totale veicoli (esclusi i ciclomotori)

Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

Al fine di comparare realtà profondamente diverse per grandezza, conformazione ed estensione territoriale, numero di abitanti, l'analisi dei dati forniti dai Comandi è stata ponderata su parametri legati alla popolazione e al parco circolante relativi dei Capoluoghi di Provincia che hanno contribuito alla ricerca. In via generale esiste una sostanziale proporzionalità tra i due parametri (in cui la popolazione residente è superiore al parco circolante), tuttavia, esistono tre realtà - Aosta, Imperia e Viterbo - nelle quali sul territorio circola un maggior numero di veicoli che di persone. Il fenomeno, che ovviamente influisce su alcuni commenti successivi, è verosimilmente dovuto, quantomeno con riferimento alla città di Aosta, alla presenza di numerose società di leasing e di autonoleggio che preferiscono iscrivere i propri veicoli in Province nelle quali la pressione fiscale sull'auto è sensibilmente inferiore. In questo modo, i parchi auto di tali società alterano il rapporto di proporzionalità con la popolazione ivi residente. Per offrire la massima visibilità alle singole realtà provinciali, ove possibile, il dato relativo ai Capoluoghi è stato disaggregato a livello di singola realtà interessata. Altre volte invece si è reso necessario effettuare ad alcuni accorpamenti ai quali si è proceduto secondo lo schema rappresentato nella tabella seguente.

**Tab. 2 - SUDDIVISIONE DEI CAPOLUOGHI DI PROVINCIA  
IN BASE ALLA POPOLAZIONE**

	<b>FASCIA 1</b>	<b>FASCIA 2</b>	<b>FASCIA 3</b>	<b>FASCIA 4</b>	<b>FASCIA 5</b>
	Capoluoghi con più di 200.000 abitanti	Capoluoghi con un numero di abitanti tra 100.000 e 199.999	Capoluoghi con un numero di abitanti tra gli 80.000 e i 99.999	Capoluoghi con un numero di abitanti tra i 50.000 e i 79.999	Capoluoghi con meno di 50.000 abitanti
NORD	Milano	Brescia	Bolzano	Asti	Mantova
	Torino	Modena	Piacenza	Cremona	Lecco
	Genova	Parma	Udine	Pavia	Biella
	Venezia	R. Emilia	La Spezia	Savona	Vercelli
	Verona	Ravenna	Alessandria	Cuneo	Lodi
	Padova	Rimini	Como	Rovigo	Imperia
	Trieste	Ferrara	Varese	Pordenone	Gorizia
		Bergamo	Treviso		Belluno
		Vicenza			Verbania
		Trento			Aosta
CENTRO		Novara			Sondrio
	Roma	Prato	Arezzo	Grosseto	Frosinone
	Firenze	Perugia	Pesaro	L'Aquila	Rieti
		Livorno	Pistoia	Massa	Macerata
		Latina	Lucca	Carrara	
		Terni		Viterbo	
				Siena	
SUD				Ascoli Piceno	
	Palermo	Taranto	Catanzaro	Ragusa	Nuoro
	Bari	Reggio Calabria	Lecce	Trapani	Oristano
	Catania	Cagliari	Brindisi	Cosenza	Enna
	Messina	Foggia		Potenza	
		Salerno		Benevento	
		Sassari		Agrigento	
		Siracusa		Chieti	
		Pescara		Campobasso	

# PARTE I - Capitolo 1

## IL PERSONALE DEI CORPI DI POLIZIA LOCALE

### Gli operatori di Polizia Locale

La verifica sulle politiche di “sicurezza stradale urbana” intraprese dai Capoluoghi di Provincia italiani non può prescindere dalla rilevazione dei dati sulle dimensioni e l'organizzazione dei rispettivi Corpi di Polizia Locale. Ecco che dall'analisi del rapporto tra il numero di operatori di Polizia Locale e la popolazione emerge subito uno spunto di riflessione piuttosto univoco (salvo alcune anomalie a cui si tenterà comunque di dare una spiegazione): le grandi città (quelle che tendono ad assumere una conformazione metropolitana) hanno corpi di Polizia Municipale assai più che proporzionali rispetto alla media delle città di dimensioni più contenute. Roma, Milano, Torino, sono l'esempio sintomatico di questa affermazione; in ciascuna delle indicate città c'è un rapporto superiore a 20 agenti di Polizia Municipale su un campione di popolazione di 10.000 residenti.

Normalmente questo fenomeno si spiega con la consistenza, particolarmente rilevante, del parco circolante. Tuttavia, la giustificazione non è affatto soddisfacente. In realtà c'è una storicizzata tendenza alla concentrazione delle forze dell'ordine nelle grandi città, in maniera più che proporzionale rispetto alle città medie ovvero ai piccoli centri.

A quanto sopra fa da sfondo la tendenza dei corpi di Polizia Locale delle grandi città ad assumere una serie di compiti istituzionali tendenzialmente più border line rispetto alla tipica *mission* della Polizia Locale; l'istituzione di nuclei specialistici di polizia giudiziaria, nuclei cinofili o altri nuclei operativi variamente denominati, pur distogliendo una nutrita fetta di operatori dal controllo del fenomeno sicurezza stradale, restituisce al Comune – attraverso la Polizia Locale – un potente ritorno d'immagine (misurabile anche per risultati concreti) che colloca i Corpi di Polizia Locale di grandi dimensioni in una posizione di eccellenza nella città, sul terreno della sicurezza urbana oltre che della sicurezza stradale.

Le accennate anomalie consistono in due realtà che nonostante le dimensioni non metropolitane registrano comunque dati comparabili a quelli di Milano e Roma. La prima riguarda Firenze. Nonostante la realtà fiorentina registri una popolazione assai inferiore a quella delle grandi città metropolitane (365.000 abitanti contro 1,3 milioni di Milano e 2,7 milioni di Roma), il rapporto tra numero di agen-

ti e popolazione residente è equiparabile a quello di quest'ultime, ossia superiore a 20 agenti ogni 10.000 abitanti. Tuttavia occorre osservare che, per un verso, la contenuta dimensione di popolazione della città di Firenze non rende giustizia alla sua centralità turistica (con la circostanza di dover dominare un traffico "occulto" di persone e veicoli); per altro verso, anche la città di Firenze, per quanto di dimensione contenuta, impegna moltissimi operatori in un controllo anche notturno della città (fatto che richiede personale) ed in diversi nuclei specialistici, al pari delle metropoli sopra indicate.

La seconda realtà è invece la Città di Cosenza. Anche in questo caso il rapporto tra numero di agenti e popolazione residente è superiore a 20 agenti ogni 10.000 abitanti; una spiegazione sulla falsa riga della situazione fiorentina non può certo reggere nel contesto cosentino. Neppure il parco circolante giustifica una presenza tanto intensa di personale. La cosa è probabilmente da ascrivere a politiche di occupazione locale ovvero a scelte di governo della sicurezza urbana attraverso una seria partecipazione della Polizia Locale.

Su base territoriale, nel nord Italia, la media (rapporto popolazione/agenti) si attesta tra i 10 ed i 15 agenti ogni 10.000 abitanti (non considerando i dati di Milano e Torino); nel centro Italia si attesta intorno ai 10 agenti sempre ogni 10.000 abitanti (non considerando Firenze e Roma); nel sud Italia, al pari del nord, tra i 10 ed i 15 agenti (non considerando Cosenza che fa storia a sé).

L'analisi della realtà del sud Italia merita l'inserimento di una variabile relativa alla Sicilia ove, in relazione alla legislazione regionale, vi sono forti contributi per lavoratori stagionali nella Polizia Municipale.

Il quadro di sintesi che emerge da dati porta a due riflessioni.

La prima: le politiche locali di investimento nei corpi di Polizia Locale non sono condizionate dalla relazione con il parco veicolare circolante. I dati dimostrano che quanto meno veicoli ci siano in circolazione, tanto più alta può comunque essere la concentrazione degli agenti di Polizia Locale. Questo non è un risultato necessariamente negativo; esso si spiega con la rotazione funzionale che sta avendo, in questi anni, lo specifico profilo professionale, verso temi diversi dalla sola attenzione al traffico ed alla mobilità.

La seconda: più è grande un corpo di Polizia Municipale più si settorializza l'attività; molti Corpi di Polizia Locale di città medie, come si vedrà nei grafici successivi, impiega (sempre o saltuariamente) tutto il personale sulla materia "Codice della Strada", non facendo mai perdere di vista, pure in tendenziali germi di specializzazione, la *mission* principale. I corpi di Polizia Locale, man mano che crescono di numero, costituiscono aree affrancate dall'interesse verso la strada e la circolazione.

**Tab. 3 - NUMERO DI OPERATORI DI POLIZIA LOCALE  
IN RELAZIONE ALLA POPOLAZIONE E AL PARCO CIRCOLANTE  
(dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso)**

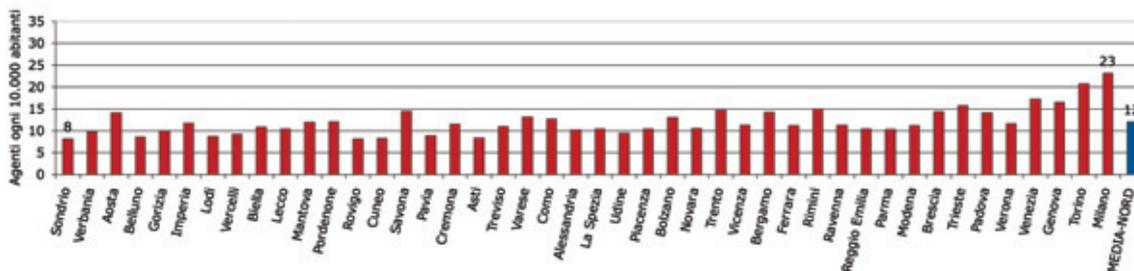
CAPOLUOGHI	Ogni 10.000 abitanti	Ogni 10.000 veicoli	CAPOLUOGHI	Ogni 10.000 abitanti	Ogni 10.000 veicoli
Sondrio	8,19	10,27	Pesaro	9,87	10,52
Enna	11,36	14,00	Lecce	14,11	16,22
Verbania	9,74	11,58	La Spezia	10,40	25,82
Oristano	11,84	14,43	Catanzaro	7,95	9,86
<b>Aosta</b>	14,13	<b>5,10</b>	Arezzo	9,18	9,80
Belluno	8,62	10,31	Udine	9,51	11,83
Gorizia	9,95	11,78	Piacenza	10,44	12,49
Nuoro	13,17	15,47	Bolzano	13,03	17,30
Imperia	11,69	6,88	Novara	10,53	13,55
Macerata	10,10	11,48	Terni	10,84	12,28
Lodi	8,66	11,62	Trento	14,68	18,28
Vercelli	9,22	10,72	Latina	9,03	9,47
Biella	10,91	12,47	Vicenza	11,29	14,50
Lecco	10,42	13,15	Bergamo	14,27	16,70
Rieti	11,26	12,75	Pescara	13,48	16,45
Mantova	11,92	14,13	Siracusa	14,76	16,74
Frosinone	8,72	9,11	Sassari	11,04	13,43
Pordenone	12,07	13,88	Salerno	18,37	22,42
Campobasso	11,15	13,22	Ferrara	11,19	13,75
Rovigo	8,20	10,15	Rimini	15,05	16,63
Ascoli Piceno	10,10	11,69	Ravenna	11,32	12,81
Siena	15,61	16,47	Foggia	15,37	22,88
Cuneo	8,23	9,15	Cagliari	17,83	20,60
<b>Chieti</b>	<b>7,24</b>	8,70	Reggio Emilia	10,39	11,81
Agrigento	14,39	16,21	Livorno	12,34	14,40
Viterbo	10,59	10,54	Perugia	8,46	9,43
Savona	14,42	16,82	Parma	10,33	12,33
Benevento	8,58	11,28	Modena	11,22	13,43
Carrara	11,38	14,34	Reggio Calabria	8,80	11,53
Potenza	10,70	12,29	Prato	10,83	13,22
Massa	8,92	10,51	Brescia	14,37	17,63
Cosenza	23,62	31,49	Taranto	10,80	14,92
Trapani	13,16	17,81	Trieste	15,73	19,94
Pavia	8,91	11,74	Padova	14,12	17,73
Cremona	11,57	15,01	Messina	17,05	22,33
Ragusa	11,78	12,94	Verona	11,66	14,35
L'Aquila	8,58	9,78	<b>Venezia</b>	17,33	<b>31,51</b>
Asti	8,39	9,98	Catania	18,97	19,75
Grosseto	9,56	10,79	Bari	18,34	25,44
Treviso	11,01	13,92	Firenze	22,49	27,79
Varese	13,14	15,73	Genova	16,49	22,10
Como	12,73	15,78	Palermo	20,33	24,83
Pistoia	9,94	11,54	Torino	20,78	26,56
Brindisi	10,53	15,06	Milano	23,17	31,28
Alessandria	10,25	13,01	<b>Roma</b>	<b>23,63</b>	25,53

Valore più alto

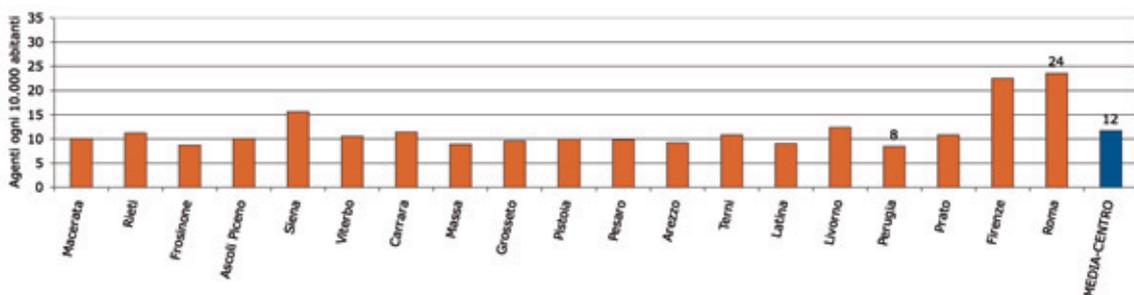
Valore più basso

NUMERO DI OPERATORI DI POLIZIA LOCALE OGNI 10.000 ABITANTI

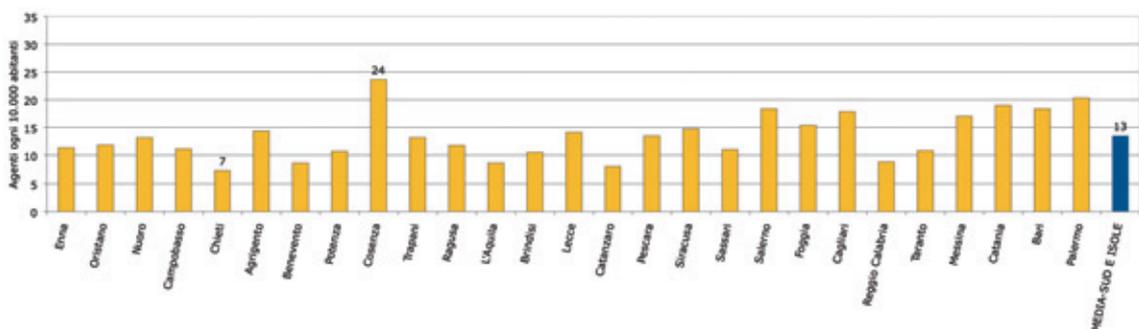
**Graf. 1** - Numero di operatori di Polizia Locale ogni 10.000 abitanti dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – NORD



**Graf. 2** - Numero di operatori di Polizia Locale ogni 10.000 abitanti dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – CENTRO



**Graf. 3** - Numero di operatori di Polizia Locale ogni 10.000 abitanti dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – SUD E ISOLE



Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

Passando dalla tabella ai grafici, il rapporto tra il numero di operatori di Polizia Locale e la popolazione residente nel Comune Capoluogo di Provincia di volta in volta analizzato evidenzia uno scenario sostanzialmente omogeneo, salvo alcune eccezioni. Ciò fa ritenere che le varie amministrazioni comunali fondino proprio sulla consistenza della popolazione residente le politiche di organico dei Corpi di Polizia Locale.

Sempre in merito al rapporto tra la consistenza del personale in servizio e la popolazione residente, si evidenzia una certa costanza anche tra il nord ed il sud della penisola: 12 operatori ogni 10.000 abitanti al nord ed al centro, 13 operatori ogni 10.000 abitanti al sud ed isole. Al nord spiccano, oltre alle realtà metropolitane di Milano e Torino, situazioni come quella di Aosta che, nonostante le sue ridotte dimensioni, mostra dati simili a città molto più popolose come Savona o Trento. Il dato mette in luce probabilmente particolari necessità locali non correlate al numero di abitanti.

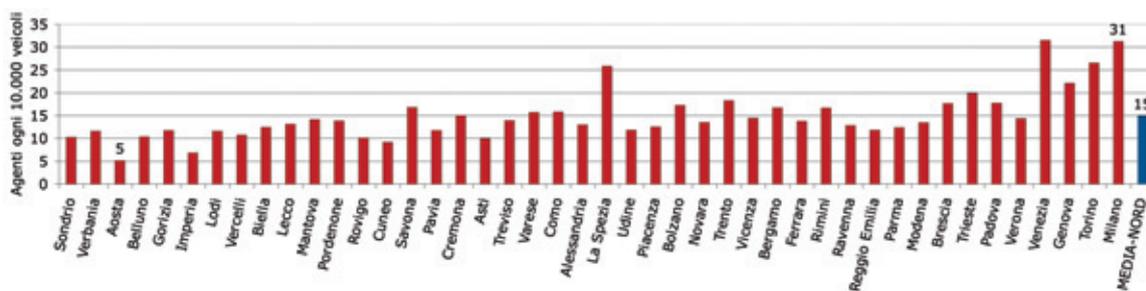
Un discorso simile può essere fatto per alcuni Capoluoghi di Provincia del centro ed, in particolare, Firenze e Siena. Anche qui, come già detto in apertura di capitolo con specifico riferimento alla realtà fiorentina, varie ragioni hanno spinto le amministrazioni comunali ad irrobustire gli organici dei propri comandi di Polizia Locale.

Al sud e nelle isole, si assiste ad una certa “egemonia” per città similari quali Bari, Catania, Messina, Cagliari e Foggia (tutte con popolazione superiore a 100.000 abitanti). Si rileva poi il dato già commentato relativo a Cosenza che registra, in assoluto, il più alto numero di agenti ogni 10.000 residenti: ben 24.

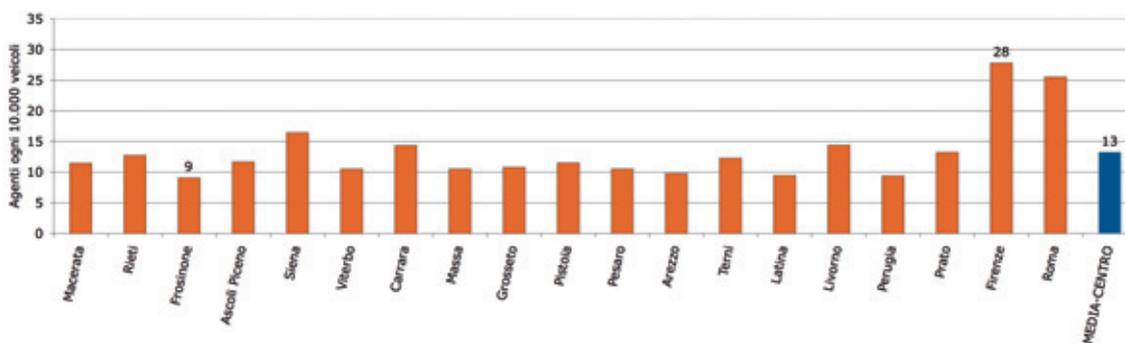
Nel complesso, a livello nazionale, le risorse umane presenti sul territorio passano da un massimo di 23 (Roma, Milano, Cosenza), ad un minimo di 7 (Chieti e Catanzaro) operatori ogni 10.000 abitanti.

NUMERO DI OPERATORI DI POLIZIA LOCALE OGNI 10.000 VEICOLI

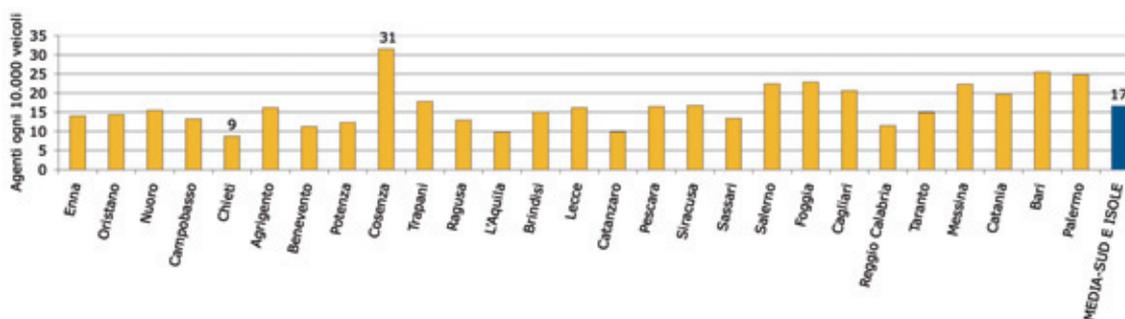
**Graf. 4** - Numero di operatori di Polizia Locale ogni 10.000 veicoli dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – NORD



**Graf. 5** - Numero di operatori di Polizia Locale ogni 10.000 veicoli dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – CENTRO



**Graf. 6** - Numero di operatori di Polizia Locale ogni 10.000 veicoli dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – SUD E ISOLE



Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

Diverso appare l'approccio con cui è opportuno avvicinarsi al dato relativo al numero di operatori in organico nel momento in cui esso viene ora rapportato al parco circolante nel capoluogo piuttosto che alla popolazione ivi residente (**grafici n. 4, 5 e 6**). L'organico del Corpo di Polizia Locale può essere infatti influenzato da molteplici fattori che se non sono necessariamente correlati alla densità abitativa della città lo sono ancora meno rispetto al numero di veicoli iscritti al Pubblico Registro Automobilistico locale (esempi di tali fattori sono i flussi turistici o il pendolarismo dei lavoratori). Sul punto, non va peraltro dimenticato che i Corpi di Polizia Locale non si occupano unicamente di strada. In questo senso, mentre le dimensioni cittadine in termini di popolazione può dare in qualche misura conto delle vita urbana anche in altri ambiti di competenza delle Polizia Locale diversi dalla circolazione stradale come, a titolo esemplificativo, il commercio, l'edilizia o la repressione dei reati, il rapporto con il parco circolante trascura che una percentuale degli operatori non è invero interessata al fenomeno circolatorio.

A conferma di queste premesse si osservi come dai dati emergano, ad esempio al nord, situazioni simili (31 operatori ogni 10.000 veicoli) per Milano e Venezia, nonostante sia di tutta evidenza la profonda diversità territoriale delle due città, come pure per Torino e La Spezia, nonostante quest'ultima sia molto meno popolosa. Del tutto incomparabile è invece il dato di Aosta che, come già anticipato, è alterato dall'anomala concentrazione di società di leasing e di autonoleggio che registrano i propri veicoli nel Pubblico Registro Automobilistico del Capoluogo valdostano.

Al centro si ripresentano i dati particolarmente superiori alla media di Roma (25 operatori ogni 10.000 veicoli), Firenze (27 operatori ogni 10.000 veicoli) e Siena (16 operatori ogni 10.000 veicoli) e al sud il dato anomalo, per l'alto numero di agenti in servizio, relativo a Cosenza (31 operatori ogni 10.000 veicoli).

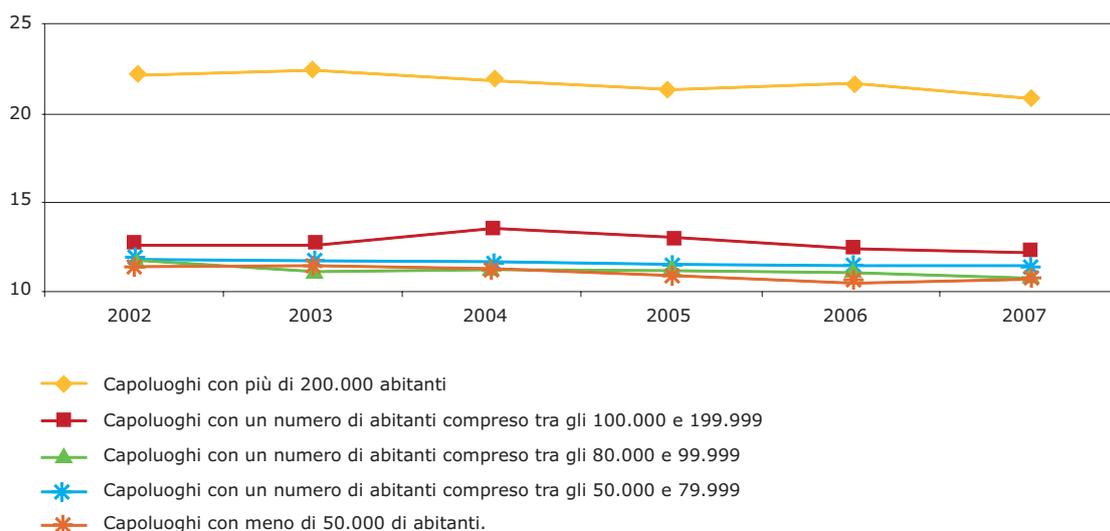
A livello di macro area, i Capoluoghi di Provincia del nord registrano una media di 15 operatori ogni 10.000 abitanti che scende a 13 per i Capoluoghi del centro per poi risalire a 17 per quelli del sud.

VARIAZIONE 2002-2007 DEL NUMERO DI OPERATORI DI POLIZIA LOCALE IN RELAZIONE ALLA POPOLAZIONE

Tab. 4

	Numero di operatori di Polizia Locale					
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Capoluoghi con più di 200.000 abitanti	22,25	22,44	21,97	21,36	21,71	20,89
Capoluoghi con un numero di abitanti compreso tra 100.000 e 199.999	12,69	12,57	13,53	12,99	12,36	12,18
Capoluoghi con un numero di abitanti compreso tra gli 80.000 e i 99.999	11,85	11,23	11,45	11,18	11,04	10,79
Capoluoghi con un numero di abitanti compreso tra i 50.000 e i 79.999	11,90	11,73	11,60	11,58	11,57	11,46
Capoluoghi con meno di 50.000 abitanti	11,38	11,43	11,16	10,93	10,53	10,63

Graf. 7 - Numero di operatori di Polizia Locale ogni 10.000 abitanti



Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

La variazione degli organici dei Corpi di Polizia Locale tra il 2002 e il 2007 non registra oscillazioni significative anche se nel complesso il *trend* è certamente di segno negativo.

## Gli ausiliari del traffico

Nell'analisi delle risorse umane a disposizione della sicurezza stradale nelle città non si può omettere di considerare il contributo degli c.d. ausiliari del traffico, da alcuni definiti pubblici ufficiali a intermittenza, il cui lavoro è finalizzato all'accertamento delle violazioni in materia di sosta che riguardano le sole aree contrassegnate con le strisce blu<sup>2</sup> e la circolazione sulle corsie riservate.

L'analisi dei dati muove dalla premessa che essi siano stati forniti in chiave unitaria. È infatti noto che la legge ci consegna tre distinte *species* nel *genus* ausiliari:

- a. dipendenti delle società concessionarie di parcheggi a pagamento (c.d. ausiliari della sosta);
- b. dipendenti comunali a tempo determinato o a tempo indeterminato (c.d. ausiliari del traffico);
- c. dipendenti di società di trasporto urbano (c.d. ausiliari del traffico e della circolazione riservate).

Ad ogni buon conto, un dato non è certamente equivocabile: la più alta incidenza degli ausiliari nel sud Italia risponde più a politiche occupazionali o finalizzate al contrasto del fenomeno dei parcheggiatori abusivi che non a razionali scelte di *park pricing*.

Nel nord e nel centro, grazie al contesto sociale, non essendoci la necessità di dare risposte occupazionali o di contrastare fattori di irregolarità croniche, l'incidenza degli ausiliari si misura invece sulle scelte di esternalizzazione dei parcheggi pubblici e sulle esigenze documentate di contrastare fenomeni di disturbo sociale diffusi quali la sosta irregolare.

A fronte di un dato nazionale sostanzialmente omogeneo sorprende la realtà di Lodi, Comune in cui il numero di ausiliari del traffico è addirittura superiore a quello degli operatori di Polizia Locale (110%).

2) In tal senso è l'orientamento, ormai risolutivo del contrasto giurisprudenziale, recato dalla sentenza Cass., Civ., Sez. Un., n. 5621 del 9/3/2009.

**Tab. 5 - NUMERO DI AUSILIARI DEL TRAFFICO IN RELAZIONE AL NUMERO DI OPERATORI DI POLIZIA LOCALE E ALLA POPOLAZIONE (dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso)**

CAPOLUOGHI	Ausiliari ogni 100 operatori PL	Ausiliari ogni 100.000 abitanti	CAPOLUOGHI	Ausiliari ogni 100 operatori PL	Ausiliari ogni 100.000 abitanti
Sondrio	22,22	18,20	Alessandria	23,40	23,98
Enna	6,25	7,10	Pesaro	6,59	6,51
Verbania	6,67	6,49	Lecce	30,30	42,77
Oristano	30,77	36,44	La Spezia	19,39	20,17
Aosta	8,16	11,54	Catanzaro	6,67	5,30
Belluno	19,35	16,67	Arezzo	42,05	38,60
Gorizia	8,33	8,29	Udine	23,91	22,74
Nuoro	18,75	24,69	Piacenza	5,77	6,02
Imperia	20,83	24,36	Bolzano	7,69	10,02
Macerata	25,58	25,84	Novara	5,56	5,85
<b>Lodi</b>	<b>110,81</b>	<b>95,94</b>	Terni	16,81	18,21
Biella	16,00	17,46	Trento	7,32	10,74
Lecco	10,20	10,64	Latina	5,83	5,26
Rieti	18,87	21,24	Vicenza	6,20	7,00
Mantova	17,54	20,92	Bergamo	3,64	5,19
Frosinone	40,48	35,29	Sassari	28,87	31,88
Pordenone	11,48	13,86	Salerno	26,64	48,95
Campobasso	17,54	19,55	Ferrara	6,04	6,76
Rovigo	11,90	9,77	Rimini	1,45	2,18
Ascoli Piceno	11,54	11,65	Ravenna	9,36	10,59
Siena	5,95	9,29	Cagliari	25,70	45,82
Cuneo	6,67	5,49	Livorno	7,07	8,72
Chieti	40,00	28,95	Perugia	8,76	7,41
Viterbo	10,94	11,58	Modena	3,47	3,89
Potenza	19,18	20,51	R. Calabria	67,90	59,72
<b>Trapani</b>	<b>1,08</b>	<b>1,42</b>	Prato	1,99	2,15
Pavia	17,46	15,56	Brescia	5,49	7,89
Cremona	7,32	8,46	Taranto	37,26	40,23
Ragusa	52,94	62,35	Padova	6,06	8,56
L'Aquila	16,13	13,85	Messina	32,06	54,66
Asti	4,84	4,06	Catania	25,70	48,75
Grosseto	16,22	15,50	Bari	11,74	21,54
Treviso	11,11	12,23	Firenze	18,47	41,53
Varese	7,41	9,73	Genova	41,28	68,05
Como	7,55	9,61	Palermo	13,65	27,75
Pistoia	8,14	8,09	Torino	8,34	17,32
Brindisi	4,21	4,43	Milano	6,29	14,58

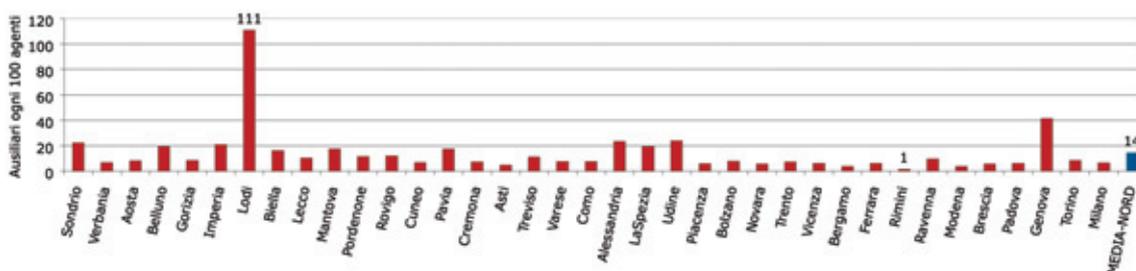
Valore più alto

Valore più basso

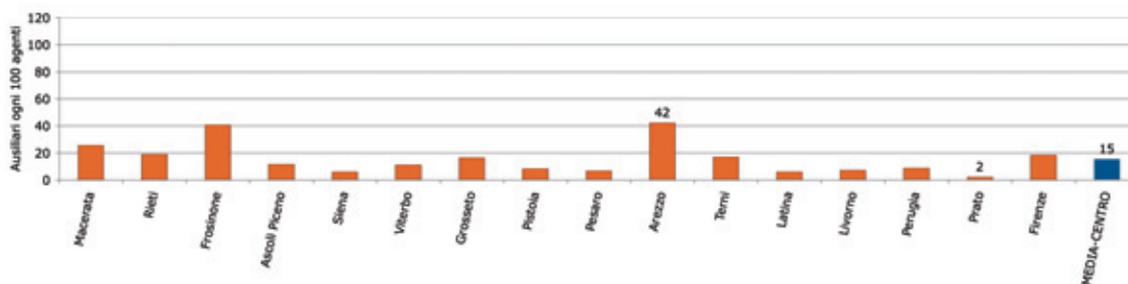
Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

NUMERO DI AUSILIARI DEL TRAFFICO IN RELAZIONE AL NUMERO DI OPERATORI DI POLIZIA LOCALE

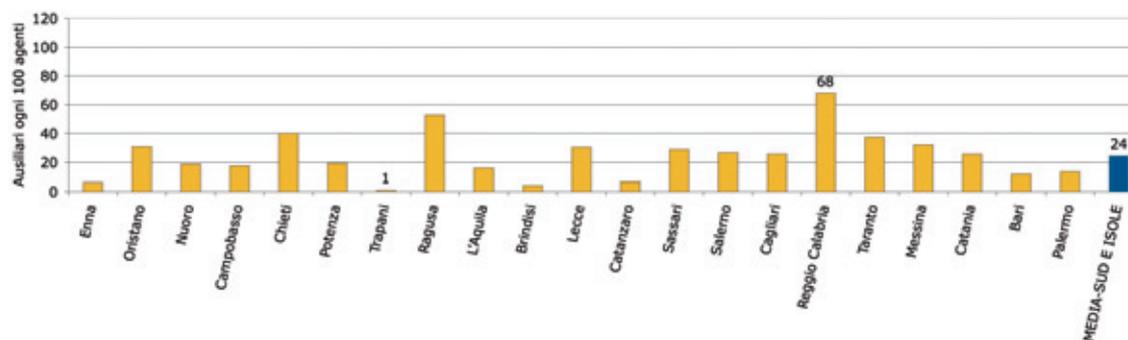
**Graf. 8** - Numero di ausiliari del traffico ogni 100 operatori di Polizia Locale dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – NORD



**Graf. 9** - Numero di ausiliari del traffico ogni 100 operatori di Polizia Locale dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – CENTRO



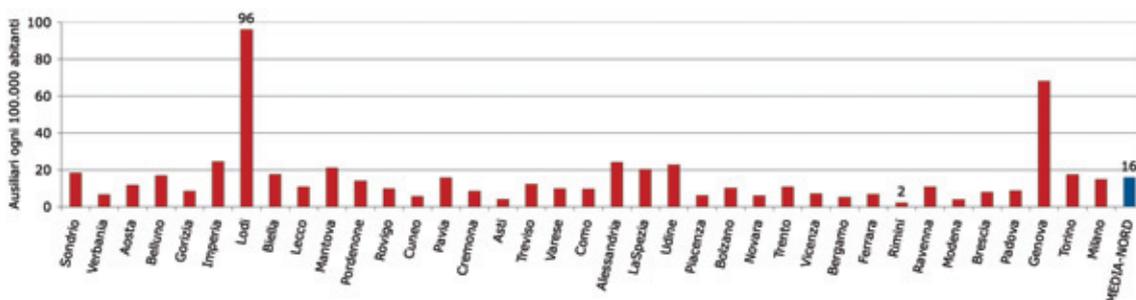
**Graf. 10** - Numero di ausiliari del traffico ogni 100 operatori di Polizia Locale dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – SUD E ISOLE



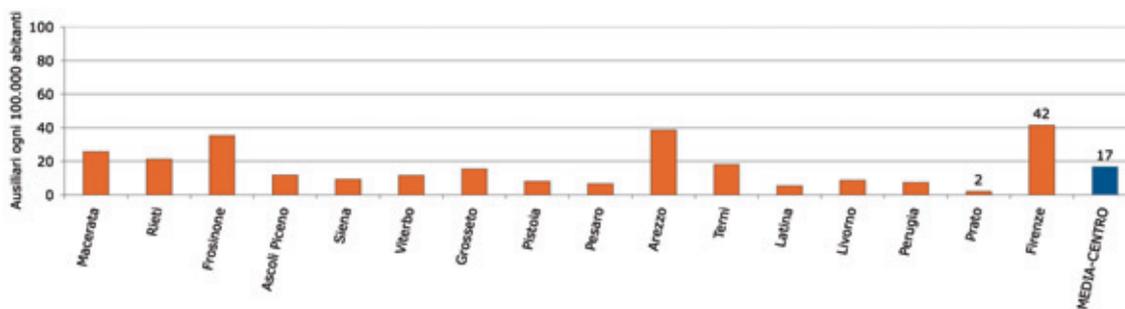
Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

## NUMERO DI AUSILIARI DEL TRAFFICO IN RELAZIONE ALLA POPOLAZIONE

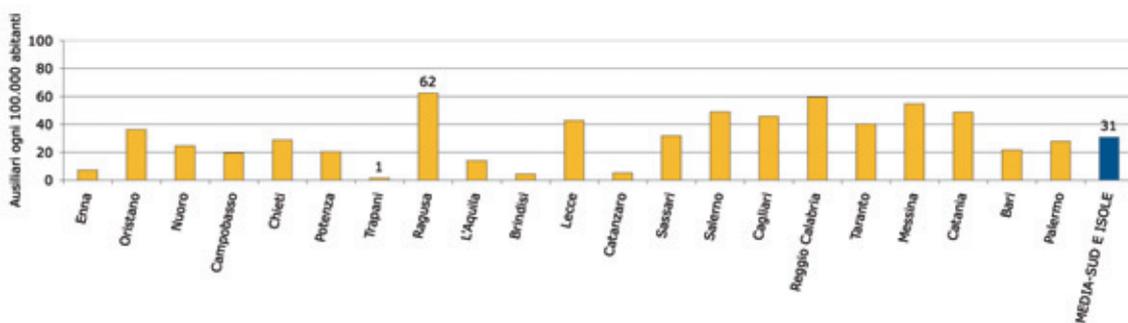
**Graf. 11** - Numero di ausiliari del traffico ogni 100.000 abitanti dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – NORD



**Graf. 12** - Numero di ausiliari del traffico ogni 100.000 abitanti dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – CENTRO



**Graf. 13** - Numero di ausiliari del traffico ogni 100.000 abitanti dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – SUD E ISOLE



Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

Ribadito che al nord il dato relativo alla città di Lodi va considerato come anomalo rispetto agli altri, si può affermare che le amministrazioni dei Capoluoghi minori hanno optato, rispetto alle città più grandi, per una maggiore presenza di ausiliari. Probabilmente, la scelta si spiega con l'esigenza, evidentemente più forte nelle realtà metropolitane, di disporre di personale competente ad affrontare problematiche che eccedono la competenza degli ausiliari.

Al centro, pur mancando l'importante dato relativo alla Capitale, si ripropone la medesima tendenza già osservata al nord con un più largo ricorso agli ausiliari da parte dei Capoluoghi di Provincia più piccoli.

Diversamente, al sud e nelle isole la differenza tra Capoluoghi più o meno popolosi è assai minore.

Complessivamente si scorge una certa tendenza da parte di molte realtà del sud ad integrare gli organici dei Corpi di Polizia Locale ricorrendo agli ausiliari del traffico in misura assai maggiore che non al nord (in media al sud si registrano 24 ausiliari ogni 100 agenti di Polizia Locale contro i 14 del nord e i 15 del centro).

Tuttavia, non va trascurata l'estrema variabilità tra una città e l'altra che caratterizza l'intero territorio nazionale. Infatti, città come Enna, Trapani, Brindisi, Catanzaro e Bari propongono percentuali di ausiliari molto simili, se non addirittura inferiori a molte città del centro-nord e, per contro, città del centro-nord come Udine, Genova, Frosinone ed Arezzo registrano dati molto prossimi alla media dei Capoluoghi di Provincia del sud Italia.

La variabilità, evidentemente legata al fatto che il ricorso agli ausiliari del traffico è più che altro dovuto a peculiari scelte gestionali operate dalle singole amministrazioni, si ripropone anche nell'analisi del rapporto tra numero di ausiliari del traffico e popolazione residente. Difficile scorgere un discrimine tra città metropolitane e piccoli Capoluoghi di Provincia, quel che è evidente è invece il largo ricorso agli ausiliari posto in essere dai Comuni del sud. Al sud d'Italia, verosimilmente per logiche occupazionali, il livello di ausiliari del traffico in rapporto alla popolazione è doppio rispetto a quello registrato al nord (31 ausiliari ogni 100.000 abitanti al sud contro i 16 ausiliari sempre ogni 100.000 abitanti al nord). Il Capoluoghi del centro mostrano invece dati in linea con quelli delle realtà del nord: una media di 17 ausiliari ogni 100.000 abitanti.

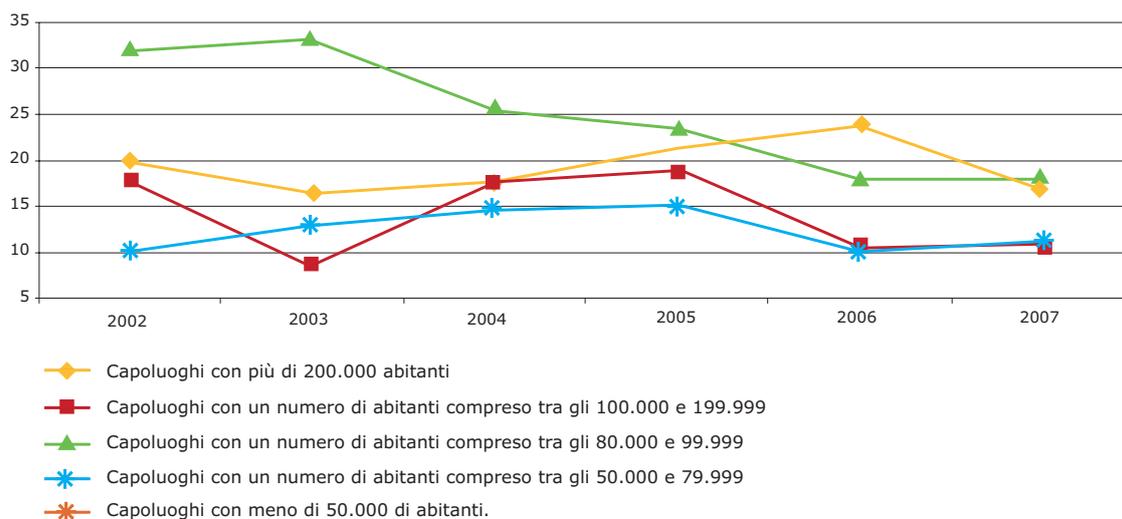
A livello di singoli dati, primeggiano in fatto di ricorso agli ausiliari del traffico: per il nord, Lodi e Genova con rispettivamente 96 e 68 ausiliari ogni 100.000 abitanti; per il centro, Firenze e Frosinone con rispettivamente 42 e 40 ausiliari ogni 100.000 abitanti; ed infine per il sud Ragusa e Reggio Calabria con rispettivamente 62 e 60 ausiliari in servizio ogni 100.000 residenti. Al contrario, sono fanalini di coda di questa improbabile classifica: al nord Rimini, al centro Prato e al sud Trapani, le prime due con 2 ausiliari ogni 100.000 abitanti e l'ultima con solamente 1 ausiliario sempre ogni 100.000 abitanti.

VARIAZIONE 2002-2007 DEL NUMERO DI AUSILIARI DEL TRAFFICO  
IN RELAZIONE ALLA POPOLAZIONE

Tab. 6

	Numero di ausiliari ogni 100.000 abitanti					
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Capoluoghi con più di 200.000 abitanti	19,95	16,45	17,86	21,29	23,62	16,68
Capoluoghi con un numero di abitanti compreso tra 100.000 e 199.999	17,81	8,71	17,60	18,79	10,67	10,75
Capoluoghi con un numero di abitanti compreso tra gli 80.000 e i 99.999	32,08	33,10	25,46	23,51	17,80	18,07
Capoluoghi con un numero di abitanti compreso tra i 50.000 e i 79.999	10,45	13,01	14,96	15,36	10,28	11,29
Capoluoghi con meno di 50.000 abitanti	17,73	21,12	24,50	21,44	17,00	17,22

Graf. 14 - Numero di ausiliari ogni 100.000 abitanti



Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

La rappresentazione grafica dei numeri di ausiliari in servizio nei diversi anni evidenzia un generale calo o, meglio, un generale allineamento verso il basso del dato relativo a tutti i Capoluoghi di Provincia a prescindere dalle loro dimensioni. Il calo è più marcato in relazione alle città con più di 200.000, che ritornano a livelli precedenti il boom del 2005 e del 2006. Nel complesso le medie di tutte le tipologie di Capoluoghi tendono ad assestarsi in un range tra 10 e 20 ausiliari del traffico ogni 100.000 abitanti.

## Gli operatori di Polizia Locale impiegati nell'attività sanzionatoria degli illeciti stradali

I dati sul numero di operatori di Polizia Locale che intervengono, a qualsiasi titolo, nel procedimento sanzionatorio degli illeciti stradali nascondono, verosimilmente, una certa discrasia nell'interpretazione del quesito da parte dei diversi Capoluoghi di Provincia coinvolti nella ricerca. L'indagine era infatti tesa a rilevare la frazione di personale che, seppure in misura minima, è adibita all'attività di repressione degli illeciti stradali, tuttavia è più che probabile che una parte dei Comandi abbia inteso il quesito in termini restrittivi fornendo il dato relativo al personale che si occupa esclusivamente di circolazione stradale (es. viabilisti). Diversamente, non si spiegherebbe il dato eccessivamente basso fornito da Trapani e Messina (rispettivamente 8.60% e 15.31%).

Tanto premesso, i dati relativi al personale dei Corpi di Polizia Locale impiegato in attività sanzionatoria degli illeciti stradali desta sorpresa. Era infatti plausibile attendersi un dato strutturato su di una logica che veda a dimensione più contenuta del corpo di Polizia Locale corrispondere una più diffusa (fino al 100%) partecipazione (compresa la saltuarietà) al procedimento sanzionatorio degli illeciti stradali (in pratica in corpi di Polizia Locale composti da meno di 100 operatori, diventa lecito aspettarsi da tutti, anche nella saltuarietà, una quota lavoro destinata al Codice della Strada); a dimensione più consistente (corpi dai 200 ai 6.500 operatori) era invece lecito attendersi l'esclusione di fette crescenti di personale dal lavoro sul Codice della Strada, in relazione alla specializzazione settoriale e alle necessità organizzative generali.

Dai dati emerge che molte città medie (a prescindere dalla latitudine) sono coerenti con suddette aspettative, ma emerge anche che alcune realtà metropolitane sarebbero sorprendentemente organizzate in modo tale che la totalità o quasi del proprio personale sia in qualche misura interessata all'iter sanzionatorio del Codice della Strada. In questo senso, inaspettatamente, Torino e Milano riferiscono che, rispettivamente, il 100% e il 96,99% del proprio personale è impiegato (almeno occasionalmente) nella repressione degli illeciti stradali.

Ad ogni modo, al di là del singolo dato, è innegabile il fatto che la disciplina della circolazione stradale è al centro dell'operatività di ogni comando. È dunque auspicabile che le Polizie Locali siano sempre più coinvolte nei progetti volti ad incrementare la sicurezza della circolazione stradale. A partire dalla creazione di strutture tese a raccogliere i dati relativi al loro fondamentale lavoro per finire con politiche nazionali costruite proprio su tali dati.

A livello nazionale merita osservare che mentre le realtà del nord e del centro si eguagliano, destinando rispettivamente il 78% e l'80% del proprio personale a taluni profili dell'attività sanzionatoria degli illeciti stradali, il sud si caratterizza per una percentuale sensibilmente più bassa, pari al 67%.

**Tab. 7 - NUMERO DI OPERATORI DI POLIZIA LOCALE IMPIEGATI IN ATTIVITÀ SANZIONATORIA DEGLI ILLECITI STRADALI IN RELAZIONE AL NUMERO DI OPERATORI DI POLIZIA LOCALE (dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso)**

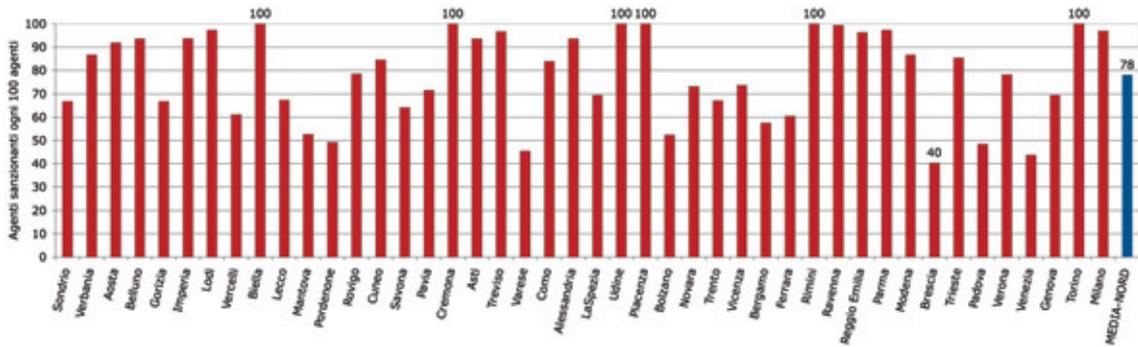
CAPOLUOGHI	Operatori PL impiegati in attività sanzionatoria ogni 100 operatori	CAPOLUOGHI	Operatori PL impiegati in attività sanzionatoria ogni 100 operatori
Sondrio	66,67	<b>Pesaro</b>	<b>100,00</b>
Enna	96,88	Lecce	71,97
Verbania	86,67	La Spezia	69,39
Oristano	51,28	Catanzaro	40,00
Aosta	91,84	Arezzo	56,82
Belluno	93,55	<b>Udine</b>	<b>100,00</b>
Gorizia	66,67	Bolzano	52,31
Nuoro	75,00	<b>Piacenza</b>	<b>100,00</b>
Imperia	93,75	Novara	73,15
<b>Macerata</b>	<b>100,00</b>	Terni	58,82
Lodi	97,30	Trento	67,07
Vercelli	60,98	Latina	40,78
<b>Biella</b>	<b>100,00</b>	Vicenza	73,64
Lecco	67,35	Bergamo	57,58
Rieti	94,34	Pescara	58,79
Mantova	52,63	Siracusa	81,87
Frosinone	69,05	Sassari	76,76
Pordenone	49,18	Salerno	68,03
Campobasso	85,96	Ferrara	60,40
Rovigo	78,57	<b>Rimini</b>	<b>100,00</b>
<b>Ascoli Piceno</b>	<b>100,00</b>	Ravenna	99,42
Siena	84,52	Foggia	57,63
Cuneo	84,44	Cagliari	93,31
Chieti	90,00	Reggio Emilia	96,39
<b>Agrigento</b>	<b>100,00</b>	Livorno	72,73
Viterbo	60,94	<b>Perugia</b>	<b>100,00</b>
Savona	64,04	Parma	97,27
Benevento	88,89	Modena	86,63
Carrara	59,46	R. Calabria	69,14
Massa	85,48	<b>Prato</b>	<b>100,00</b>
<b>Cosenza</b>	<b>100,00</b>	Brescia	40,29
Trapani	8,60	Taranto	63,21
Pavia	71,43	Trieste	85,45
<b>Cremona</b>	<b>100,00</b>	Padova	48,48
Ragusa	54,12	Messina	15,31
L'Aquila	83,87	Verona	78,29
Asti	93,55	Venezia	43,78
Grosseto	66,22	Catania	47,20
Treviso	96,67	Bari	60,74
Varese	45,37	Firenze	83,96
Como	83,96	Genova	69,36
<b>Pistoia</b>	<b>100,00</b>	Palermo	44,80
Brindisi	63,16	<b>Torino</b>	<b>100,00</b>
Alessandria	93,62	Milano	96,99

**Valore più alto**

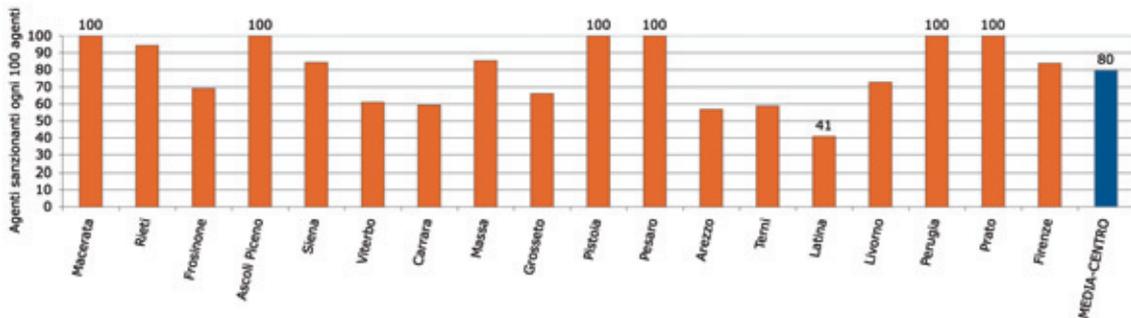
Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

NUMERO DI OPERATORI DI POLIZIA LOCALE IMPIEGATI  
NELL'ATTIVITÀ SANZIONATORIA DEGLI ILLECITI STRADALI  
IN RELAZIONE AL NUMERO DI OPERATORI DI POLIZIA LOCALE

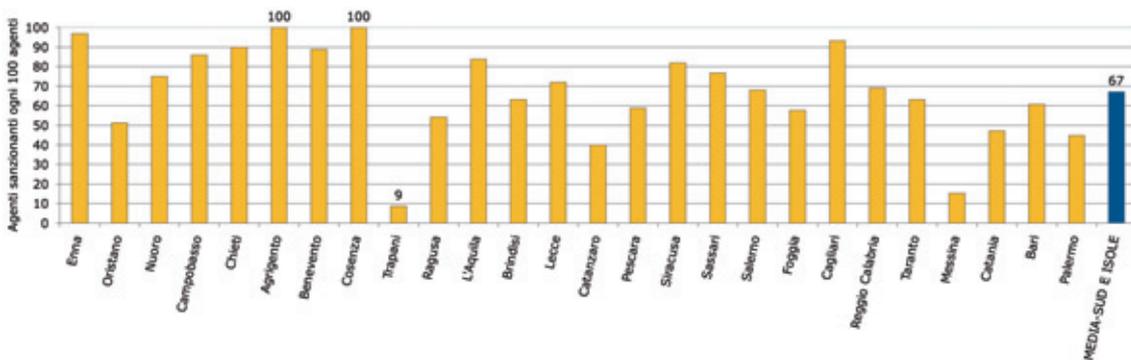
**Graf. 15** - Operatori di Polizia Locale impiegati in attività sanzionatoria ogni 100 operatori dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – NORD



**Graf. 16** - Operatori di Polizia Locale impiegati in attività sanzionatoria ogni 100 operatori dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – CENTRO



**Graf. 17** - Operatori di Polizia Locale impiegati in attività sanzionatoria ogni 100 operatori dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – SUD E ISOLE



Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

## PARTE I - Capitolo 2

### GLI STRUMENTI IN DOTAZIONE AI CORPI DI POLIZIA LOCALE

#### I veicoli

Nell'introdurre i dati relativi al parco veicolare in dotazione ai Comandi di Polizia Locale della Penisola vale la pena premettere come il rapporto tra le risorse umane del Comando e il numero di veicoli di cui il personale è munito è verosimilmente condizionato da tre fattori:

- a. le caratteristiche del territorio di competenza (estensione, conformazione, variazione piano altimetrica, ecc.);
- b. il modello organizzativo adottato del comando (servizio 24 ore su 24, sezioni motociclisti, servizio appiedato);
- c. le modalità d'impiego del personale e l'uso di veicoli a due ruote (tanto più alta è la propensione alla dislocazione parcellizzata del vigile viabilista sul territorio, tanto più il rapporto tra agenti e veicoli si avvicinerà a 1:1).

**Tab. 8 - NUMERO DI OPERATORI DI POLIZIA LOCALE IN RELAZIONE AL NUMERO DI VEICOLI IMPIEGATI NELL'ATTIVITÀ DI POLIZIA STRADALE E NUMERO DI VEICOLI IN RELAZIONE ALLA POPOLAZIONE (dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso)**

CAPOLUOGHI	Operatori PL ogni veicolo impiegato	Veicoli impiegati ogni 100.000 abitanti	CAPOLUOGHI	Operatori PL ogni veicolo impiegato	Veicoli impiegati ogni 100.000 abitanti
Sondrio	3,60	22,75	Pesaro	1,82	54,23
Enna	4,57	24,84	Lecce	3,57	39,56
Verbania	3,75	25,98	La Spezia	8,17	12,74
Oristano	4,88	24,29	Catanzaro	2,42	32,85
Aosta	4,45	31,73	Arezzo	5,18	17,74
Belluno	5,17	16,67	Udine	1,61	58,91
Gorizia	4,50	22,12	<b>Piacenza</b>	<b>1,22</b>	85,32
Nuoro	4,00	32,92	Bolzano	5,00	26,06
Imperia	1,78	65,77	Novara	2,70	38,99
Macerata	2,87	35,24	Terni	2,43	44,62
Lodi	4,11	21,06	Latina	5,42	16,66
Vercelli	4,56	20,23	Vicenza	5,16	21,88
Biella	1,85	58,92	Bergamo	1,94	73,50
Lecco	4,08	25,53	Pescara	1,79	75,16
Rieti	2,12	53,09	Siracusa	3,96	37,30
Mantova	1,58	75,30	Sassari	6,76	16,33
Frosinone	6,00	14,53	Salerno	9,76	18,83
Pordenone	4,69	25,73	Ferrara	4,26	26,27
Campobasso	4,75	23,46	Rimini	1,95	77,08
Rovigo	3,00	27,35	Ravenna	2,31	48,99
Ascoli Piceno	1,86	54,37	<b>Foggia</b>	<b>26,22</b>	<b>5,86</b>
Siena	4,67	33,45	Cagliari	1,87	<b>95,41</b>
Chieti	3,64	19,91	Reggio Emilia	1,57	66,33
Agrigento	2,58	55,85	Livorno	5,82	21,18
Viterbo	1,78	59,54	Perugia	2,04	41,37
Savona	3,56	40,50	Parma	2,61	39,53
Benevento	5,40	15,88	Modena	3,26	34,43
Carrara	6,17	18,46	R. Calabria	2,45	35,83
Potenza	6,64	16,12	Prato	2,26	47,94
Massa	5,64	15,83	Brescia	3,21	44,73
Cosenza	16,50	14,31	Taranto	9,64	11,20
Trapani	3,32	39,63	Trieste	2,71	57,95
Pavia	2,52	35,37	Padova	3,96	35,66
Cremona	2,22	52,20	Messina	13,06	13,05
Ragusa	2,36	49,88	Verona	1,67	69,81
L'Aquila	4,13	20,77	Venezia	6,30	27,52
Asti	4,43	18,95	Catania	31,78	5,97
Grosseto	1,95	49,08	Bari	2,26	81,22
Treviso	1,58	69,71	Firenze	3,00	74,87
Varese	3,18	41,35	Genova	4,81	34,27
Como	3,79	33,63	Palermo	3,86	52,66
Pistoia	1,69	58,95	Torino	5,15	40,31
Brindisi	3,06	34,36	Milano	6,79	34,14
Alessandria	4,70	21,80	Roma	8,62	27,42

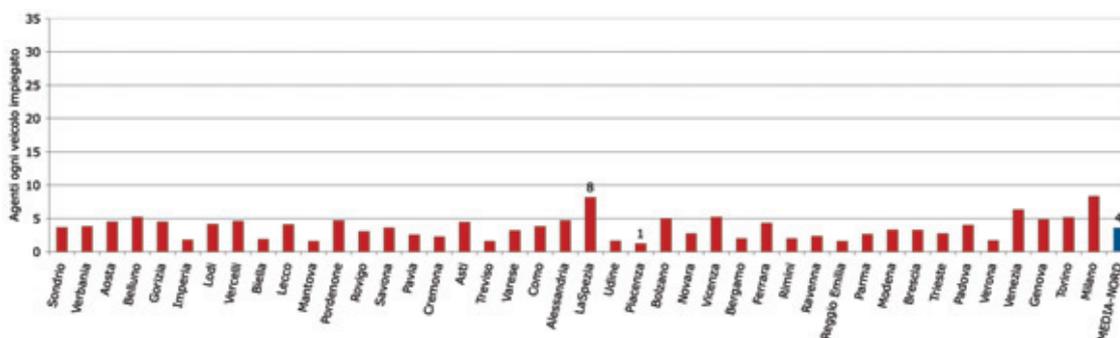
Valore più alto

Valore più basso

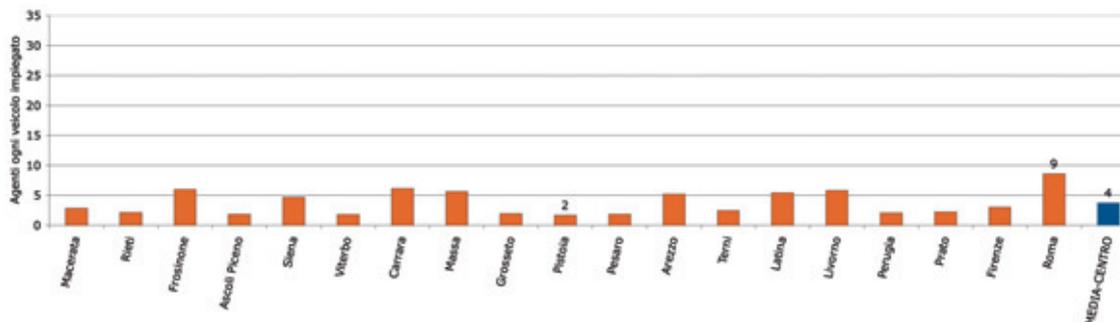
Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

NUMERO DI OPERATORI DI POLIZIA LOCALE IN RELAZIONE AL NUMERO DI VEICOLI IMPIEGATI NELL'ATTIVITÀ DI POLIZIA STRADALE

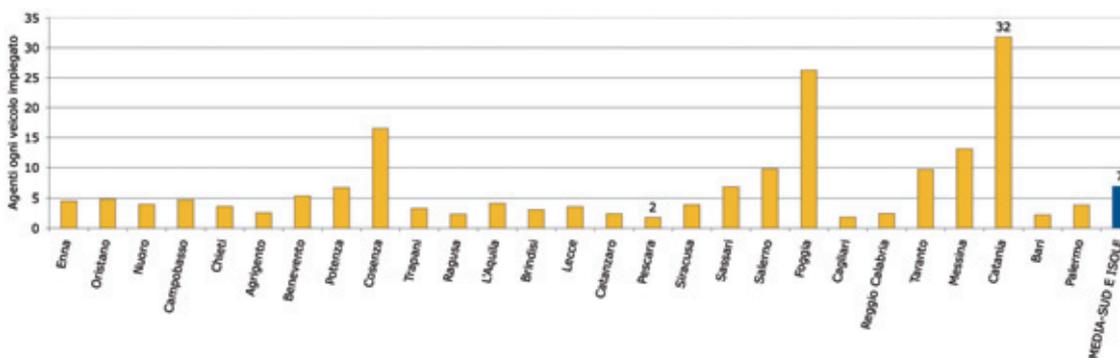
**Graf. 18** - Numero di operatori di Polizia Locale per ogni veicolo impiegato nell'attività di Polizia Stradale dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – NORD



**Graf. 19** - Numero di operatori di Polizia Locale per ogni veicolo impiegato nell'attività di Polizia Stradale dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – CENTRO



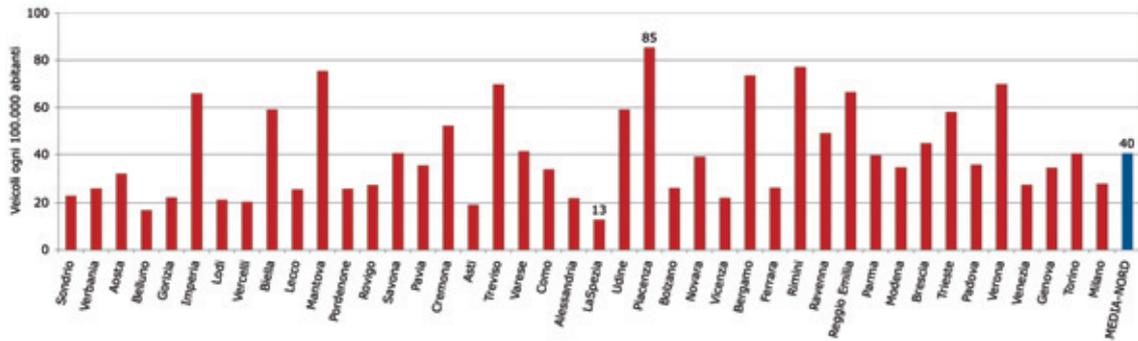
**Graf. 20** - Numero di operatori di Polizia Locale per ogni veicolo impiegato nell'attività di Polizia Stradale dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – SUD E ISOLE



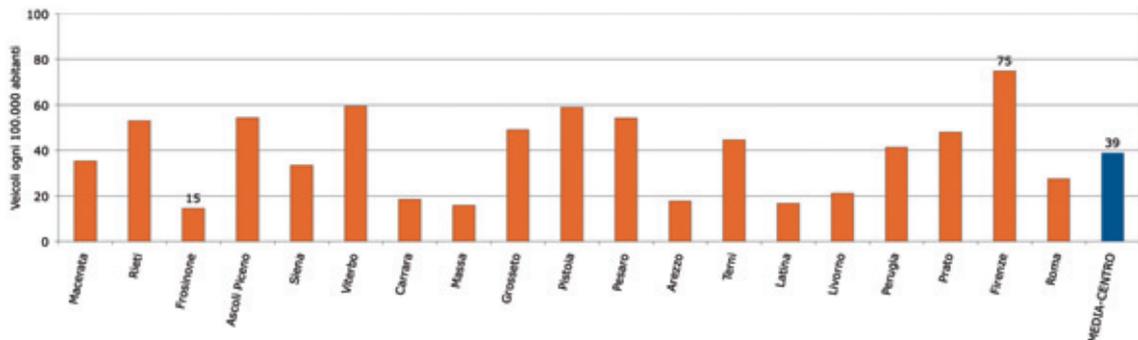
Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

## NUMERO DI VEICOLI IMPIEGATI NELL'ATTIVITÀ DI POLIZIA STRADALE IN RELAZIONE ALLA POPOLAZIONE

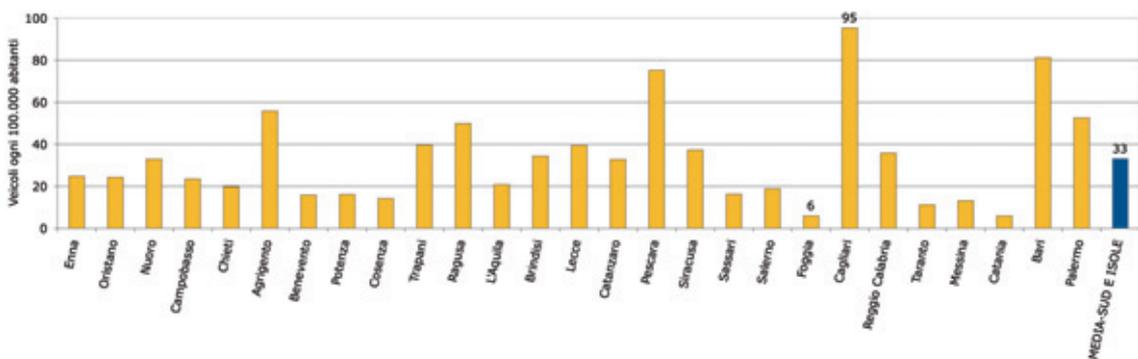
**Graf. 21** - Veicoli impiegati nell'attività di Polizia Stradale ogni 100.000 abitanti dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – NORD



**Graf. 22** - Veicoli impiegati nell'attività di Polizia Stradale ogni 100.000 abitanti dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – CENTRO



**Graf. 23** - Veicoli impiegati nell'attività di Polizia Stradale ogni 100.000 abitanti dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – SUD E ISOLE



Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

L'analisi del dato relativo al parco veicolare in dotazione ai Comandi di Polizia Locale rapportato, in un primo momento, al numero di operatori di cui si compone il Corpo e, in un secondo momento, alla popolazione residente nel capoluogo fa emergere una prima considerazione di massima: le città del sud, a fronte di un numero di operatori mediamente superiore a quello delle città del centro-nord, dispongono di parchi veicolari assai più contenuti. Le città del nord e del centro condividono il dato medio di 4 operatori ogni veicolo in dotazione. Le realtà del sud si distinguono invece per un dato medio di 7 operatori ogni veicolo.

A livello di singolo Capoluogo, merita evidenziare in negativo, per il nord, il dato di La Spezia, realtà in cui ogni veicolo in dotazione è condiviso da 8 operatori; per il centro, il dato di Roma, con un veicolo ogni 9 agenti; per il sud, i dati davvero "fuori media" di Cosenza, Foggia e Catania, dove ogni veicolo in dotazione è condiviso, rispettivamente, da 16,50, 26,22 e addirittura 31,78 operatori di Polizia Locale. Particolarmente forniti sono invece i Corpi di Polizia Locale di Reggio Emilia, Pistoia e Pescara, dove ogni veicolo è condiviso rispettivamente da 1,57, 1,69 e 1,79 operatori di Polizia Locale.

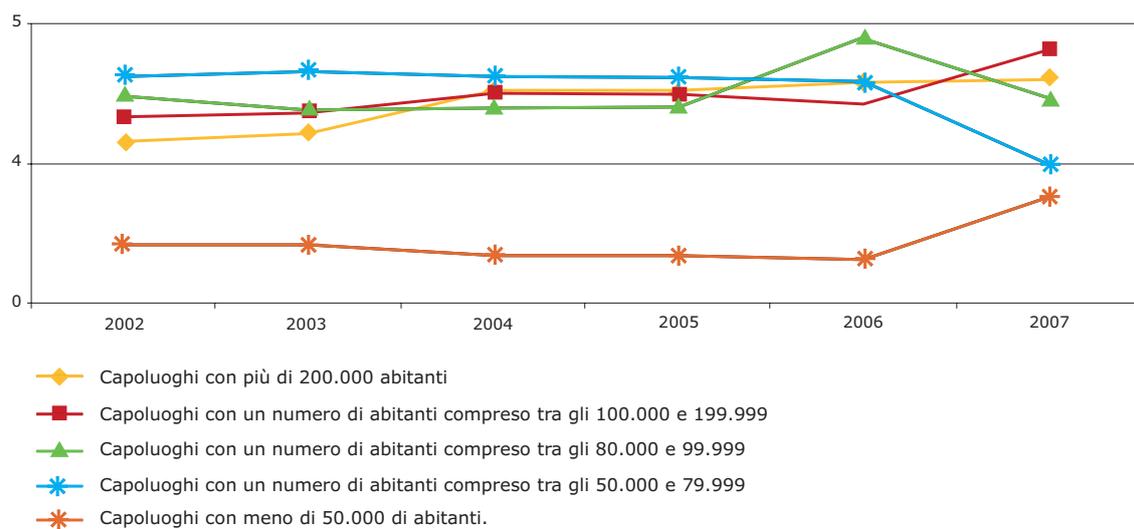
Anche i dati relativi al rapporto tra il numero di veicoli in dotazione al Comando di Polizia Locale e la popolazione residente confermano la sostanziale uniformità tra centro e nord e, per contro, la peculiarità della realtà meridionale. Infatti, i Capoluoghi del centro e del nord dispongono mediamente di 40 veicoli adibiti a servizi di Polizia Stradale ogni 100.000 abitanti, mentre quelli del sud solamente di 22 veicoli sempre ogni 100.000 abitanti. Al di là del dato medio, va tuttavia evidenziata una forte differenza tra Capoluogo e Capoluogo circa i veicoli in dotazione al proprio comando. In questo senso non si può fare a meno di citare il dato di Cagliari il cui Comando dispone di un parco veicolare più che quadruplo rispetto alla media degli altri Capoluoghi sardi con ben 95 veicoli ogni 100.000 abitanti. Per contro, va sottolineata la scarsità di risorse di cui godono il Comando di Foggia con solamente 6 veicoli ogni 100.000 abitanti e, al nord, il Comando di La Spezia con 13 veicoli sempre ogni 100.000 abitanti (meno di un terzo della media dei Capoluoghi del Nord).

VARIAZIONE 2002-2007 DEL NUMERO DI VEICOLI IMPIEGATI  
NELL'ATTIVITÀ DI POLIZIA STRADALE IN RELAZIONE AL PARCO CIRCOLANTE

Tab. 9

	Numero di veicoli impiegati ogni 10.000 veicoli					
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Capoluoghi con più di 200.000 abitanti	4,17	4,24	4,53	4,53	4,58	4,62
Capoluoghi con un numero di abitanti compreso tra 100.000 e 199.999	4,34	4,37	4,50	4,50	4,43	4,82
Capoluoghi con un numero di abitanti compreso tra gli 80.000 e i 99.999	4,49	4,39	4,41	4,41	4,90	4,49
Capoluoghi con un numero di abitanti compreso tra i 50.000 e i 79.999	4,65	4,68	4,63	4,63	4,61	4,00
Capoluoghi con meno di 50.000 abitanti	3,42	3,43	3,35	3,35	3,32	3,76

Graf. 24 - Numero di veicoli impiegati in attività di Polizia Stradale ogni 10.000 veicoli



Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

## I misuratori di velocità

Salvo limitate eccezioni tutti i Comuni capoluogo di provincia hanno – in loro proprietà – un numero variabile di misuratori di velocità.

Il dato relativo al rapporto tra il numero di agenti ed il numero di misuratori di velocità in dotazione ha il pregio, se valutato con riferimento ai misuratori mobili (che dall'estate 2007 devono essere segnalati e ben visibili), di esprimere la misura attraverso cui i corpi di Polizia Municipale delle città capoluogo impegnano una o due pattuglie (a seconda della organizzazione sistematica delle azioni di contestazione immediata delle violazioni o in funzione della tipologia di misuratore utilizzato) per una finalità che è indiscutibilmente salvifica ai fini della sicurezza stradale. Un corpo di Polizia Municipale di una città media si organizza per un servizio connotato da alta professionalità e civiltà, reso con veicoli istituzionali ed idoneità ad applicare anche le previste sanzioni accessorie (giusta contestazione immediata e ritiro del documento di guida ai fini della sospensione). Il fatto che ci sia un rapporto relativamente basso di misuratori mobili rispetto al personale è giustificato proprio dal fatto che esiste la necessità di individuare personale professionale e specializzato non solo nell'uso dello strumento di misurazione ma anche nel dover intervenire nella forma più conflittuale nei confronti dell'utente, essendo alta la possibilità (sebbene non l'obbligatorietà) di dover contestare *de visu* la violazione. Il relativamente basso numero di misuratori rispetto al numero di operatori si spiega, peraltro, con la circostanza che singole aliquote di personale turnino, quotidianamente, su una media standard di servizi, comunque coerenti con le morfologie delle singole città.

Molto interessante il rilievo dei misuratori fissi. Questi strumenti stanno dando, specie in ambito extraurbano (es. tutor autostradale) buona prova di sé sul contenimento degli eccessi di velocità e, per l'effetto, sulla incidentalità da essi dipendente. È lecito attendersi un sensibile incremento di questa metodologia di rilevazione nei prossimi anni, in particolar modo per quelle città che abbiano una rete stradale urbana di scorrimento, ovvero una certa rete di strade extraurbane secondarie perimetranti la città. Su questo versante la città di Firenze fa da apripista con i suoi 28 misuratori fissi, rispetto ad un parco circolante invero contenuto. Comunque sia, è un fenomeno in espansione peraltro destinato anche a tacitare non poche polemiche, specie con il progressivo farsi strada della misurazione della velocità media di tratta anche in ambito urbano.

**Tab. 10** - NUMERO DI OPERATORI DI POLIZIA LOCALE IN RELAZIONE AL NUMERO DI MISURATORI DI VELOCITÀ E NUMERO DI MISURATORI DI VELOCITÀ IN RELAZIONE AL PARCO CIRCOLANTE (dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso)

CAPOLUOGHI	Operatori PL ogni misuratore di velocità	Misuratori di velocità ogni 100.000 veicoli	CAPOLUOGHI	Operatori PL ogni misuratore di velocità	Misuratori di velocità ogni 100.000 veicoli
Sondrio	18,00	5,70	Lecce	132,00	1,23
Verbania	30,00	3,86	La Spezia	98,00	2,63
Oristano	19,50	7,40	Arezzo	11,00	8,90
Aosta	24,50	2,08	Udine	46,00	2,57
Belluno	15,50	6,65	Piacenza	34,67	3,60
Gorizia	18,00	6,54	Bolzano	43,33	3,99
Imperia	48,00	1,43	Novara	108,00	1,25
Macerata	43,00	2,67	Terni	59,50	2,06
Lodi	18,50	6,28	Trento	82,00	2,23
Vercelli	41,00	2,62	Latina	34,33	2,76
Biella	50,00	2,49	Vicenza	43,00	3,37
Lecco	49,00	2,68	Bergamo	55,00	3,04
<b>Rieti</b>	10,60	<b>12,02</b>	Pescara	82,50	1,99
Mantova	28,50	4,96	Sassari	71,00	1,89
Pordenone	30,50	4,55	Ferrara	49,67	2,77
Campobasso	57,00	2,32	Rimini	51,75	3,21
<b>Rovigo</b>	<b>10,50</b>	9,67	Ravenna	28,50	4,50
Ascoli Piceno	52,00	2,25	Foggia	236,00	0,97
Siena	84,00	1,96	Cagliari	142,00	1,45
Viterbo	32,00	3,29	Reggio Emilia	55,33	2,13
Savona	44,50	3,78	Livorno	99,00	1,45
Benevento	54,00	2,09	<b>Perugia</b>	137,00	<b>0,69</b>
Carrara	37,00	3,88	Parma	91,50	1,35
Potenza	73,00	1,68	Modena	101,00	1,33
Massa	31,00	3,39	R. Calabria	162,00	0,71
Cosenza	165,00	1,91	Prato	25,13	5,26
Trapani	46,50	3,83	Brescia	136,50	1,29
Pavia	31,50	3,73	Trieste	80,75	2,47
Cremona	27,33	5,49	Padova	59,40	2,98
Ragusa	85,00	1,52	Messina	139,33	1,60
L'Aquila	62,00	1,58	Verona	152,00	0,94
Asti	62,00	1,61	Venezia	46,60	6,76
Grosseto	74,00	1,46	<b>Catania</b>	286,00	<b>0,69</b>
Treviso	15,00	9,28	Bari	149,00	1,71
Varese	54,00	2,91	Firenze	27,43	10,13
Como	53,00	2,98	Genova	92,27	2,40
Pistoia	43,00	2,68	Palermo	169,38	1,47
Brindisi	47,50	3,17	Torino	116,94	2,27
Alessandria	47,00	2,77	<b>Milano</b>	<b>274,55</b>	1,14
Pesaro	30,33	3,47	Roma	193,76	1,32

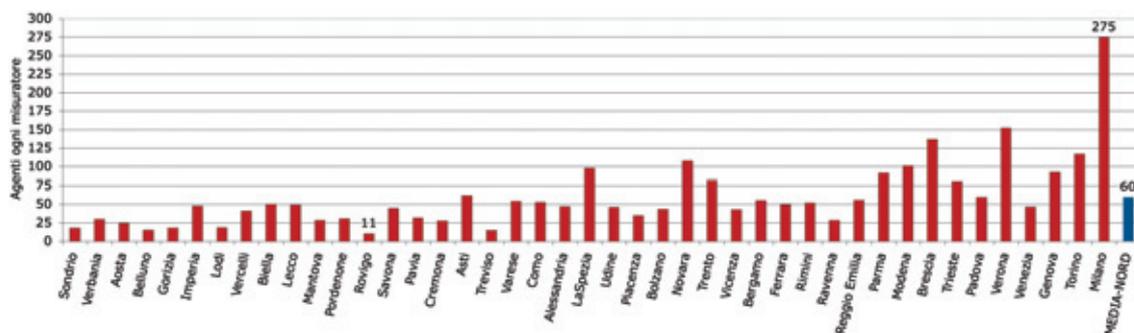
Valore più alto

Valore più basso

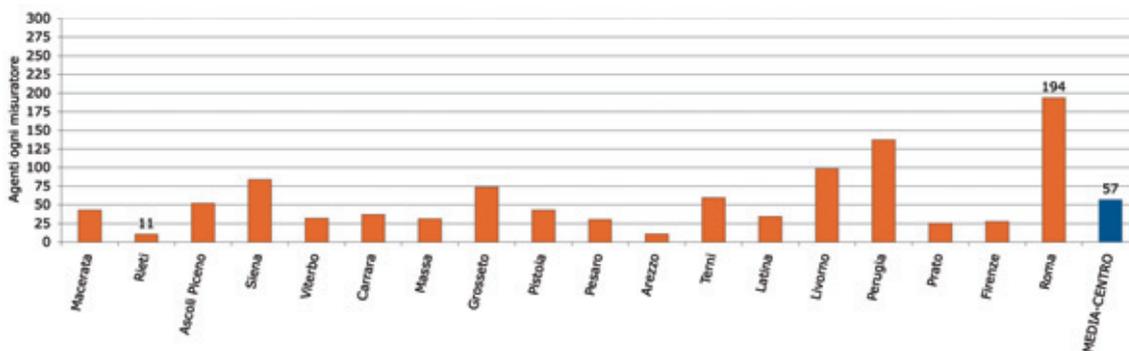
Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

## NUMERO DI OPERATORI DI POLIZIA LOCALE IN RELAZIONE AL NUMERO DI MISURATORI DI VELOCITÀ

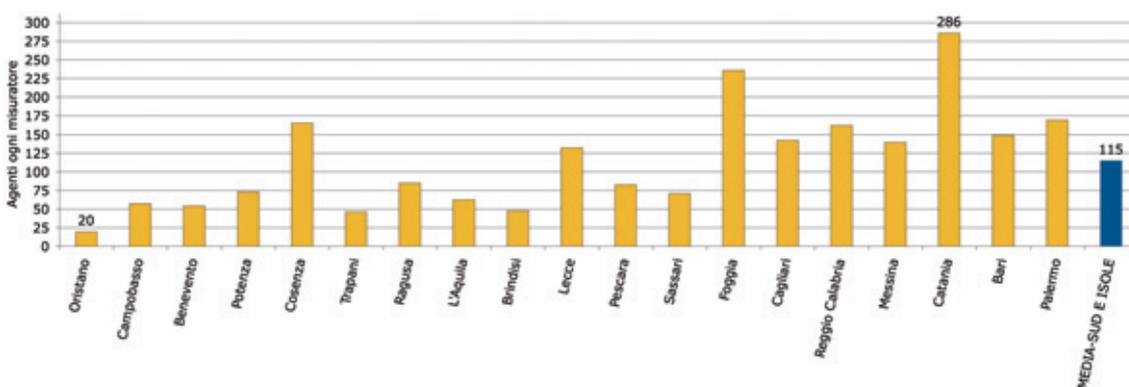
**Graf. 25** - Numero di operatori di Polizia Locale ogni misuratore di velocità dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – NORD



**Graf. 26** - Numero di operatori di Polizia Locale ogni misuratore di velocità dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – CENTRO



**Graf. 27** - Numero di operatori di Polizia Locale ogni misuratore di velocità dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – SUD E ISOLE



Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

I dati raccolti in merito alla dotazione di misuratori di velocità di cui dispongono gli operatori di Polizia Locale in servizio presso i Capoluoghi di Provincia forniscono due indicazioni piuttosto chiare.

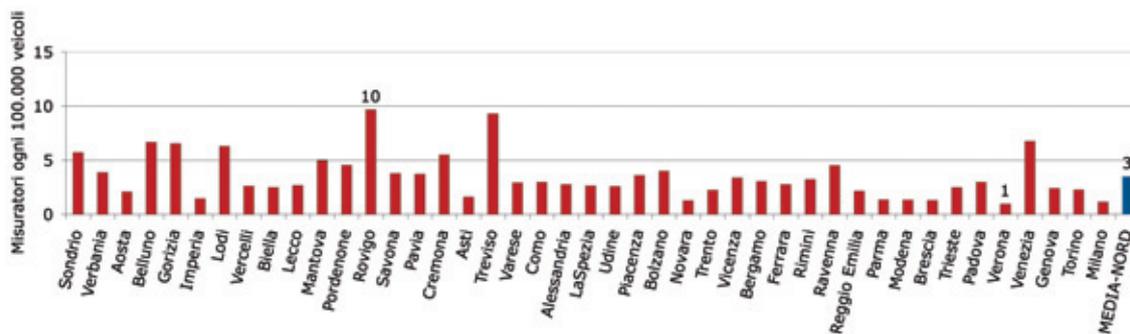
La prima è la conferma della vicinanza di risultati tra centro e nord dove si registra la presenza di un misuratore rispettivamente ogni 57 e 60 agenti e per contro la scarsità di risorse strumentali (o la sovrabbondanza di personale) per i comandi del sud, dove ogni misuratore di velocità è diviso mediamente tra 115 operatori.

La seconda è invece un'indicazione valevole per tutto il territorio nazionale, ossia la maggior presenza di misuratori di velocità nelle piccole realtà piuttosto che nelle grandi città metropolitane. Tale indicazione si spiega ricordando che i comandi delle grandi città hanno a propria disposizione un numero di operatori per abitante assai superiore a quello dei Capoluoghi di Provincia più piccoli. Tra le realtà meno popolate fa eccezione Cosenza, dove per ogni misuratore di velocità ci sono ben 165 agenti al pari di città molto più grandi come Palermo o addirittura Roma, ma ciò dipende dall'elevato numero di operatori di Polizia Locale di cui gode la città cosentina.

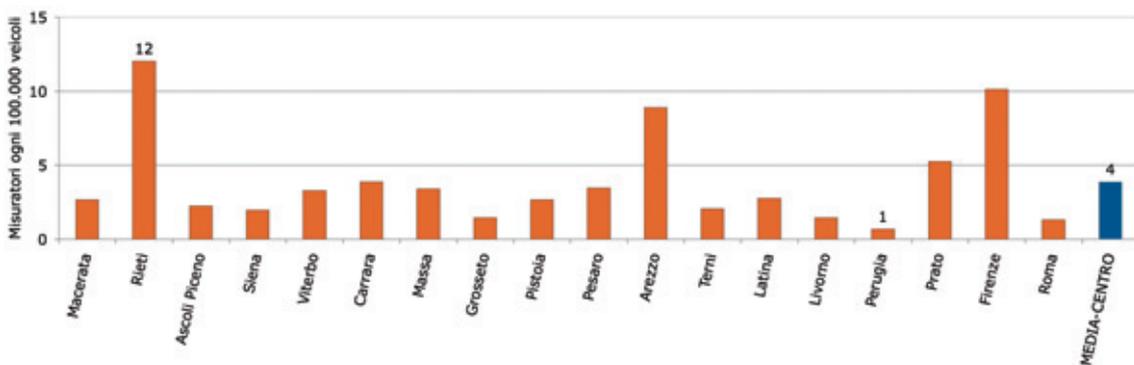
A livello di singolo dato, i Capoluoghi di Provincia in cui gli operatori di Polizia Locale hanno a disposizione il maggior numero di misuratori di velocità risultano essere: per il nord le città venete di Rovigo, Treviso e Belluno (dove ogni misuratore è condiviso, rispettivamente da 10,50, 15 e 15,50 agenti); per il centro Rieti e Arezzo (con, rispettivamente, un misuratore ogni 10,60 e 11 operatori); per il sud Oristano (un misuratore ogni 19,50 operatori).

## NUMERO DI MISURATORI DI VELOCITÀ IN RELAZIONE AL PARCO CIRCOLANTE

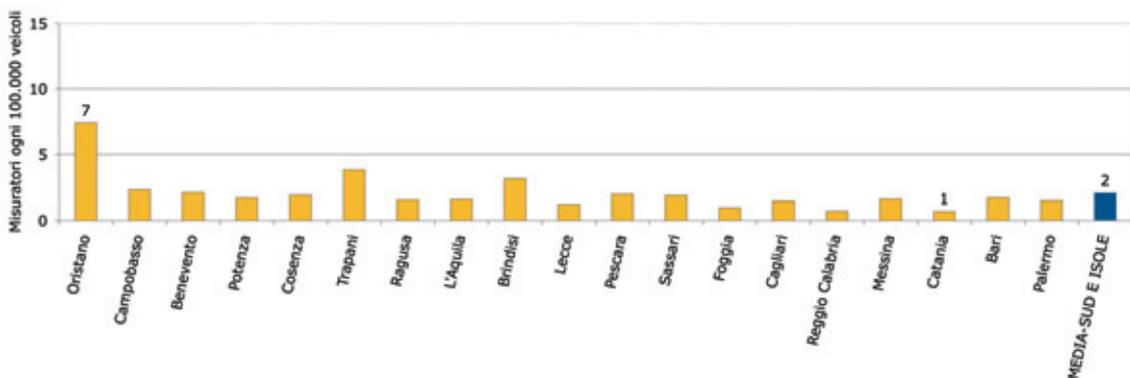
**Graf. 28** - Numero di misuratori di velocità ogni 100.000 veicoli dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – NORD



**Graf. 29** - Numero di misuratori di velocità ogni 100.000 veicoli dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – CENTRO



**Graf. 30** - Numero di misuratori di velocità ogni 100.000 veicoli dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – SUD E ISOLE



Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

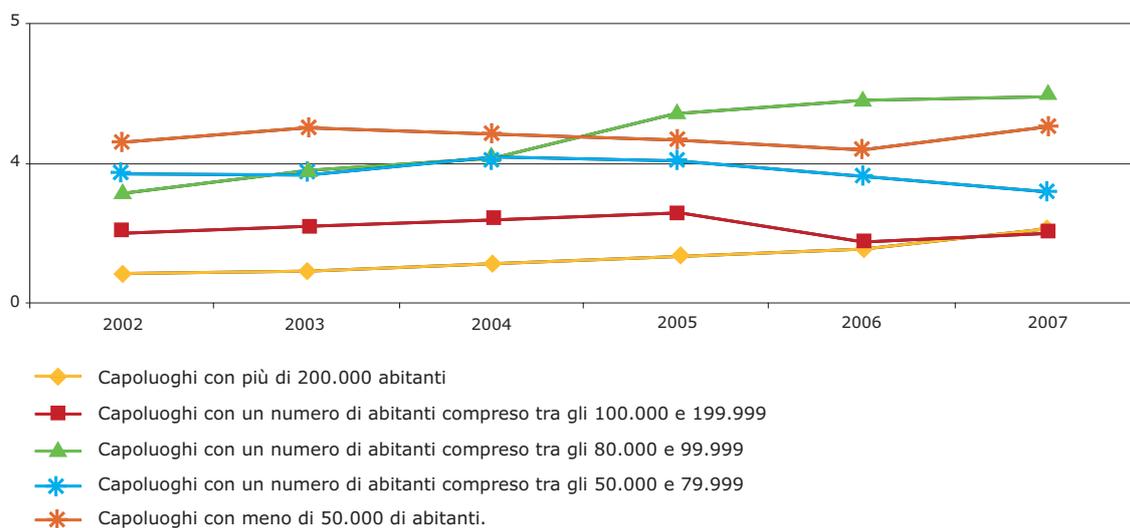
Nell'analisi del rapporto tra il numero di misuratori di velocità in dotazione al Comando di Polizia Locale ed il parco circolante vanno segnalate alcune peculiarità locali. Tra queste, al nord Rovigo dispone di ben 10 misuratori ogni 100.000 veicoli al contrario di Verbania che ne ha uno solo, al centro spicca su tutti il dato di Rieti con ben 12 misuratori ogni 100.000 veicoli ed infine al sud ed isole sono degni di nota il dato di Oristano con 7 misuratori ogni 100.000 veicoli e quello antitetico di Catania con un solo misuratore sempre ogni 100.000 veicoli.

### VARIAZIONE 2002-2007 DEL NUMERO DI MISURATORI DI VELOCITÀ IN RELAZIONE AL PARCO CIRCOLANTE

Tab. 11

	Numero di misuratori di velocità ogni 100.000 veicoli					
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Capoluoghi con più di 200.000 abitanti	1,42	1,43	1,58	1,67	1,77	2,07
Capoluoghi con un numero di abitanti compreso tra 100.000 e 199.999	2,05	2,07	2,20	2,29	1,85	2,01
Capoluoghi con un numero di abitanti compreso tra gli 80.000 e i 99.999	2,59	2,93	3,12	3,76	3,92	4,00
Capoluoghi con un numero di abitanti compreso tra i 50.000 e i 79.999	2,84	2,80	3,06	3,05	2,82	2,61
Capoluoghi con meno di 50.000 abitanti	3,30	3,51	3,42	3,32	3,18	3,53

Graf. 31 - Numero di misuratori di velocità ogni 100.000 veicoli



Tra il 2002 e il 2007 mediamente tutti i Capoluoghi di Provincia hanno incrementato le loro dotazioni in termini di misuratori di velocità, fa eccezione unicamente la media relativa ai Capoluoghi con popolazione compresa tra 50.000 e 79.999 abitanti, dove, dopo il picco del 2004, si assiste ad un calo del numero di misuratori di velocità in dotazione.

**Tab. 12 - NUMERO DI MISURATORI DI VELOCITA' FISSI E MOBILI**  
(dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso)

CAPOLUOGHI	Mis. Fissi	Mis. Mobili	CAPOLUOGHI	Mis. Fissi	Mis. Mobili
Sondrio	0	1	Macerata	1	0
Verbania	0	1	Rieti	4	1
Aosta	0	2	Ascoli Piceno	-	1
Belluno	0	2	Siena	0	1
Gorizia	0	2	Viterbo	-	2
Imperia	0	1	Carrara	2	0
Lodi	0	2	Massa	0	2
Vercelli	0	1	Grosseto	0	1
Biella	0	1	Pistoia	0	2
Lecco	0	1	Pesaro	0	3
Mantova	0	2	Arezzo	6	2
Pordenone	0	2	Terni	0	2
Rovigo	2	2	Latina	0	3
Savona	0	2	Livorno	0	2
Pavia	0	2	Perugia	0	1
Cremona	0	3	Prato	5	3
Asti	0	1	Firenze	28	2
Treviso	3	3	Roma	4	29
Varese	0	2	<b>TOTALE</b>	<b>50</b>	<b>57</b>
Como	1	1			
Alessandria	0	2			
La Spezia	0	1			
Udine	0	2			
Piacenza	0	3	<b>CAPOLUOGHI</b>	<b>Mis. Fissi</b>	<b>Mis. Mobili</b>
Bolzano	0	3	Oristano	1	1
Novara	0	1	Campobasso	0	1
Trento	0	2	Benevento	0	1
Vicenza	0	3	Potenza	0	1
Bergamo	0	3	Cosenza	0	1
Ferrara	0	3	Trapani	0	2
Rimini	0	4	Ragusa	0	1
Ravenna	0	6	L'Aquila	0	1
Reggio Emilia	0	3	Brindisi	0	2
Parma	0	2	Lecce	0	1
Modena	0	2	Pescara	0	2
Brescia	0	2	Sassari	0	2
Trieste	0	4	Foggia	0	1
Padova	0	5	Cagliari	0	2
Verona	0	2	Reggio Calabria	-	1
Venezia	4	6	Messina	2	1
Genova	0	11	Catania	0	2
Torino	1	15	Bari	0	4
Milano	4	7	Palermo	0	8
<b>TOTALE</b>	<b>15</b>	<b>126</b>	<b>TOTALE</b>	<b>3</b>	<b>35</b>

**TOTALE NAZIONALE: 68 misuratori di velocità fissi**  
**218 misuratori di velocità mobili**

Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

Nell'interessante tabella che riassume il numero di misuratori di velocità di cui sono dotate le diverse amministrazioni, distinguendo tra quelli installati in sede fissa e quelli impiegati dalla pattuglia durante i servizi di Polizia Stradale, spicca il dato di Firenze con 28 misuratori fissi, seguito, a grandissima distanza da Arezzo con 6 e da Prato con 5. Di rilievo anche il dato di Roma che ha invece deciso di investire nei misuratori mobili dotandosi di 29 apparecchi, seguita, anche qui a grande distanza da Torino con 15 e poi Genova con 11. Al sud va segnalato un dato che emerge sugli altri: la città di Palermo ha in dotazione ben 8 misuratori di velocità mobili.

Tra le città meno popolate va annoverato il ricorso a misuratori di velocità in sede fissa da parte di Rovigo (2), Treviso (3), Macerata (1), Rieti (4), Oristano (1)

## Gli etilometri

Prima di procedere all'analisi dei dati sulla quantità di etilometri in dotazione ai Corpi di Polizia Locale dei Capoluoghi di Provincia occorre precisare che la rilevazione interessa unicamente gli etilometri omologati e non anche i c.d. precursori. È noto che dal 2003 in poi, solo per citare le evoluzioni ordinamentali più recenti in materia, l'accertamento dell'alcoolemia ha registrato non pochi interventi normativi, talvolta in controtendenza l'uno all'altro.

In una prima fase, il legislatore ha spinto sulla necessità che il controllo del tasso alcoolemico fosse sempre realizzato su strada, oltre che secondo indicazione discrezionale degli agenti, anche in tutti i casi di incidenti stradali (con o senza feriti); questa indicazione normativa (per vero vigente) è stata frenata dalle indicazioni di prassi del ministero che hanno sottolineato che, anche in caso di sinistri stradali, il controllo dell'alcool fosse facoltativo e non obbligatorio. Questo primo esempio di atteggiamento interpretativo ha inquinato la *mission* e tendenzialmente postergato, in non poche città, il controllo del fenomeno. I Capoluoghi di provincia, normalmente coinvolti nei patti locali per la sicurezza, hanno reagito, con i propri corpi di Polizia Municipale attraverso l'assunzione diretta del fenomeno dei sinistri stradali in città, e con esso del controllo dell'alcool<sup>3</sup>.

In merito ai dati sul numero di etilometri va detto che, fatte salve alcune città che hanno espressamente investito su tali strumenti, bisogna essere attenti a non ritenere, per il basso numero degli etilometri posseduti, che non ci siano controlli adeguati e dedizione sufficiente; va ricordato che per convenienza operativa gli operatori di polizia si rivolgono con maggiore fiducia all'ospedale, per la verifica, dopo aver fatto la prova con il precursore, piuttosto che all'etilometro. Non va sottaciuto il fatto che effettivamente al sud la sensibilità al problema è minore che al nord, sebbene in crescita.

3) Giova rammentare che l'etilometro omologato è uno dei metodi per provare la guida in stato di ebbrezza e, peraltro, quello più complesso e meno affidabile. La più alta quantità di reati accertati per tale causa perviene dal prelievo dei liquidi biologici presso i nosocomi, in relazione alla prestazione di cure mediche agli attori del sinistro ovvero in relazione all'esito positivo del precursore. Proprio i precursori stanno diventando lo strumento più agile e funzionale per il controllo dell'alcool; se è vero che esso non fornisce prove documentabili è altrettanto vero che è diventato, per la facilità del suo utilizzo, il maggior strumento di deterrenza su strada e di avvio alle fasi successive di accertamento.

**Tab. 13** - NUMERO DI ETILOMETRI IN RELAZIONE AL NUMERO DI OPERATORI DI POLIZIA LOCALE E AL PARCO CIRCOLANTE (dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso)

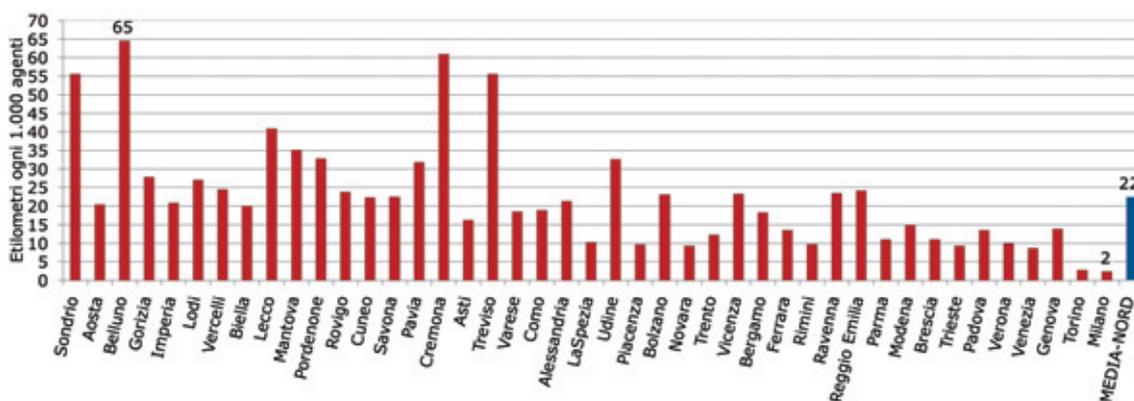
CAPOLUOGHI	Etilometri ogni 1.000 operatori PL	Etilometri ogni 100.000 veicoli	CAPOLUOGHI	Etilometri ogni 1.000 operatori PL	Etilometri ogni 100.000 veicoli
Sondrio	55,56	5,70	La Spezia	10,20	2,63
Oristano	25,64	3,70	Arezzo	11,36	1,11
Aosta	20,41	1,04	Udine	32,61	3,86
Belluno	64,52	6,65	Piacenza	9,62	1,20
Gorizia	27,78	3,27	Bolzano	23,08	3,99
Imperia	20,83	1,43	Novara	9,26	1,25
Macerata	23,26	2,67	Terni	8,40	1,03
Lodi	27,03	3,14	Trento	12,20	2,23
Vercelli	24,39	2,62	Vicenza	23,26	3,37
Biella	20,00	2,49	Bergamo	18,18	3,04
Lecco	40,82	5,37	Pescara	12,12	1,99
Rieti	18,87	2,40	Sassari	7,04	0,95
Mantova	35,09	4,96	Ferrara	13,42	1,85
Pordenone	32,79	4,55	Rimini	9,66	1,61
Campobasso	35,09	4,64	Ravenna	23,39	3,00
Rovigo	23,81	2,42	Cagliari	7,04	1,45
Ascoli Piceno	19,23	2,25	Reggio Emilia	24,10	2,85
Siena	23,81	3,92	Livorno	10,10	1,45
Cuneo	22,22	2,03	Perugia	7,30	0,69
Viterbo	15,63	1,65	Parma	10,93	1,35
Savona	22,47	3,78	Modena	14,85	1,99
Carrara	27,03	3,88	Reggio Calabria	6,17	0,71
Potenza	13,70	1,68	Prato	14,93	1,97
Massa	16,13	1,69	Brescia	10,99	1,94
Cosenza	6,06	1,91	Trieste	9,29	1,85
Pavia	31,75	3,73	Padova	13,47	2,39
<b>Cremona</b>	<b>60,98</b>	<b>9,15</b>	Messina	4,78	1,07
Ragusa	23,53	3,04	Verona	9,87	1,42
Asti	16,13	1,61	Venezia	8,58	2,70
Grosseto	13,51	1,46	Catania	1,75	0,35
Treviso	55,56	7,73	Bari	1,68	0,43
Varese	18,52	2,91	Firenze	3,65	1,01
Como	18,87	2,98	Genova	13,79	3,05
Pistoia	23,26	2,68	<b>Palermo</b>	<b>0,74</b>	<b>0,18</b>
Brindisi	10,53	1,59	Torino	2,67	0,71
Alessandria	21,28	2,77	Milano	2,32	0,73
Pesaro	21,98	2,31	Roma	4,54	1,16

Valore più alto

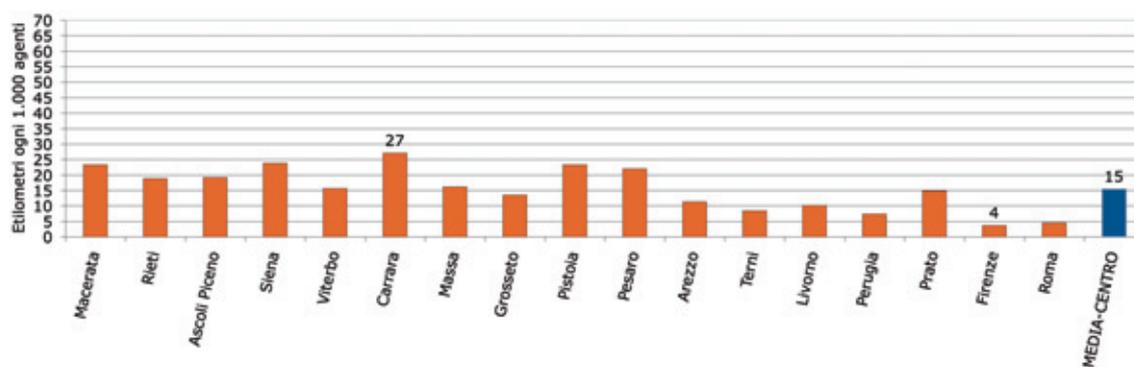
Valore più basso

NUMERO DI ETILOMETRI IN RELAZIONE  
AL NUMERO DI OPERATORI DI POLIZIA LOCALE

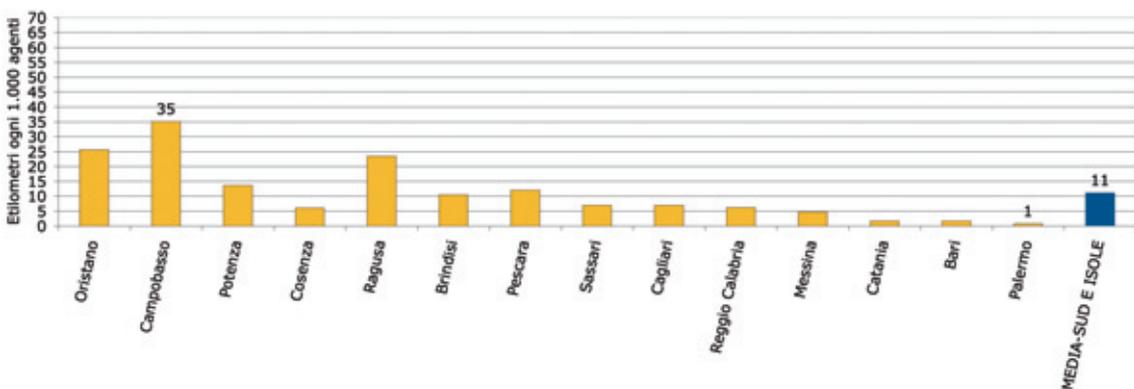
**Graf. 32** - Numero di etilometri ogni 1.000 operatori di Polizia Locale dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso - NORD



**Graf. 33** - Numero di etilometri ogni 1.000 operatori di Polizia Locale dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso - CENTRO



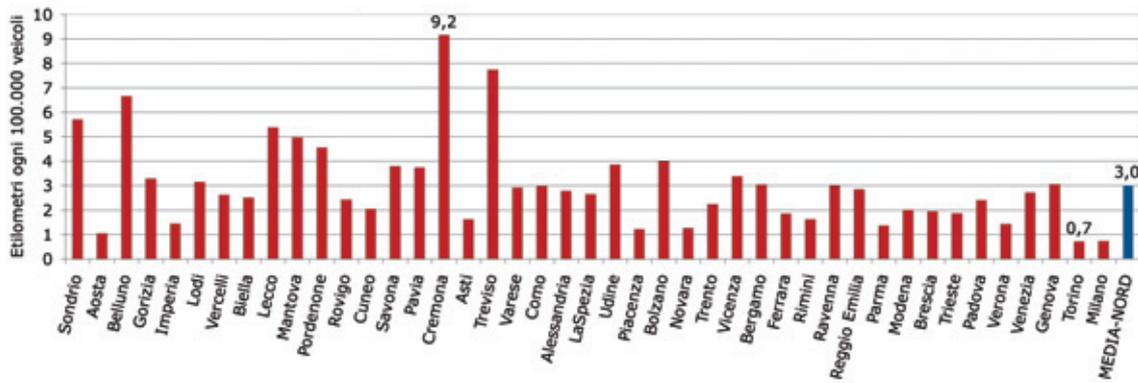
**Graf. 34** - Numero di etilometri ogni 1.000 operatori di Polizia Locale dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso - SUD E ISOLE



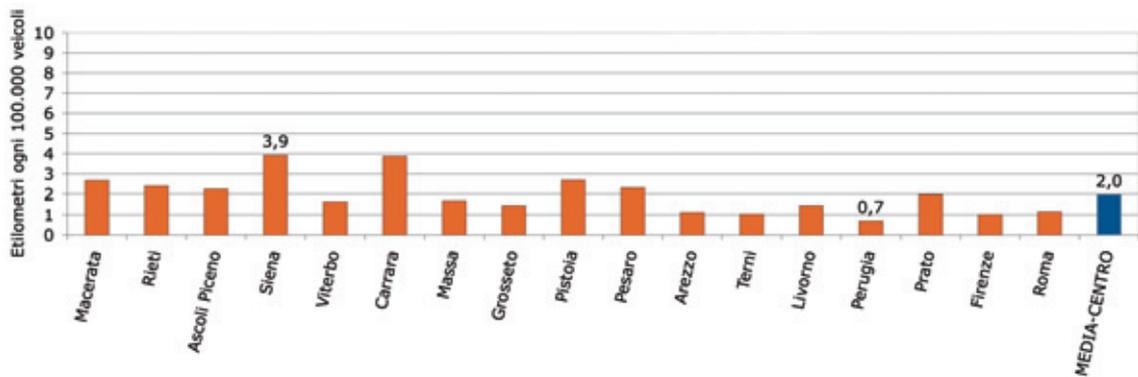
Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

### NUMERO DI ETILOMETRI IN RELAZIONE AL PARCO CIRCOLANTE

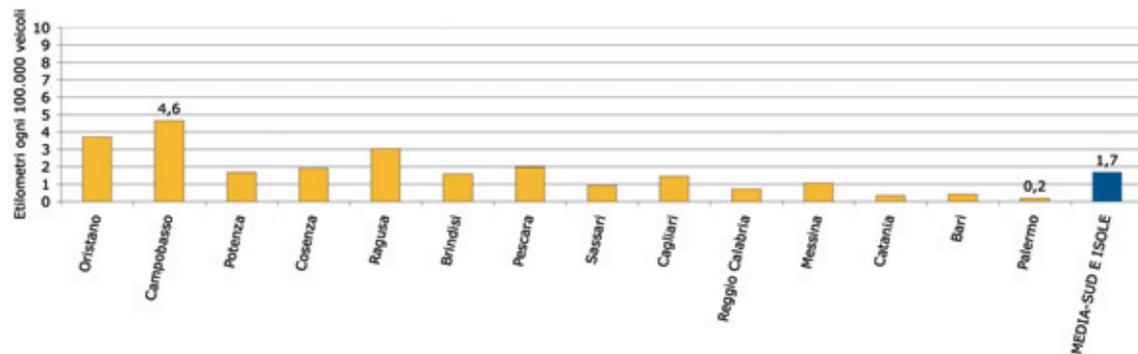
**Graf. 35** - Numero di etilometri ogni 100.000 veicoli dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – NORD



**Graf. 36** - Numero di etilometri ogni 100.000 veicoli dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – CENTRO



**Graf. 37** - Numero di etilometri ogni 100.000 veicoli dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – SUD E ISOLE



Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

Dall'osservazione complessiva dei dati relativi agli etilometri si nota come al diminuire della dimensione della città considerata ne aumenti la dotazione. Il fenomeno è più evidente laddove il numero di etilometri è posto in relazione agli organici dei corpi, ma trova conferma anche nel momento in cui il numero di apparecchi è rapportato al parco circolante. Esso si spiega facilmente se si considera che i singoli Comandi più piccoli devono comunque dotarsi della strumentazione minima necessaria che in realtà sarebbe sufficiente anche in relazione a comandi più grandi. In questo senso, sommando la dotazione di tante piccole realtà il risultato è sicuramente maggiore di quello relativo ai Capoluoghi più popolosi, dove i medesimi strumenti vengono impiegati con maggior frequenza.

A livello territoriale, si constata la maggior sensibilità al problema della guida in stato di ebbrezza da parte dei Capoluoghi di Provincia del nord, rispetto a quelli del centro, ma soprattutto a quelli del sud. La media delle realtà del nord è di 23 etilometri ogni 1000 agenti e di 3,1 etilometri ogni 100.000 veicoli; mentre le città del centro sono dotate di 15 etilometri ogni 1000 agenti e 2 etilometri ogni 100.000 veicoli; infine, le dotazioni diminuiscono ulteriormente con riferimento ai Capoluoghi del sud dove si registrano 11 etilometri ogni 1000 agenti e 1,7 etilometri ogni 100.000 veicoli.

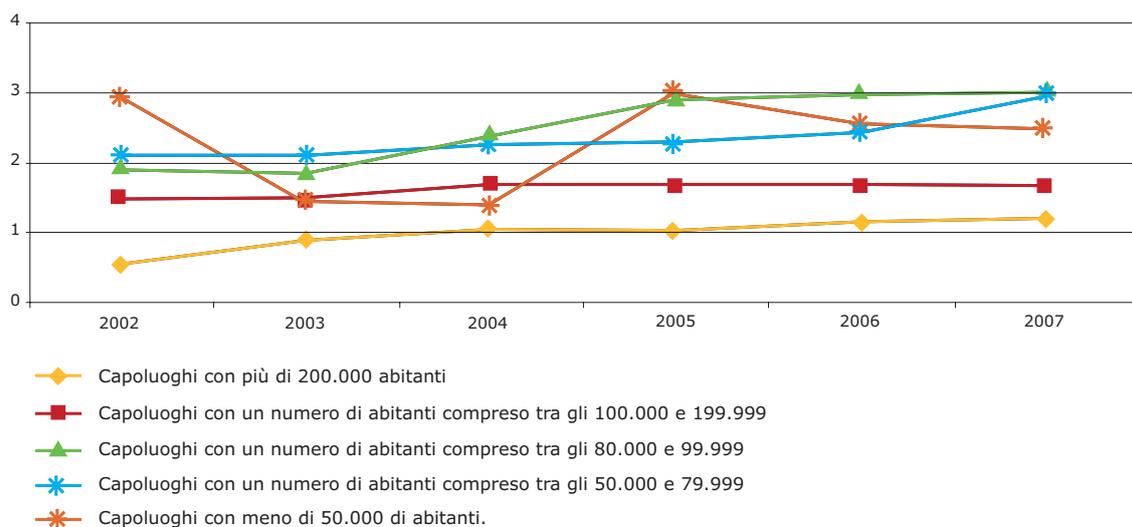
A livello di singole realtà, capofila per numero di etilometri sono tutte città del nord: Cremona (9,1 etilometri ogni 100.000 veicoli); Treviso (7,7 etilometri ogni 100.000 veicoli); Belluno (6,6 etilometri ogni 100.000 veicoli); Sondrio (5,7 etilometri ogni 100.000 veicoli). Al centro sud la città maggiormente dotata di etilometri è Campobasso con 4,6 etilometri ogni 100.000 veicoli. Al contrario la città capoluogo di provincia con in assoluto meno etilometri a disposizione è risultata essere Palermo con 0,18 etilometri ogni 100.000 veicoli, seguita da Catania con 0,35.

VARIAZIONE 2002-2007 DEL NUMERO DI ETILOMETRI  
IN RELAZIONE AL PARCO CIRCOLANTE

Tab. 14

	Numero etilometri ogni 100.000 veicoli					
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Capoluoghi con più di 200.000 abitanti	0,57	0,89	1,07	1,07	1,16	1,20
Capoluoghi con un numero di abitanti compreso tra 100.000 e 199.999	1,50	1,47	1,70	1,68	1,68	1,67
Capoluoghi con un numero di abitanti compreso tra gli 80.000 e i 99.999	1,93	1,89	2,41	2,90	3,02	3,00
Capoluoghi con un numero di abitanti compreso tra i 50.000 e i 79.999	2,11	2,08	2,27	2,30	2,44	2,98
Capoluoghi con meno di 50.000 abitanti	2,92	1,43	1,38	3,01	2,54	2,49

Graf. 38 - Numero di etilometri ogni 100.000 veicoli



Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

A livello di tendenza, tutti i Capoluoghi di Provincia stanno incrementando il numero di etilometri a disposizione dei propri Corpi di Polizia Locale. L'incremento è più sensibile per i Capoluoghi con una popolazione compresa tra 50.000 e 79.999 abitanti; mentre i piccoli centri con meno di 50.000 abitanti sono invero in controtendenza confermando in questo senso (negativo) il trend intrapreso già nel 2006.

## I varchi elettronici per l'accertamento degli accessi alle Zone a Traffico Limitato (ZTL)

Il *road pricing* costituisce la più moderna linea di tendenza di tariffazione dell'uso del veicolo privato nelle città, in considerazione del fatto che, più antica e diffusa, nonché animata da finalità eterodosse resta l'applicazione del *park pricing*.

Se è vero, difatti, che le ZTL sono state originariamente connotate, ove istituite, dalla circostanza che si contrapponevano divieti ad autorizzazioni gratuite, gradatamente, le amministrazioni che hanno sperimentato a lungo la metodologia si sono evolute nella direzione della tariffazione variabile degli accessi. Ovviamente l'innovazione normativa consistente nella possibilità di procedere all'accertamento automatico dei transiti e l'evoluzione tecnologica che ha consentito livelli di controllo gradatamente più capillari e precisi, hanno stimolato gli investimenti in questa direzione garantendo il progressivo radicarsi di intere aree del contesto urbano ove la circolazione sia limitata più per la tariffazione che ne viene che per il divieto *tout court*.

I Comuni che possiedono una vocazione turistica, ovvero che hanno conservato nuclei omogenei sotto il profilo urbanistico architettonico sono arrivati per primi ai risultati descritti. L'Italia centrale, per i connotati tipici di alcuni contesti urbani, è stato il luogo di storica attivazione di detta formula di limitazione del traffico; in questo contesto in particolare (ma la regola è estensibile) il numero dei varchi elettronici attivi è commisurato alla dimensione o estensione della zona "protetta".

Altre città, prevalentemente del nord, hanno attivato il meccanismo con finalità di contenimento dell'inquinamento atmosferico dalle polveri sottili;

Al sud la tendenza alla creazione di ZTL è rimasta molto più bassa, sebbene si possa lecitamente immaginare la tendenziale perequazione con i dati del nord Italia.

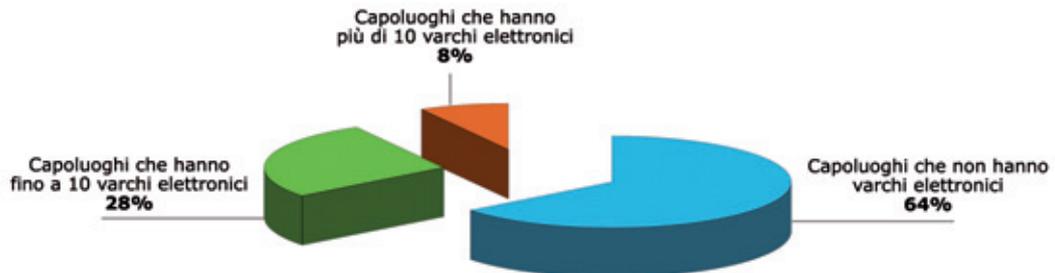
**Tab. 15 - NUMERO DI VARCHI ELETTRONICI\***  
(dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso)

CAPOLUOGHI	Popolazione	Rilevatori ZTL	CAPOLUOGHI	Popolazione	Rilevatori ZTL
Sondrio	21.978	0	Macerata	42.568	2
Verbania	30.794	0	Rieti	47.086	0
Aosta	34.672	4	Frosinone	48.175	0
Belluno	35.983	0	Ascoli Piceno	51.503	0
Gorizia	36.172	0	Siena	53.809	24
Imperia	41.055	0	Viterbo	60.459	0
Lodi	42.737	0	Carrara	65.021	0
Vercelli	44.487	0	Massa	69.504	0
Biella	45.822	0	Grosseto	77.424	0
Lecco	47.006	4	Pistoia	86.514	7
Mantova	47.810	8	Pesaro	92.206	0
Pordenone	50.518	0	Arezzo	95.853	17
Cuneo	54.687	0	Terni	109.816	12
Savona	61.735	0	Latina	114.063	0
Pavia	70.678	1	Livorno	160.502	5
Cremona	70.883	0	Perugia	161.944	4
Asti	73.861	7	Prato	185.660	0
Treviso	81.763	0	Firenze	365.966	14
Varese	82.216	0	Roma	2.705.603	43
Como	83.265	6	<b>MEDIA: 1,27</b>		
Alessandria	91.724	0			
La Spezia	94.192	0	<b>CAPOLUOGHI</b>	<b>Popolazione</b>	<b>Rilevatori ZTL</b>
Udine	96.750	0	Enna	28.181	0
Piacenza	99.625	6	Oristano	32.932	0
Bolzano	99.751	0	Nuoro	36.454	0
Trento	111.718	0	Campobasso	51.140	0
Vicenza	114.268	0	Chieti	55.260	0
Bergamo	115.645	0	Agrigento	59.082	0
Ferrara	133.214	0	Benevento	62.958	0
Rimini	137.523	6	Cosenza	69.868	0
Ravenna	151.055	6	Trapani	70.648	0
Reggio Emilia	159.809	0	Ragusa	72.168	0
Parma	177.069	0	L'Aquila	72.222	0
Modena	180.080	0	Brindisi	90.222	0
Brescia	190.044	12	Lecce	93.529	0
Trieste	205.363	0	Catanzaro	94.381	0
Padova	210.301	6	Pescara	122.402	0
Verona	260.718	8	Siracusa	123.324	3
Venezia	268.934	3	Sassari	128.611	0
Genova	615.686	4	Salerno	132.790	7
Torino	900.569	9	Foggia	153.529	5
Milano	1.303.437	47	Cagliari	159.312	2
<b>MEDIA: 1,27</b>			Reggio Calabria	184.179	6
*Nella voce "varchi elettronici" sono compresi i rilevatori di transito sulle corsie riservate			Taranto	196.369	0
			Messina	245.159	0
			Catania	301.564	0
			Bari	325.052	0
			Palermo	666.552	10

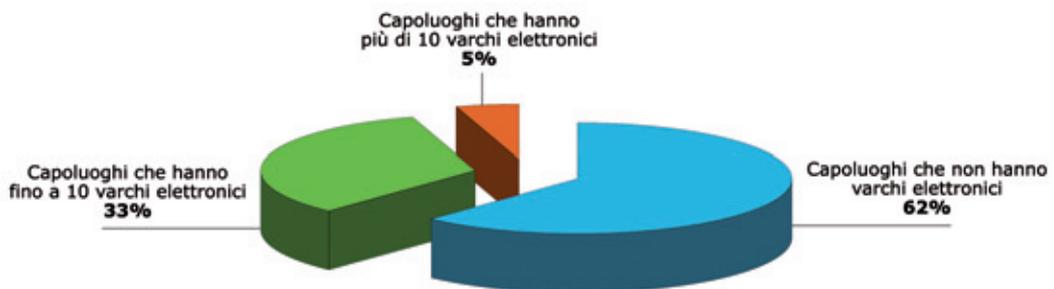
Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

NUMERO DI VARCHI ELETTRONICI IN ITALIA  
(dato riferito ai Capoluoghi di Provincia)

**Graf. 39** - Dato Nazionale

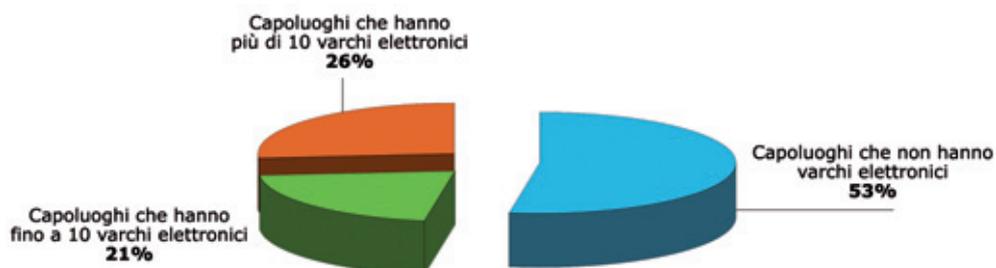


**Graf. 40** - Capoluoghi del Nord

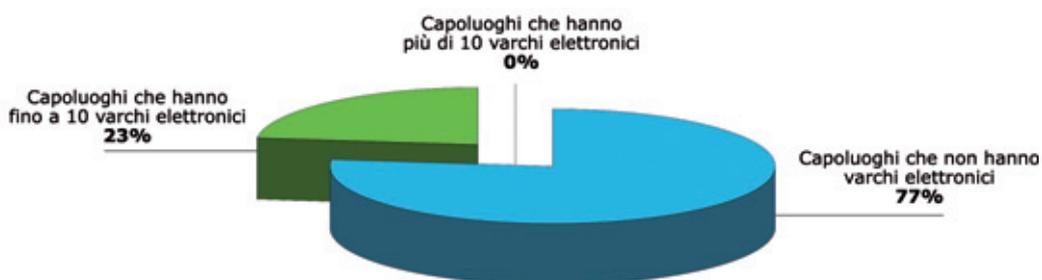


Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

**Graf. 41** - Capoluoghi del Centro



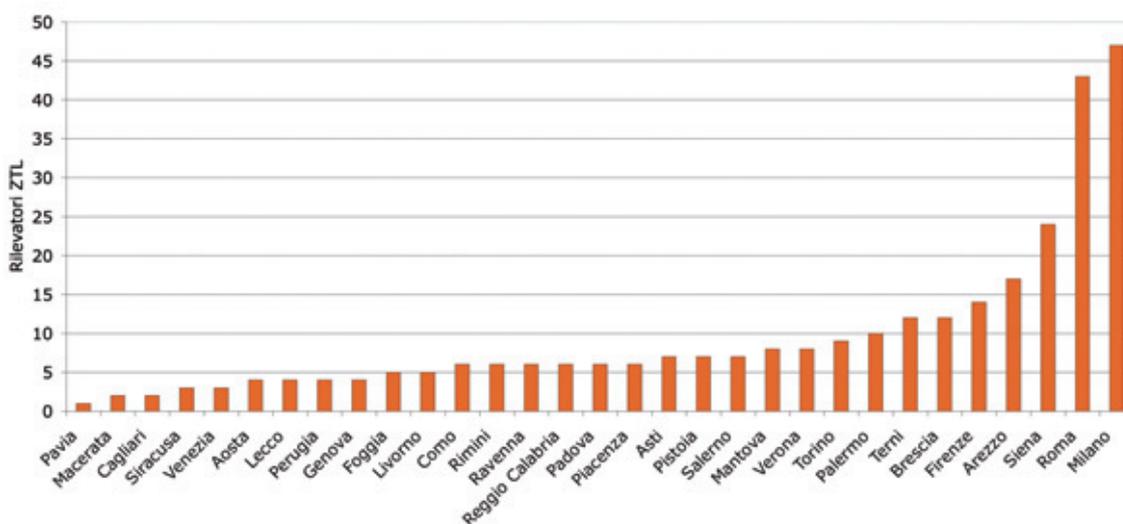
**Graf. 42** - Capoluoghi del Sud e delle Isole



Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

CAPOLUOGHI DI PROVINCIA ORDINATI IN MODO CRESCENTE  
IN BASE AL NUMERO DI VARCHI ELETTRONICI

**Graf. 43** - Capoluoghi di Provincia ordinati in modo crescente  
in base al numero di varchi elettronici



Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

I dati sui varchi elettronici consegnano un centro Italia particolarmente attivo nell'istituzione di ZTL seguito a ruota dal nord. Fanalino di coda le realtà del sud meno inclini a riservare l'accesso a parti della città attraverso l'impiego della tecnologia per l'accertamento delle violazioni (ben il 77% dei Capoluoghi del sud non è dotato di varchi elettronici).

## PARTE I - Capitolo 3

### L'ATTIVITÀ DI CONTRASTO AGLI ILLECITI STRADALI

#### Le sanzioni

Quando ogni altro strumento teso alla prevenzione delle violazioni alla disciplina della circolazione stradale (es. campagne di informazione e sensibilizzazione sui pericoli derivanti da condotte scorrette, impiego di mezzi per impedire fisicamente la sosta in luoghi vietati, installazione di dossi allo scopo di rallentare la velocità di transito, divieto di vendita di bevande alcoliche dopo le due di notte, presenza visibile di operatori di Polizia Stradale, ecc.) non è riuscito nell'intento, l'ultimo baluardo a presidio della sicurezza della circolazione stradale è la sanzione. Punendo il trasgressore si confida nel fatto che egli si guarderà bene da mettere nuovamente a repentaglio la sua e l'altrui incolumità. Inoltre, si spera che la sanzione ricordi a tutti la "concretezza" del divieto, dissuadendo così altri dal commettere la medesima violazione.

Nell'analizzare i dati sull'attività sanzionatoria posta in essere dai Comandi di Polizia Locale dei Comuni Capoluogo di Provincia va innanzitutto premesso che in tal modo non si mira affatto a misurare la loro produttività. Per un verso, infatti, la punizione di chi trasgredisce alle norme stradali è solamente una delle numerose attività che occupano quotidianamente il personale della Polizia Locale e, per altro verso, non va dimenticato che la sanzione rappresenta unicamente il momento patologico del complessivo sforzo posto in essere per rendere le strade più sicure. È ben possibile ed anzi è auspicabile che il numero di sanzioni sia particolarmente contenuto proprio perché gli operatori di Polizia Stradale hanno lavorato molto ed efficacemente per evitare che le violazioni fossero commesse. Non va infatti dimenticato che l'operatore di Polizia Stradale lavora per produrre sicurezza e non di certo verbali di contestazione di illeciti stradali.

Leggendo i dati sull'attività sanzionatoria non va poi dimenticato che il "monte sanzioni" comprende anche i verbali di contestazione di illeciti accertati con l'impiego di strumenti automatici che non pretendono la presenza dell'operatore sul posto, come ad esempio misuratori di velocità, varchi elettronici e rilevatori di infrazioni semaforiche. Ciò va tenuto in debita considerazione prima di qualsivoglia eventuale valutazione sulla produttività dei comandi. Insomma, non è completamente vero che gli operatori di Firenze (1043 sanzioni annue per agente) o di

Mantova (1356 sanzioni annue per agente) sono degli straordinari lavoratori rispetto a quelli di Foggia (84 sanzioni annue per agente) se si considerano frutto del loro lavoro gli effetti di un nutrito numero di accertamenti automatici (Mantova dispone di 4,96 misuratori di velocità ogni 100.000 veicoli, Firenze addirittura di 10,13 sempre ogni 100.000 veicoli, di cui ben 28 fissi ed automatici, per contro Foggia ha in dotazione solamente 0,97 misuratori di velocità ogni 100.000 veicoli e nessuno di questi fisso ed automatico; analogamente, la città di Mantova ha installato 8 varchi elettronici per rilevare gli accessi abusivi alle Zone a Traffico Limitato, quella di Firenze 14 ed invece quella di Foggia solamente 5).

**Tab. 16 - NUMERO DI SANZIONI PER ILLECITI STRADALI IN RELAZIONE AL PARCO CIRCOLANTE E AL NUMERO DI OPERATORI DI POLIZIA LOCALE (dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso)**

CAPOLUOGHI	Sanzioni ogni 100 veicoli	Sanzioni ogni operatore PL	CAPOLUOGHI	Sanzioni ogni 100 veicoli	Sanzioni ogni operatore PL
Sondrio	44,47	433,22	Alessandria	74,08	569,60
Enna	27,03	192,97	Pesaro	46,21	439,20
Verbania	58,03	501,10	Lecce	81,26	500,96
Oristano	54,42	377,10	La Spezia	194,45	753,06
Aosta	38,73	759,10	Catanzaro	24,74	250,79
Belluno	31,79	308,19	Arezzo	92,17	941,01
Gorizia	86,03	730,33	Udine	46,31	391,54
Nuoro	39,32	254,17	Piacenza	68,55	549,05
Imperia	21,74	316,21	Bolzano	81,74	472,49
Macerata	70,79	616,47	Novara	53,64	395,85
Lodi	73,73	634,70	Terni	83,64	681,32
Vercelli	33,83	315,46	Trento	61,14	334,43
Biella	57,25	459,22	Latina	26,71	282,07
Lecco	104,78	796,84	Vicenza	48,99	337,79
Rieti	63,77	500,36	Bergamo	108,84	651,84
<b>Mantova</b>	191,64	<b>1.356,42</b>	Pescara	32,70	198,82
Frosinone	20,05	220,21	Siracusa	57,95	346,06
Pordenone	48,50	349,49	Sassari	41,62	309,84
Campobasso	51,02	385,98	Salerno	119,10	531,32
Rovigo	107,91	1063,21	Ferrara	78,63	571,86
Ascoli Piceno	42,22	361,29	Rimini	87,79	527,78
Siena	115,55	701,70	<b>Foggia</b>	<b>19,11</b>	<b>83,51</b>
Cuneo	28,27	309,07	Cagliari	103,47	502,25
Chieti	27,29	313,63	Reggio Emilia	42,66	361,14
Agrigento	19,60	120,93	Livorno	94,32	654,84
Viterbo	46,83	444,22	Perugia	69,26	734,80
Savona	58,03	345,00	Parma	50,88	412,57
Benevento	25,49	225,93	Modena	45,82	341,17
Carrara	52,73	367,76	Reggio Calabria	62,38	541,04
Potenza	26,20	213,23	Prato	56,98	431,07
Massa	33,09	314,92	Brescia	216,42	1227,30
Cosenza	91,91	291,92	Taranto	30,55	204,76
Trapani	40,97	229,99	Trieste	50,47	253,09
Pavia	102,30	871,63	Padova	134,85	760,69
Cremona	103,94	692,60	Messina	56,24	251,81
Ragusa	44,49	343,81	Verona	145,89	1016,39
L'Aquila	46,34	473,63	Venezia	68,05	215,96
Asti	111,62	1118,35	Catania	37,37	189,25
Grosseto	41,47	384,45	Bari	61,90	243,32
Treviso	63,72	457,77	<b>Firenze</b>	<b>289,89</b>	1043,26
Varese	56,44	358,83	Genova	123,21	557,44
Lucca	74,31		Palermo	60,42	243,34
Como	82,78	524,64	Torino	130,72	492,26
Pistoia	51,76	448,41	Milano	191,67	612,70
Brindisi	57,15	379,48	Roma	97,24	380,86

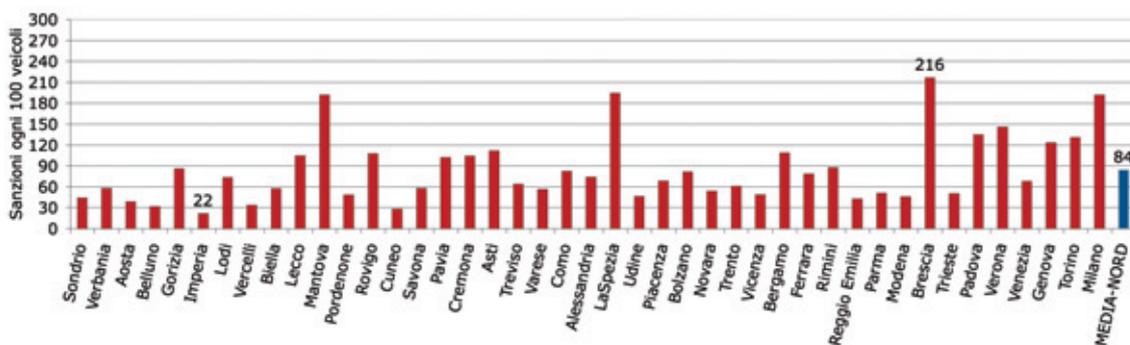
Valore più alto

Valore più basso

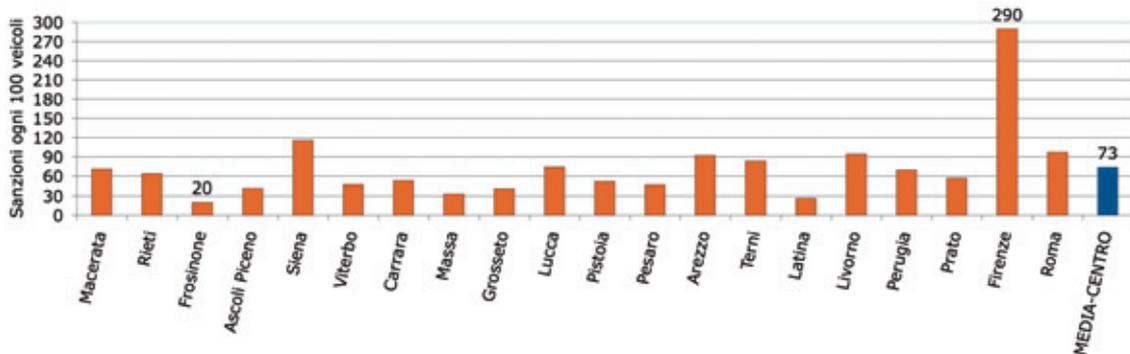
Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

### NUMERO DI SANZIONI IN RELAZIONE AL PARCO CIRCOLANTE

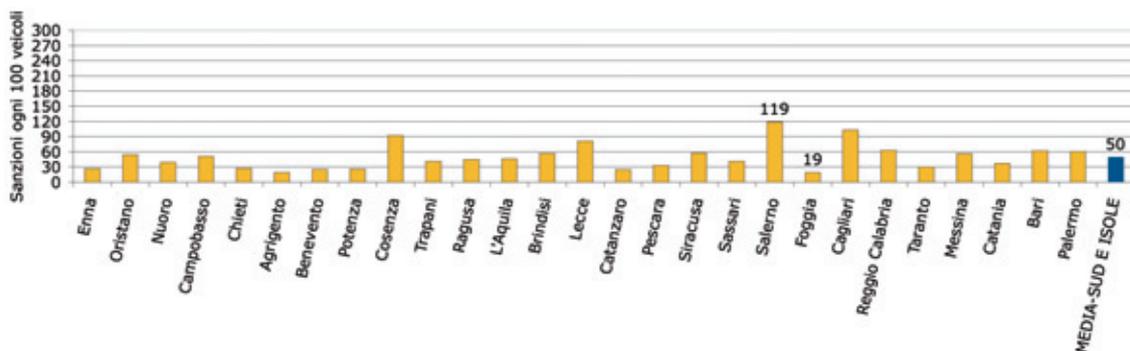
**Graf. 44** - Numero di sanzioni ogni 100 veicoli dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – NORD



**Graf. 45** - Numero di sanzioni ogni 100 veicoli dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – CENTRO



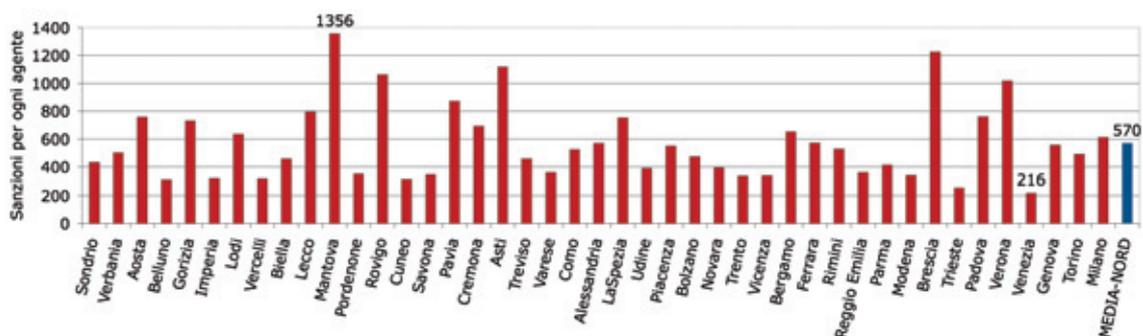
**Graf. 46** - Numero di sanzioni ogni 100 veicoli dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – SUD E ISOLE



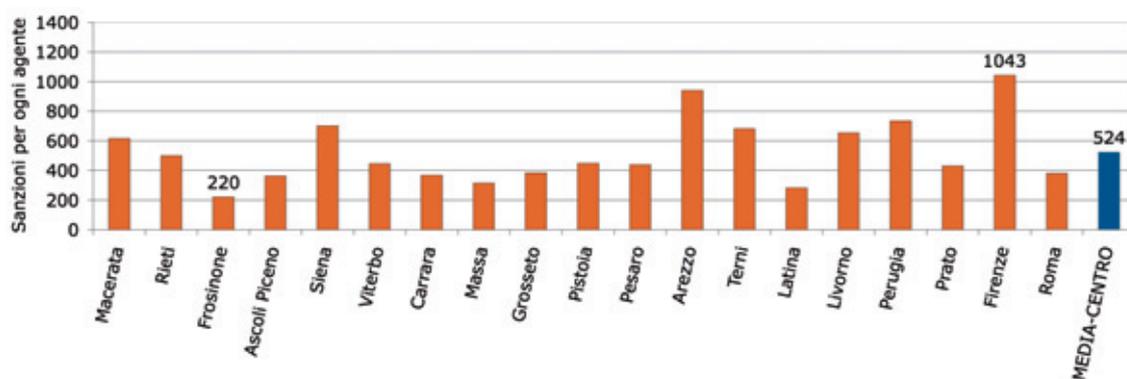
Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

## NUMERO DI SANZIONI IN RELAZIONE AL NUMERO DI OPERATORI DI POLIZIA LOCALE

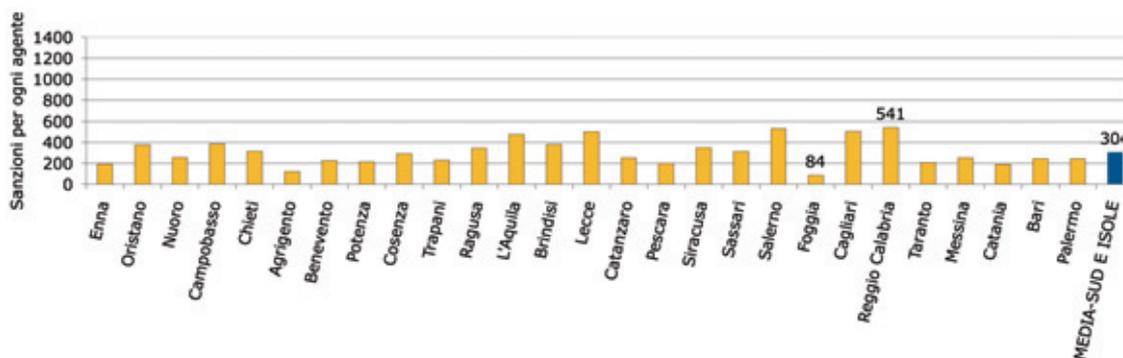
**Graf. 47** - Numero di sanzioni per ogni operatore di Polizia Locale dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – NORD



**Graf. 48** - Numero di sanzioni per ogni operatore di Polizia Locale dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – CENTRO



**Graf. 49** - Numero di sanzioni per ogni operatore di Polizia Locale dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – SUD E ISOLE



Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

L'esposizione in forma grafica dei dati sulle sanzioni comminate nei diversi Capoluoghi di Provincia permette di cogliere con immediatezza una più intensa attività sanzionatoria al nord ed invero anche al centro piuttosto che al sud. Tale considerazione, colta a colpo d'occhio osservando le colonnine che compongono i grafici, è confermata dai dati numerici che rappresentano la media delle rilevazioni operate al nord, al centro e al sud. Ecco che al nord si comminavano mediamente 84 sanzioni ogni 100 veicoli, al centro 73 ed infine al sud solamente 50 (un proprietario di veicolo su due riceve un verbale di contestazione). Il dato non cambia in rapporto agli operatori di Polizia Locale: al nord ogni agente applica mediamente 570 sanzioni, al centro 524 e al sud solamente 304.

A livello di singolo Capoluogo di Provincia, Firenze vede il maggior numero in assoluto di sanzioni irrogate in relazione al parco circolante: 290 sanzioni per 100 veicoli - in media, ogni veicolo è destinatario di 3 verbali. Così l'agente di polizia fiorentino con 1043 accertamenti (insieme a quello di Mantova, Asti, Brescia e Verona) riesce a superare la soglia dei 1.000 verbali l'anno, mentre l'operatore foggiano si limita ad accertare non più di 7 violazioni al mese (84 l'anno).

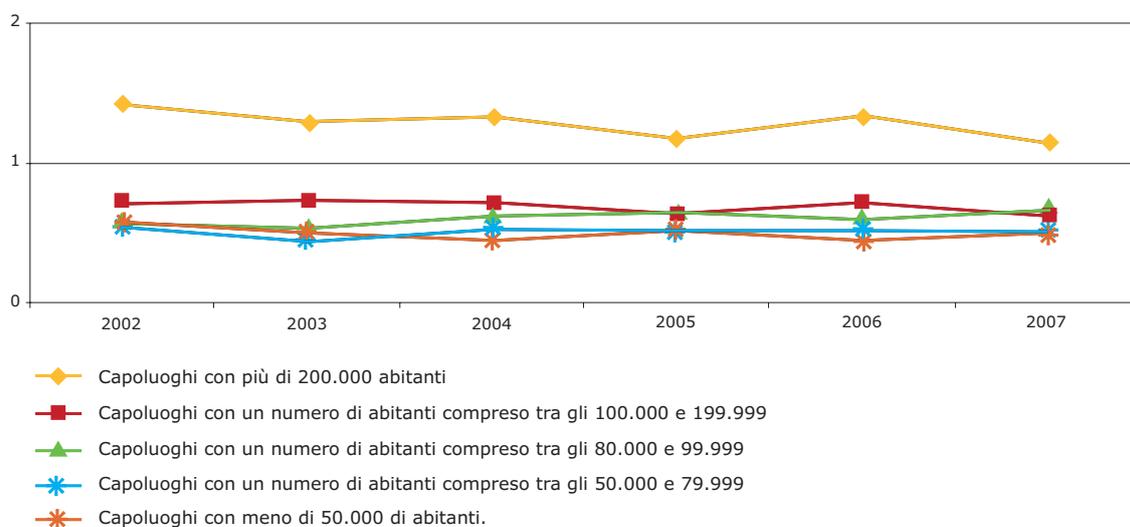
Accanto a Firenze, Comune "più severo" del centro Italia, al nord si distingue Mantova, dove ogni operatore di Polizia Locale redige 1356 verbali l'anno, superata però da Brescia nel momento in cui il numero di verbali è rapportato al parco circolante (191 verbali ogni 100 veicoli per Mantova contro 216 verbali sempre ogni 100 veicoli per Brescia). Al sud il Comando con più sanzioni per agente all'attivo è quello di Reggio Calabria con 541 verbali pro capite, dato in media con gli altri Capoluoghi del centro-nord. Il capoluogo calabrese è però superato dalla città di Salerno nel raffronto tra verbali e parco circolante. Infatti, a fronte di 62 sanzioni ogni 100 veicoli registrate a Reggio Calabria, Salerno mostra un dato pressoché doppio di 119 verbali sempre ogni 100 veicoli.

## VARIAZIONE 2002-2007 DEL NUMERO DI SANZIONI IN RELAZIONE AL PARCO CIRCOLANTE

Tab. 17

	Numero di sanzioni per ogni veicolo					
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Capoluoghi con più di 200.000 abitanti	1,44	1,30	1,33	1,19	1,33	1,16
Capoluoghi con un numero di abitanti compreso tra 100.000 e 199.999	0,74	0,73	0,72	0,66	0,72	0,63
Capoluoghi con un numero di abitanti compreso tra gli 80.000 e i 99.999	0,60	0,55	0,62	0,67	0,62	0,70
Capoluoghi con un numero di abitanti compreso tra i 50.000 e i 79.999	0,54	0,46	0,54	0,54	0,54	0,51
Capoluoghi con meno di 50.000 abitanti	0,58	0,50	0,46	0,54	0,46	0,53

Graf. 50 - Numero di sanzioni per ogni veicolo



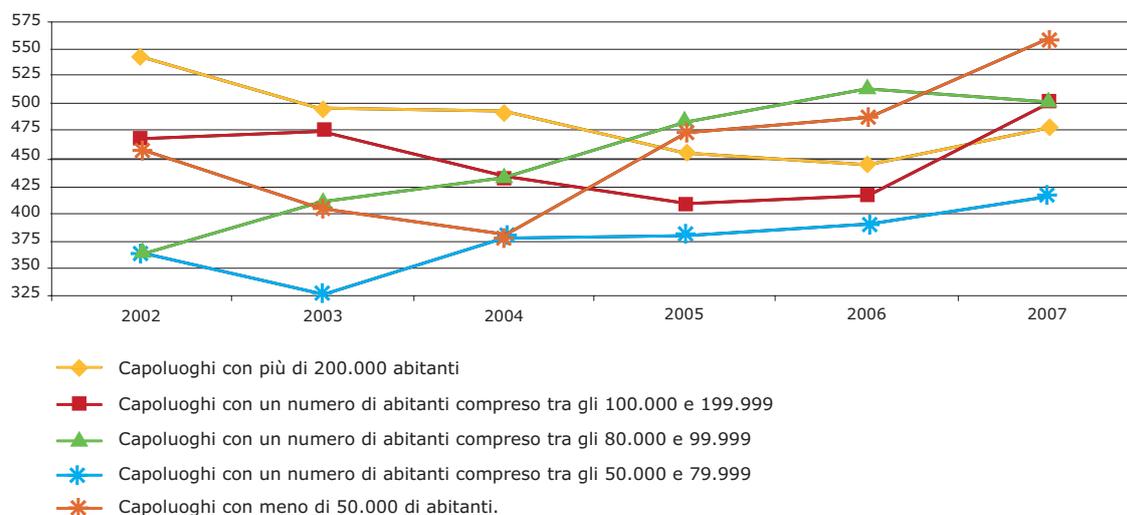
Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

VARIAZIONE 2002-2007 DEL NUMERO DI SANZIONI  
IN RELAZIONE AL NUMERO DI OPERATORI DI POLIZIA LOCALE

Tab. 18

	Numero di sanzioni per operatore di Polizia Locale					
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Capoluoghi con più di 200.000 abitanti	542,97	496,79	491,29	454,49	443,38	478,71
Capoluoghi con un numero di abitanti compreso tra 100.000 e 199.999	467,23	475,13	431,92	408,62	414,92	499,39
Capoluoghi con un numero di abitanti compreso tra gli 80.000 e i 99.999	366,15	409,82	433,15	483,61	512,67	501,83
Capoluoghi con un numero di abitanti compreso tra i 50.000 e i 79.999	364,50	329,28	377,64	381,30	391,23	416,46
Capoluoghi con meno di 50.000 abitanti	458,24	405,20	382,05	472,80	486,40	557,07

Graf. 51 - Numero di sanzioni per ogni operatore di Polizia Locale



Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

Il dato relativo al numero di sanzioni irrogate in relazione alla consistenza del parco circolante mostra una sostanziale costanza nel tempo, a prescindere, peraltro, dalle dimensioni del Capoluogo di Provincia considerato. Merita, tuttavia, di essere sottolineato il fatto che, nel 2007, nei Capoluoghi di Provincia con più di 200 mila abitanti, ogni veicolo sia stato mediamente destinatario di 1,16 verbali di contestazione (in calo rispetto all'1,33 dell'anno precedente); mentre nei Capoluoghi più piccoli lo stesso veicolo si sia visto applicare assai meno di 1 sanzione l'anno (il dato varia tra 0,51 a 0,70 verbali per veicolo a seconda delle dimensioni del Capoluogo, comunque inferiore ai 200.000 abitanti).

Più interessante è il dato relativo all'andamento del numero (medio) di sanzioni applicate da ogni operatore di Polizia Locale. In questo caso il dato è in crescita per tutte le realtà. In costanza dunque di sanzioni applicate ai veicoli circolanti, ogni operatore redige più verbali rispetto che nel passato. Ciò è verosimilmente dovuto alla minor disponibilità di personale da parte dei Comandi e reso possibile dall'utilizzo della tecnologia ad ausilio se non addirittura in sostituzione dell'attività accertativa dell'agente. Merita poi di essere osservato che nel momento in cui il "monte verbali" viene rapportato al numero di agenti piuttosto che al parco circolante, i Capoluoghi di Provincia più piccoli mostrano dati sensibilmente maggiori dei Capoluoghi di Provincia più popolosi. Ciò è ragionevolmente dovuto alla minor disponibilità di personale dei Comandi più piccoli.

## Esito del procedimento sanzionatorio

L'analisi dell'attività di contrasto agli illeciti amministrativi non poteva mancare di soffermarsi, seppur brevemente, sulla risposta dell'utenza a tale attività. In particolare, si è ritenuto che fosse meritevole censire i dati relativi:

- al numero di trasgressori che si avvalgono dell'opportunità loro offerta dalla disciplina di cui all'art. 202 C.d.S. di estinguere il procedimento sanzionatorio pagando, entro 60 giorni dalla contestazione o dalla notificazione della violazione, una somma pari al minimo fissato dalla norma violata (c.d. pagamento in misura ridotta);
- al numero di trasgressori che decidono invece di sottoporre l'accertamento al vaglio di un'autorità terza rispetto all'organo accertatore, scegliendo tra il prefetto, con il rischio, in caso di rigetto del ricorso, di vedersi ingiungere il pagamento di un importo pressoché doppio rispetto a quanto avrebbero potuto pagare se avessero prestato acquiescenza al verbale, e il giudice di pace, con l'onere di dover presenziare in udienza oppure di affidarsi all'assistenza di un legale.

60

Passando ai numeri, la lettura dell'analisi grafica del pagamento in misura ridotta è quanto mai indicativa di una tendenza. Essa conferma lo storico andamento decrescente che si registra spostandosi da nord a sud della penisola. Dalla percentuale del 66% del nord si arriva infatti al 53% del sud e delle isole; dato, peraltro, non particolarmente al di sotto della media nazionale degli ultimi anni. Ciò conferma, da un lato, un miglioramento tendenziale dell'intero territorio nazionale – con conseguente riduzione delle quote da inserire nella fase esecutiva – e, dall'altro, il presumibile miglioramento delle tecniche di introitamento delle somme dovute a titolo di sanzione amministrativa.

In negativo spiccano i dati di Catanzaro (meno del 10% dei trasgressori si avvale della facoltà di pagamento in misura ridotta), di Messina (24%) e Taranto (27%), dove è ragionevole ritenere che i pochi che pagano nel termine di 60 giorni dalla contestazione o notificazione della violazione confermano un tendenziale dato di scarsa fiducia nella capacità complessiva della struttura amministrativa di porre in essere azioni aggressive del patrimonio dell'esecutato veramente deterrenti ed efficienti. In controtendenza si pone il sorprendente dato di Pavia ove le percentuali di pagamento in misura ridotta sono prossime al 100%. Un dato forse troppo vicino all'assoluto per consentire giudizi valutativi genuini. Certo è che in quella città del nord l'approccio e la considerazione complessivi del cittadino alle istituzioni deve essere di gran lungo superiore a quello registrabile in altre realtà. Ma considerevoli appaiono anche le differenze strutturali e le dotazioni di cui dispongono, come visto nei grafici precedenti, le polizie municipali delle città del nord rispetto a quelle del sud.

I dati si rovesciano per quanto attiene i ricorsi: molti più al sud (48 ogni mille verbali) che al nord (24 ogni mille verbali), ma anche rispetto al centro (37 ogni mille verbali). Digni di nota sono i dati Reggio Calabria dove ben 150 verbali su 1000 sono oggetto di contenzioso e quelli di Frosinone con 90 verbali impugnati ogni 1000 redatti. Non da meno Venezia, che, tra i Capoluoghi di Provincia del Nord, primeggia per il numero di verbali opposti: ben 71 su 1000 (contro una media dei Capoluoghi del Nord di 24 su 1000). In positivo, per la scarsità di contenzioso, non si possono non citare entrambi i Capoluoghi di Provincia della Regione Autonoma Trentino Alto Adige. A Bolzano solamente 7 verbali su 1000 sono oggetto di ricorso; dato simile a Trento con 8 verbali su mille. Va tuttavia segnalata la stranezza dei dati relativi a Trento, dove ad un basso numero di ricorsi non fa seguito, come sarebbe immaginabile, un elevato ricorso al pagamento in misura ridotta, anzi, Trento è il fanalino di coda del Nord con solamente 46 verbali su 100 pagati nei sessanta giorni dalla contestazione o notificazione.

**Tab. 19 - NUMERO DI RICORSI E DI PAGAMENTI IN MISURA RIDOTTA  
IN RELAZIONE AL NUMERO DI SANZIONI**  
(dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso)

CAPOLUOGHI	Ricorsi ogni 1.000 sanzioni	Pagamenti in misura ridotta ogni 1.000 sanzioni	CAPOLUOGHI	Ricorsi ogni 1.000 sanzioni	Pagamenti in misura ridotta ogni 1.000 sanzioni
Sondrio	13,72	861,50	Alessandria	15,88	570,02
Enna	26,40	646,24	Pesaro	12,71	719,42
Verbania	13,77	638,06	Lecce	76,22	504,30
Oristano	28,35	597,40	La Spezia	18,29	569,11
Aosta	20,84	500,00	<b>Catanzaro</b>	78,15	<b>97,67</b>
Belluno	11,41	789,09	Arezzo	19,02	547,81
Gorizia	48,65	N.D.	Udine	11,05	613,26
Nuoro	33,93	537,30	Piacenza	128,74	577,45
Imperia	33,40	679,07	<b>Bolzano</b>	<b>6,95</b>	688,33
Macerata	65,94	589,94	Novara	22,06	657,82
Lodi	9,92	622,17	Terni	44,17	N.D.
Vercelli	9,05	703,96	Trento	8,08	464,04
Biella	13,33	715,34	Latina	73,00	671,81
Lecco	19,93	599,90	Vicenza	21,43	691,57
Rieti	53,62	586,60	Bergamo	15,16	728,04
Mantova	29,75	698,79	Pescara	34,16	463,28
Frosinone	90,39	575,52	Siracusa	33,66	496,71
Pordenone	17,78	856,23	Sassari	22,66	552,63
Campobasso	37,95	777,65	Salerno	50,15	346,99
Rovigo	N.D.	603,58	Ferrara	26,90	681,13
Ascoli Piceno	43,65	628,36	Rimini	22,82	N.D.
Siena	14,34	501,45	Foggia	35,21	N.D.
Cuneo	14,96	796,81	Cagliari	13,59	580,29
Chieti	34,36	537,27	Reggio Emilia	19,55	560,33
Agrigento	36,48	697,05	Livorno	39,90	513,92
Viterbo	53,01	778,05	Perugia	48,73	600,78
Savona	39,08	683,28	Parma	32,21	670,00
Benevento	89,84	616,64	Modena	39,42	N.D.
Carrara	10,58	612,52	<b>R. Calabria</b>	<b>149,53</b>	400,31
Massa	9,68	697,41	Prato	27,10	651,28
Cosenza	52,07	531,43	Brescia	11,63	554,86
Trapani	12,67	584,18	Taranto	37,60	275,40
<b>Pavia</b>	20,03	<b>965,16</b>	Trieste	21,35	N.D.
Cremona	9,86	N.D.	Padova	35,29	545,51
Ragusa	N.D.	598,82	Messina	16,97	241,12
L'Aquila	50,06	598,77	Verona	31,61	770,22
Asti	47,95	718,22	Venezia	71,05	590,12
Grosseto	22,64	621,81	Catania	92,90	855,52
Treviso	12,52	729,61	Bari	58,48	608,62
Varese	28,98	526,58	Firenze	37,60	445,98
Lucca	17,41	449,21	Genova	43,76	515,04
Como	35,89	N.D.	Palermo	43,05	381,59
Pistoia	24,71	610,56	Torino	23,97	585,41
Brindisi	46,10	666,17	Milano	27,44	504,71

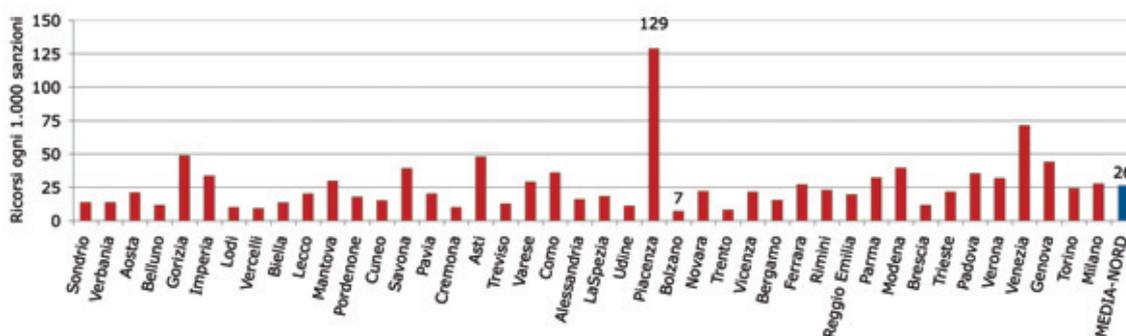
Valore più alto

Valore più basso

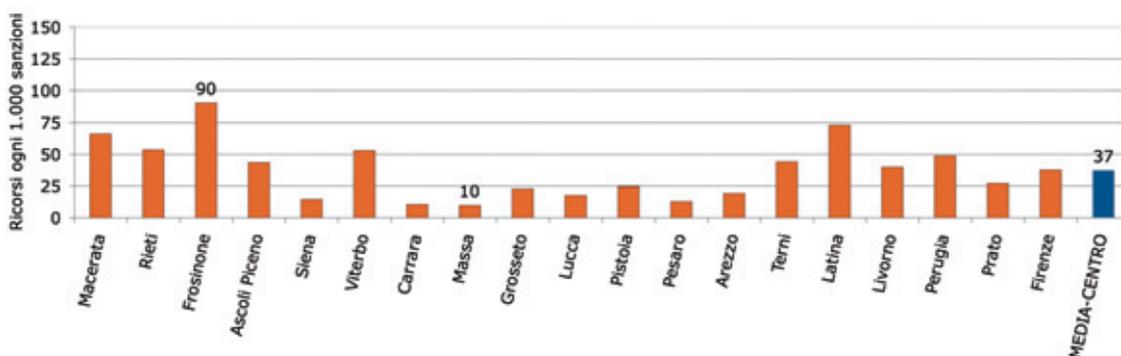
Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

NUMERO DI RICORSI IN RELAZIONE AL NUMERO DI SANZIONI

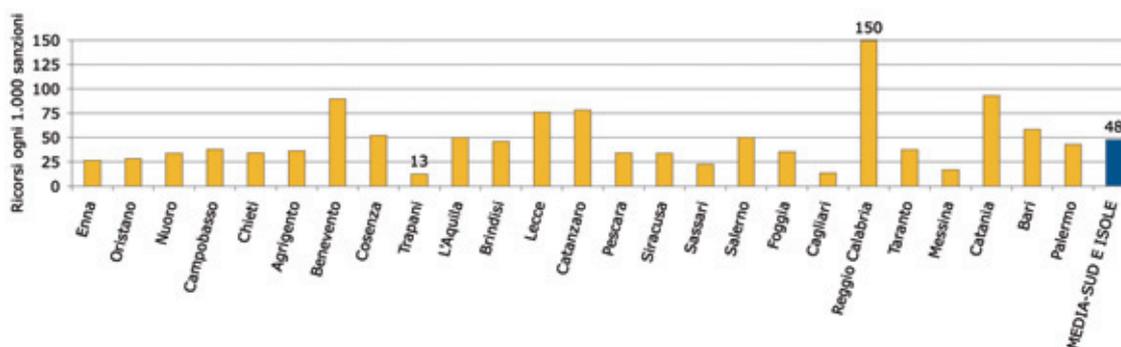
**Graf. 52** - Numero di ricorsi ogni 1.000 sanzioni dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – NORD



**Graf. 53** - Numero di ricorsi ogni 1.000 sanzioni dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – CENTRO



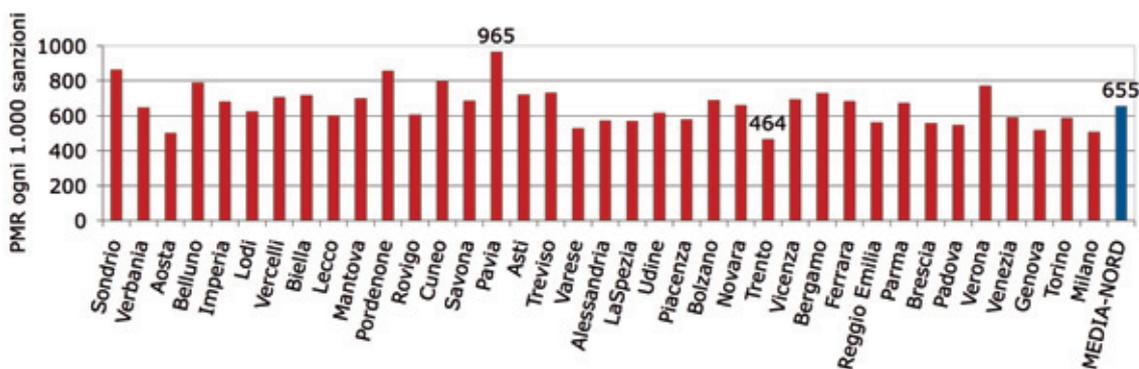
**Graf. 54** - Numero di ricorsi ogni 1.000 sanzioni dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – SUD E ISOLE



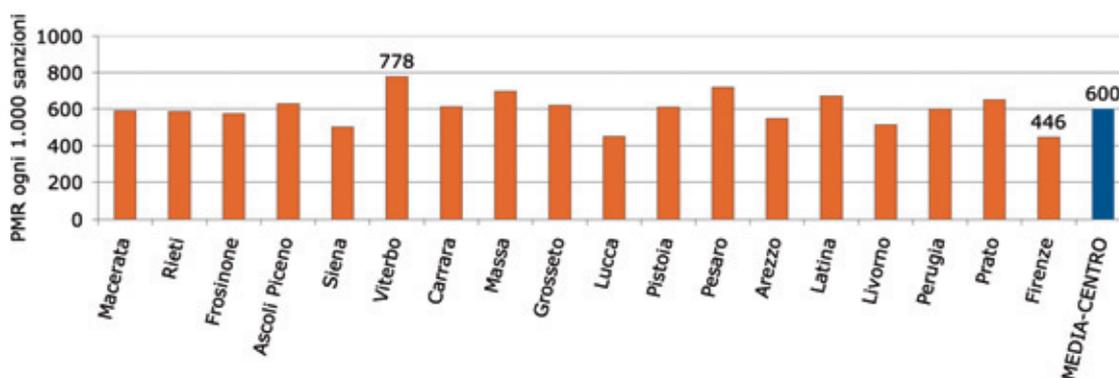
Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

NUMERO DI PAGAMENTI IN MISURA RIDOTTA  
IN RELAZIONE AL NUMERO DI SANZIONI

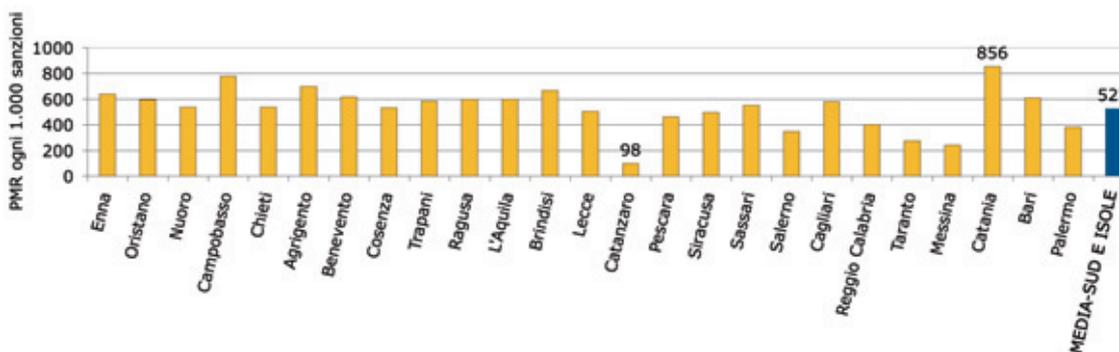
**Graf. 55** - Pagamenti in misura ridotta ogni 1.000 sanzioni dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – NORD



**Graf. 56** - Pagamenti in misura ridotta ogni 1.000 sanzioni dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – CENTRO



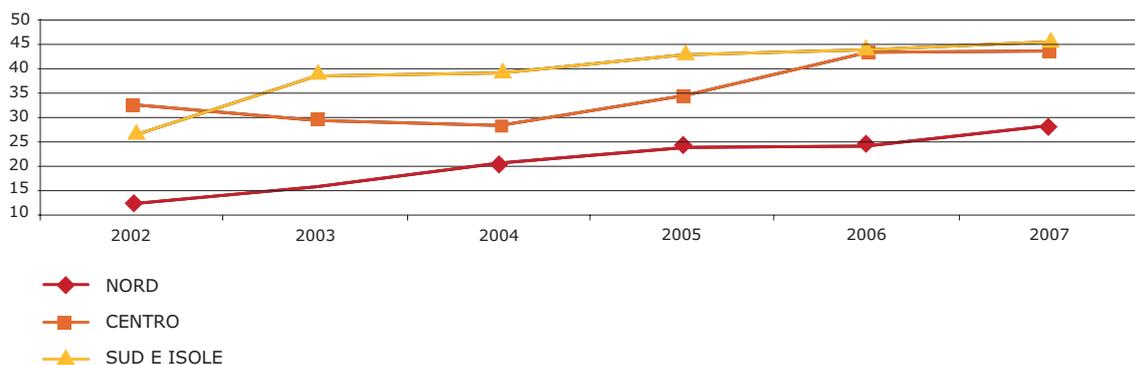
**Graf. 57** - Pagamenti in misura ridotta ogni 1.000 sanzioni dal capoluogo meno popoloso a quello più popoloso – SUD E ISOLE



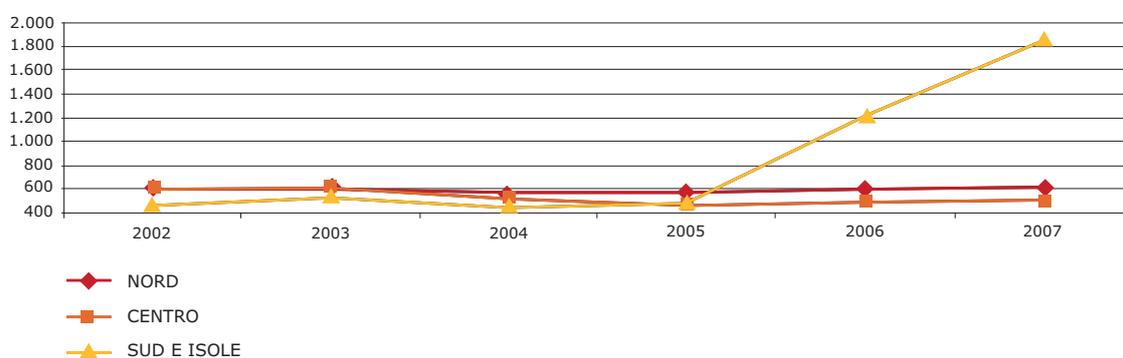
Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

VARIAZIONE 2002-2007 DEL NUMERO DI RICORSI  
E DEL NUMERO DI PAGAMENTI IN MISURA RIDOTTA  
IN RELAZIONE AL NUMERO DI SANZIONI

**Graf. 58** - Numero di ricorsi ogni 1.000 sanzioni



**Graf. 59** - Numero di di pagamenti in misura ridotta ogni 1.000 sanzioni



Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

Analizzando i dati relativi ai ricorsi e ai pagamenti in misura ridotta su più anni si rileva, su tutto il territorio nazionale, una crescita piuttosto evidente del contenzioso; mentre il dato relativo ai pagamenti in misura ridotta è sostanzialmente stabile, eccezion fatta per i Capoluoghi del Sud dove a partire dal 2005 si registra una positiva impennata di questa forma di estinzione del procedimento sanzionatorio.

## **PARTE II**

LA POLIZIA LOCALE NEI COMUNI  
NON CAPOLUOGO DI PROVINCIA

**Tcb. 1 - COMUNI CHE HANNO RISPOSTO ALL'INDAGINE  
SUDDIVISI PER REGIONE E NUMERO DI ABITANTI**

	<b>FASCIA 1</b> meno di 21.000 abitanti	<b>FASCIA 2</b> da 21.000 a 22.999 abitanti	<b>FASCIA 3</b> da 23.000 a 25.999 abitanti	<b>FASCIA 4</b> da 26.000 a 27.999 abitanti	<b>FASCIA 5</b> da 28.000 a 32.999 abitanti	<b>FASCIA 6</b> da 33.000 a 36.999 abitanti	<b>FASCIA 7</b> da 37.000 a 40.999 abitanti	<b>FASCIA 8</b> da 41.000 a 50.999 abitanti	<b>FASCIA 9</b> da 51.000 a 59.999 abitanti	<b>FASCIA 10</b> da 60.000 a 122.000 abitanti	
<b>TRENTINO</b>											
<b>PIEMONTE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Acqui Terme</li> <li>Valenza</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Borgomanero</li> <li>Mondovì</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Chivasso</li> <li>Ivrea</li> <li>Savigliano*</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Carmagnola</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alba</li> <li>Bra</li> <li>Novi Ligure</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Casale M.</li> <li>Chieri</li> <li>Pinerolo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Venaria Reale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Collegno</li> <li>Settimo T.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Moncalieri</li> </ul>		
<b>LOMBARDIA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cornaredo</li> <li>Novate M.</li> <li>Senago</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Castiglione D.S.</li> <li>Montichiari</li> <li>Muggio'</li> <li>Seriate</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lainate</li> <li>Lumezzane</li> <li>Magenta</li> <li>Mariano C.</li> <li>Vimercate</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Buccinasco</li> <li>Desenzano</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Abbiategrosso</li> <li>Cernusco SN</li> <li>San Donato M</li> <li>Treviglio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>C. Maderno</li> <li>Corsico</li> <li>Crema</li> <li>Limbiate</li> <li>Plotello</li> <li>San Giuliano M</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bollate</li> <li>Desio</li> <li>Lissone</li> <li>Rozzano</li> <li>Saronno</li> <li>Voghera</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gallarate</li> <li>Seregno</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Busto Arsizio</li> <li>Monza</li> <li>Vigevano</li> </ul>		
<b>LIGURIA</b>											
<b>VENETO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Adria</li> <li>Feltre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sarzana</li> <li>Paese</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Albenga</li> <li>Jesolo</li> <li>Portogruaro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Chiavari</li> <li>Mirano</li> <li>Mogliano V.</li> <li>Spinea</li> <li>Valdagno</li> <li>Montebelluna</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rapallo</li> <li>Villafranca DV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Castelfranco V.</li> <li>Conegliano</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>S. Donà D.P.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bassano Del G.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>San Remo</li> <li>Arzignano*</li> <li>Chioggia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schio*</li> </ul>	
<b>FRIULI E. ROMAGNA</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>Cesena</li> <li>Cesenatico</li> <li>Montevarchi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Montebelluna</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lugo*</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Santiarcangelo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Argenta*</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sassuolo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Faenza</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Carpi*</li> <li>S. Giovanni*</li> <li>Viareggio</li> </ul>	
<b>TOSCANA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Monsummano</li> <li>Pontassieve</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Colle DVD</li> <li>Cortona</li> <li>Follonica</li> <li>Massarosa</li> <li>Montecatini T</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>B. A. Ripoli</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poggibonsi</li> <li>San Miniato</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>Cascina</li> <li>Scandicci</li> <li>Sesto Fiorentino</li> </ul>			

	<b>FASCIA 1</b> meno di 21.000 abitanti	<b>FASCIA 2</b> da 21.000 a 22.999 abitanti	<b>FASCIA 3</b> da 23.000 a 25.999 abitanti	<b>FASCIA 4</b> da 26.000 a 27.999 abitanti	<b>FASCIA 5</b> da 28.000 a 32.999 abitanti	<b>FASCIA 6</b> da 33.000 a 36.999 abitanti	<b>FASCIA 7</b> da 37.000 a 40.999 abitanti	<b>FASCIA 8</b> da 41.000 a 50.999 abitanti	<b>FASCIA 9</b> da 51.000 a 59.999 abitanti	<b>FASCIA 10</b> da 60.000 a 122.000 abitanti
<b>UMBRIA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Orvieto</li> <li>Tolentino</li> <li>Ferentino</li> <li>Frascati</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Recanati</li> <li>Anagni</li> <li>Colliferro</li> <li>Veroli</li> <li>Giulianova</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ceccano</li> <li>Sezze</li> <li>Franca Villa A.M.</li> <li>Ortona</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Assisi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fabriano</li> <li>Osimo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cisterna D.L.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>C. Di Castello</li> <li>Spoletto</li> <li>Ciampino</li> <li>Formia</li> <li>Ladispoli</li> <li>Fermo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Foligno</li> <li>S. Benedetto DT</li> <li>Monterotondo</li> <li>Nettuno</li> <li>Terracina</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Civitavecchia</li> <li>Pomezia</li> <li>Tivoli</li> <li>Velletri</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aprilia</li> </ul>
<b>MARCHE</b>										
<b>LAZIO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grottaferrata</li> </ul>									
<b>CAMPANIA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>San Nicola L.S.</li> <li>Vico Equense</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Castrovillari</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pontecagnano F.</li> <li>Qualiano</li> <li>Sessa Aurunca</li> <li>Volla</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Sarno</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cerveteri</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pom. D'arco</li> <li>Quarto</li> <li>Corigliano C.</li> <li>Rossano</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>S. Giorgio A. C.</li> <li>Scafati</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Portici</li> <li>Lamezia T.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Torre Del Gr.</li> <li>Lamezia T.</li> </ul>
<b>PUGLIA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Casarano</li> <li>Ceglie M.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Acquaviva D.F.</li> <li>Giovinazzo</li> <li>Palo Del Colle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Conversano</li> <li>Noicattaro</li> <li>Ruvo D.P.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Galatina</li> <li>Mesagne</li> <li>S. Giovanni R.</li> <li>Santeramo i.c.</li> <li>Terlizzi</li> <li>Assemini</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grottaglie</li> <li>Manduria</li> <li>Mola Di Bari</li> <li>Nardò</li> <li>Pulignano</li> <li>Carbonia</li> <li>Iglesias</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Franca Villa F.</li> <li>Lucera</li> <li>Ostuni</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fasano</li> <li>Grav. In Puglia</li> <li>Monopoli</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Corato</li> <li>San Severo</li> <li>Trani</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bisceglie</li> <li>San Severo</li> <li>Trani</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Andria</li> <li>Barletta</li> <li>Molfetta</li> </ul>
<b>SARDEGNA</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Porto Torres</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>Pulignano</li> <li>Carbonia</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>Alghero</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Olbia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Quartu S.E.</li> </ul>
<b>SICILIA</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>Biancavilla</li> <li>Lentini</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mascalucia</li> <li>Misilmeri</li> <li>Scicli</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aci Catena</li> <li>Avola</li> <li>Castelvetrano</li> <li>Termini Imerese</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Canicattì</li> <li>Monreale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Callagirone</li> <li>Licata</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Paternò</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Acireale</li> <li>Modica</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gela</li> <li>Marsala</li> </ul>

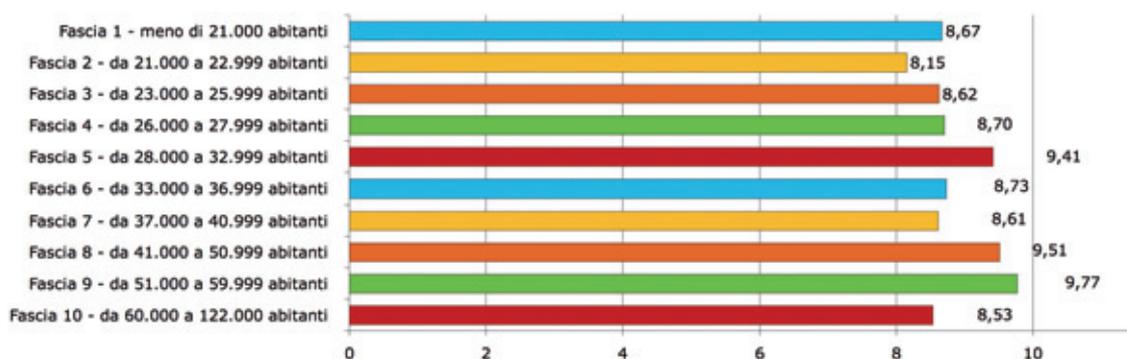
\* Realtà associate nelle quali la popolazione è stata calcolata tenendo conto della popolazione di tutti i Comuni interessati.

## PARTE II - Capitolo 1

### IL PERSONALE

#### NUMERO DI OPERATORI DI POLIZIA LOCALE E DI AUSILIARI DEL TRAFFICO IN RELAZIONE ALLA POPOLAZIONE

**Graf. 1** - Numero di operatori di Polizia Locale ogni 10.000 abitanti



Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

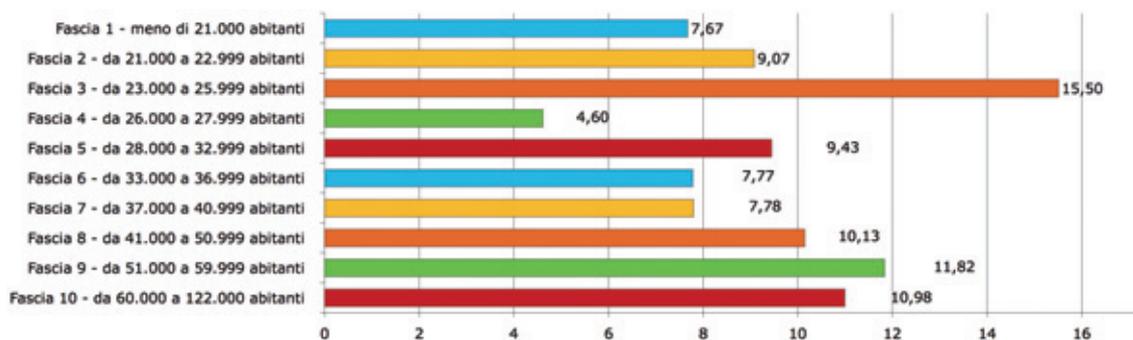
Il primo dato oggetto d'indagine offre una significativa e utile l'analisi del rapporto tra popolazione residente e risorse umane a disposizione dei Corpi di Polizia Locale.

Lo studio evidenzia, in positivo, che a fronte di una percentuale ideale pari ad un operatore ogni mille abitanti (ossia, nella scala impiegata nel grafico in commento, 10 operatori ogni 10.000 abitanti), la media nazionale è prossima al dato di 0,9 operatori ogni mille residenti e, quindi, la realtà non è molto lontano dal parametro ideale, a conferma di un sensibile miglioramento – quanto meno nei Comuni compresi nelle fasce di popolazione considerate - rispetto ad un recente passato ove la percentuale era posizionata su un dato non superiore 0,7 operatori ogni mille abitanti. E ciò in evidente controtendenza con le restrizioni economiche cui sono stati sottoposti gli enti locali che evidentemente – anche e soprattutto sotto la spinta della pressante richiesta di sicurezza – hanno concentrato la maggior parte delle risorse economiche proprio nel settore della vigilanza.

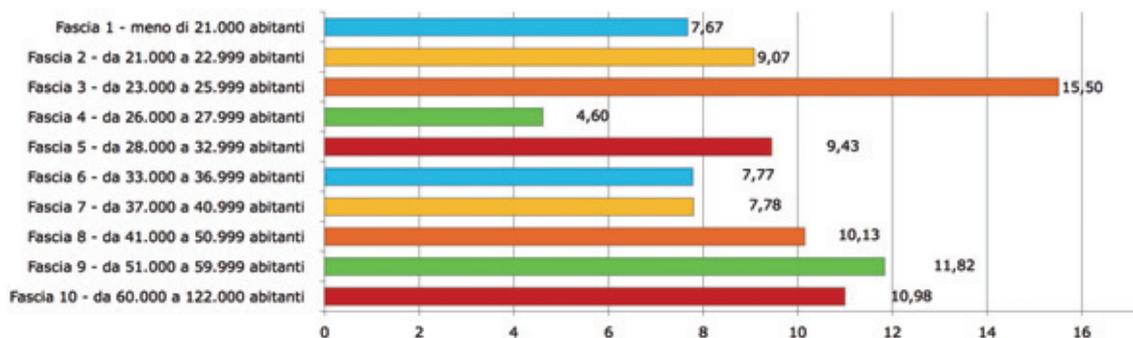
Nel complesso il dato relativo al numero di operatori di Polizia Locale ogni 10.000 abitanti oscilla tra un minimo di 8,15 (Comuni con popolazione compresa tra

20.000 e 22.999 abitanti) e un massimo di 9,77 (Comuni con popolazione compresa tra 51.000 e 59.999 abitanti). Nonostante la positiva scalata verso il già ricordato dato ideale di 10 operatori ogni 10.000 abitanti non va dimenticato che i numeri registrati dalle città non Capoluogo, anche piuttosto popolose, è comunque inferiore a quanto emerso per le città Capoluogo dove quasi tutte le realtà dispongono di ben più di 10 operatori ogni 10.000 abitanti.

**Graf. 2** - Numero di ausiliari del traffico ogni 100 operatori di Polizia Locale



**Graf. 3** - Numero di ausiliari del traffico ogni 10.000 abitanti



Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

I due grafici che precedono impongono considerazioni complessive e combinate. In primo luogo, rispetto a dati relativamente recenti (circa dieci anni fa), fa la comparsa nel panorama delle attività di vigilanza la figura dell'ausiliario della sosta, visto come surrogato del vigile urbano, frequentemente impiegato in quasi tutte le realtà locali per "sdoganare" la Polizia Municipale dal "divieto di sosta" e da quello che in termini negativi ciò comporta dal punto di vista del ritorno di immagine e per indirizzare, conseguentemente, gli operatori di polizia verso attività a contra-

sto delle diverse forme di aggressione al bene sicurezza complessivamente inteso. In altri termini, l'utilizzo abbastanza intenso della figura dell'ausiliario della sosta serve per collocare la Polizia Municipale su un livello più ospitale, non necessariamente vista come mero esattore, spostando tali negative considerazioni su altra figura istituzionale, ormai relegata sul gradino più basso del gradimento cittadino. In secondo piano – ed in termini più tecnici e strategicamente condivisibili – spicca poi la evidente correlata volontà di quasi tutti i Comuni di affiancare comunque alla Polizia Municipale una forza di “polizia” specificamente destinata al controllo delle soste che in molti Comuni, specialmente di grandi dimensioni o a vocazione fortemente turistica, diventa un problema di primaria importanza.

In terzo luogo, con riferimento al numero di ausiliari del traffico presenti nelle città che hanno partecipato all'indagine, deve sottolinearsi, forse per mera causalità, lo strano dato – confermato in entrambe le statistiche – particolarmente positivo per i Comuni con popolazione compresa tra 23.000 e 25.999 abitanti che registrano 15,50 ausiliari ogni 100 operatori di Polizia Locale e 1,34 ausiliari ogni 10.000 abitanti e, per contro, particolarmente negativo per i Comuni con popolazione compresa tra 26.000 e 27.999 abitanti che invece registrano solamente 4,60 ausiliari ogni 100 operatori di Polizia Locale e 0,40 ausiliari ogni 10.000 abitanti.

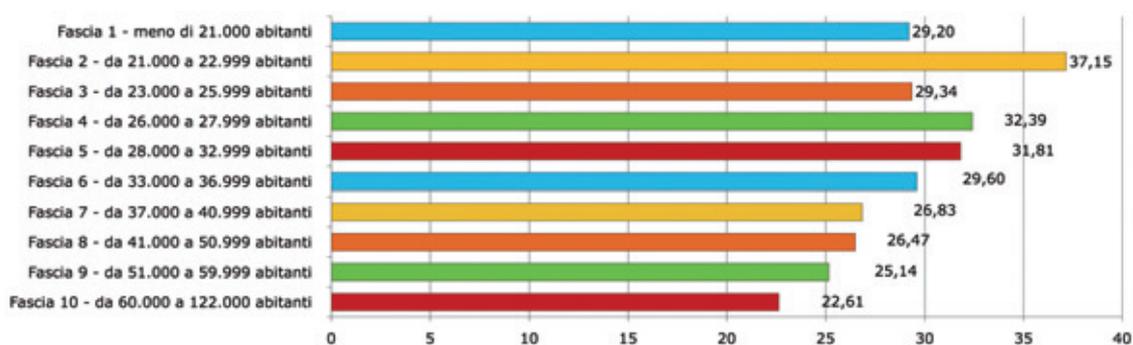
Infine, va evidenziato come le città non Capoluogo di Provincia ricorrano agli ausiliari del traffico in misura di gran lunga inferiore rispetto alle Città Capoluogo. Ciò è evidentemente giustificato dal fatto che l'esigenza di controllare puntualmente le soste è assai meno pressante nei piccoli centri rispetto ai Capoluoghi di Provincia che, per varie ragioni, anche collegate alle molte attività private e pubbliche presenti, soffrono di una cronica insufficienza di parcheggi.

## PARTE II - Capitolo 2

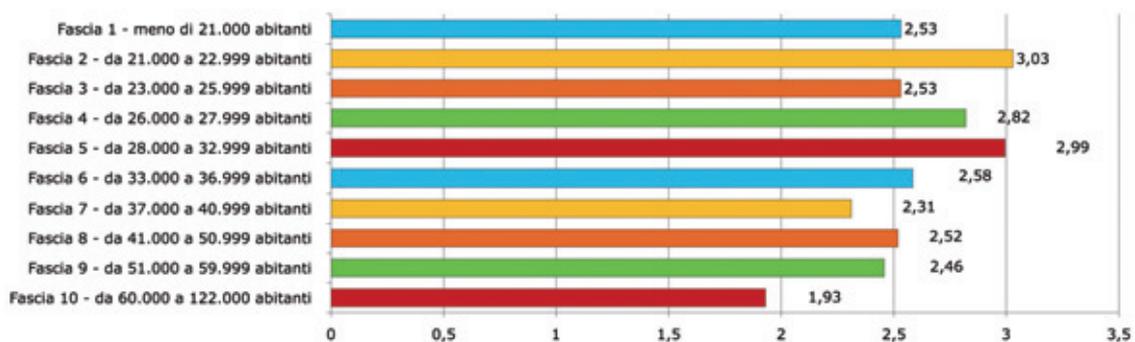
# GLI STRUMENTI PER L'ACCERTAMENTO DEGLI ILLECITI STRADALI E L'ATTIVITÀ SANZIONATORIA DEI CORPI DI POLIZIA LOCALE

### NUMERO DI VEICOLI IMPIEGATI NELL'ATTIVITÀ DI POLIZIA STRADALE IN RELAZIONE AL NUMERO DI OPERATORI DI POLIZIA LOCALE E ALLA POPOLAZIONE

**Graf. 4** - Numero di veicoli ogni 100 operatori di Polizia Locale



**Graf. 5** - Numero di veicoli ogni 10.000 abitanti



Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

I due grafici, tesi ad analizzare la consistenza del parco veicolare in dotazione ai Comandi di Polizia Locale, impongono considerazioni complessive.

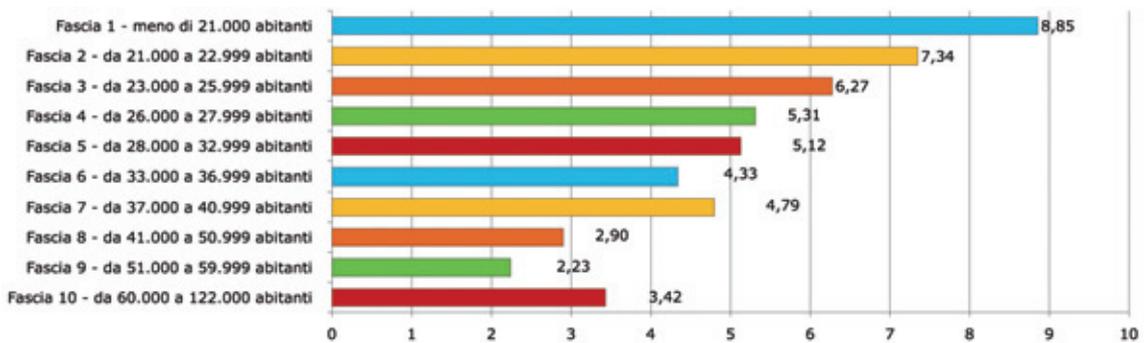
Per quanto in modo non completamente convincente, i dati raccolti testimoniano maggiori disponibilità di veicoli per le realtà meno popolose. Si osserva infatti che il numero di veicoli ogni 10.000 abitanti e il numero di veicoli ogni 100 operatori decrescono all'aumentare delle dimensioni della città interessata. Molte possono essere le spiegazioni di questo dato, ma tra tutte si crede di dover valorizzare il concetto di "economia di scale". Nelle città più popolose, i margini di organizzazione del servizio, in cui si alterna un numero maggiore di operatori organizzati su più turni, consentono di ottimizzare l'impiego delle risorse a disposizione e dunque di conseguire dei risparmi nel numero di veicoli necessari.

Sorprendente, senza apparenti giustificazioni, il dato proposto dai Comuni in fascia due (popolazione compresa tra 21.000 e 22.999), ove la presenza di veicoli per abitanti e agenti di Polizia Municipale è nettamente superiore a quello degli altri. È verosimile che nei Comuni con popolazione compresa tra 21.000 e 23.000 si realizzi la miglior combinazione tra uomini e risorse consentendo un virtuoso impiego di fondi per l'acquisto di mezzi tecnici indispensabili per l'esercizio dei servizi di Polizia Stradale. E tutto sommato questa considerazione ben sposerebbe il sentimento da sempre tramandato dai decani della Polizia Municipale italiana secondo cui sarebbe proprio in quei Comuni che si realizzerebbe il miglior rapporto qualità-quantità dei servizi di Polizia Municipale offerti alla cittadinanza.

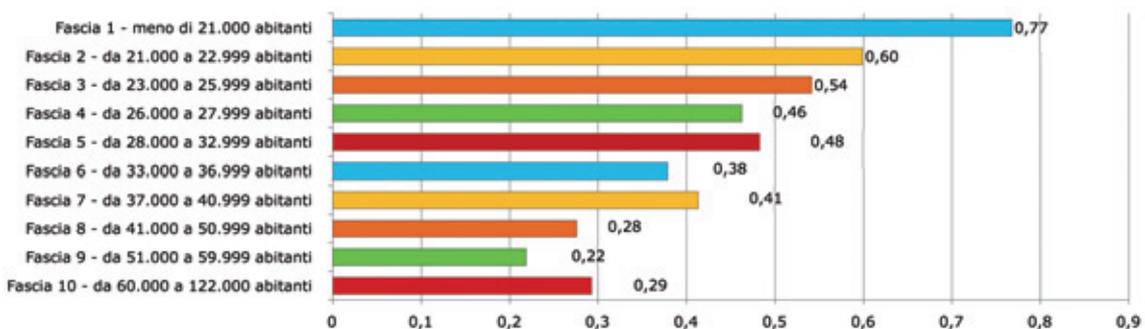
Infine non può non notarsi come in ogni caso il dato raccolto evidenzia la presenza di veicoli in numero decisamente sufficiente allo svolgimento di adeguati servizi di Polizia Stradale.

## NUMERO DI MISURATORI DI VELOCITÀ IN RELAZIONE AGLI OPERATORI DI POLIZIA LOCALE E ALLA POPOLAZIONE

**Graf. 6** - Numero di misuratori di velocità ogni 100 operatori di Polizia Locale



**Graf. 7** - Numero di misuratori di velocità ogni 10.000 abitanti



**Graf. 8** - Rapporto tra misuratori di velocità fissi e mobili in Italia



Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

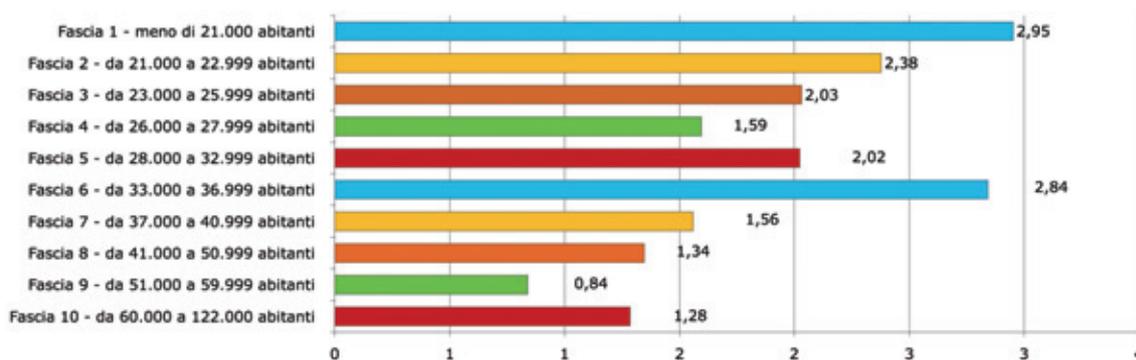
L'analisi dei dati relativi alla presenza di misuratori di velocità nei Comuni compresi nelle fasce prese in considerazione evidenzia, ancora una volta, una crescente disponibilità di strumenti al diminuire delle dimensioni della città. Si passa infatti da un dato inferiore a 0,30 misuratori di velocità ogni 10.000 abitanti per i Comuni con popolazione superiore a 41.000 abitanti (fasce 8, 9 e 10) ad una rilevazione più che doppia (superiore a 0,60 misuratori ogni 10.000 abitanti) per le realtà con meno di 23.000 abitanti. La tendenza è riproposta dal rapporto tra misuratori di velocità e operatori: i Comandi delle città meno popolose dispongono di un numero di strumenti proporzionalmente maggiore rispetto alle grandi realtà urbane.

Si deve poi evidenziare come negli ultimi anni la presenza di misuratori di velocità si sia fortemente incrementata alimentando, oltre a maliziosi dubbi, la virtuosa tendenza di molte amministrazioni ad investire in modo deciso e convinto sul versante della sicurezza della circolazione.

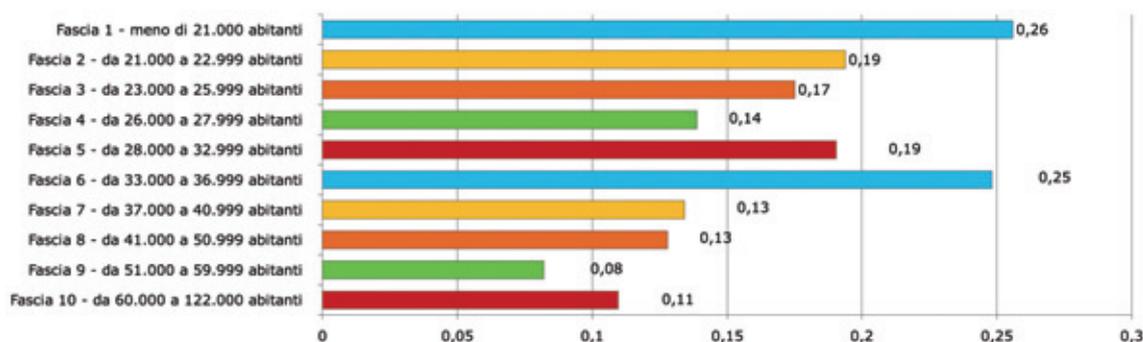
Come ultima considerazione si deve attirare l'attenzione dei lettori sul rapporto tra misuratori fissi e mobili che, al di là del dato ovviamente sbilanciato in favore dei misuratori mobili – di più snello e facile utilizzo –, testimonia la crescente tendenza di molte amministrazioni, (verosimilmente dotate di grandi arterie di scorrimento, funzionalmente compatibili per caratteristiche oggettive con i presupposti richiesti dall'articolo 4 del d.l. 121/2001 per il controllo della velocità senza contestazione immediata dell'eventuale violazione), di dotarsi di misuratori fissi in punti particolarmente sensibili del territorio comunale.

## NUMERO DI ETILOMETRI IN RELAZIONE AL NUMERO DI OPERATORI DI POLIZIA LOCALE E ALLA POPOLAZIONE

**Graf. 9** - Numero di etilometri ogni 100 operatori di Polizia Locale



**Graf. 10** - Numero di etilometri ogni 10.000 abitanti



Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

Da una analisi complessiva dei dati relativi al numero di etilometri in dotazione ai Comandi di Polizia Locale sembrerebbe che anche in questo caso la presenza di tali apparecchi sia inversamente proporzionale alla grandezza dei Comuni interpellati, potendosi, anche per questa tipologia di strumentazioni tecniche ancorare la motivazione al fatto che tali apparati non sono proporzionali alle dimensioni dei Comuni o al numero degli operatori. E così, di fatto, se ne acquista uno o due per Comune a prescindere dalle dimensioni, ottenendosi di conseguenza quella maggiore incidenza proporzionale nei Comuni più piccoli rispetto a quelli più popolosi. Ma oltre a tale pragmatica giustificazione, i risultati in commento potrebbero anche essere la conseguenza di una maggiore sensibilità di alcuni Comuni collocati in fasce di più ridotte dimensioni ove più intenso e ravvicinato si appalesa il rapporto tra Amministrazione comunale e cittadinanza.

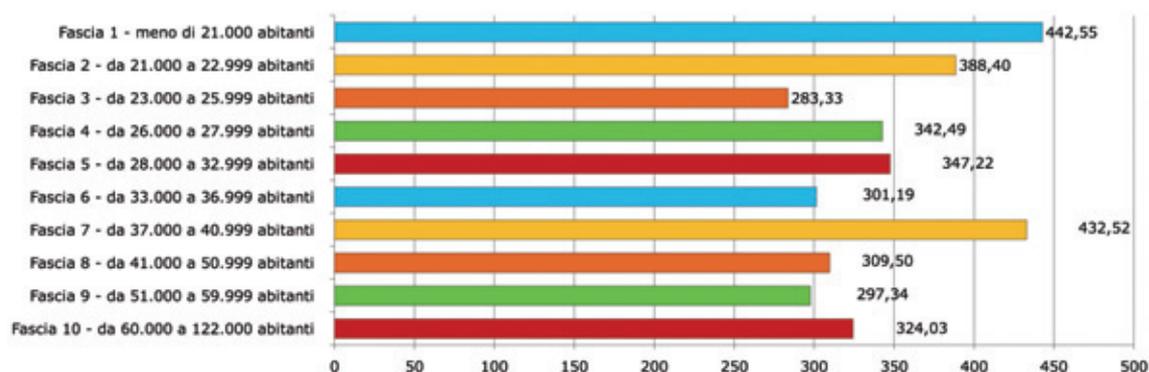
## PARTE II - Capitolo 3

### SISTEMA SANZIONATORIO

Il quadro riassuntivo del numero medio di violazioni al Codice della Strada accertate annualmente da ogni operatore di Polizia Locale appartenente al comando sembra evidenziare dati sostanzialmente decrescenti via via che aumentano le dimensioni dei Comuni oggetto di indagine. Ciò determina una valutazione positiva in termini di efficienza per i Comuni più piccoli ed un conseguenziale peggior giudizio in relazione ai Comuni più grandi.

#### NUMERO DI SANZIONI IN RELAZIONE AL NUMERO DI OPERATORI DI POLIZIA LOCALE E ALLA POPOLAZIONE

**Graf. 11** - Numero di sanzioni per ogni operatore



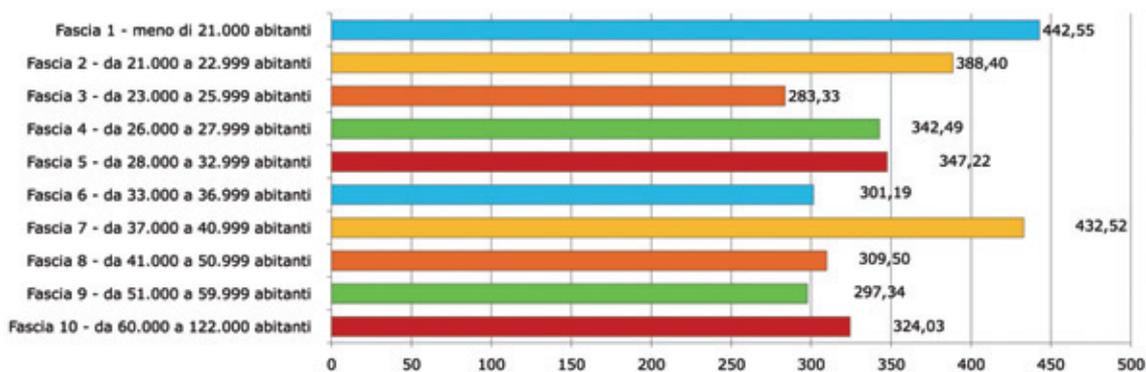
Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

La tendenza non è tuttavia così netta giacché accanto al picco di 442 verbale per agente relativo ai Comuni con meno di 21.000 abitanti si registra anche il dato assai più contenuto di 283 verbali per agente riferito ai Comuni con popolazione compresa tra 23.000 e 25.999 abitanti. Analogamente, tra i risultati mediamente più contenuti fatti segnare dagli operatori di Polizia Locale dei Comuni più grandi si registra anche il dato positivo di 432 verbali per agente relativo ai Comuni tra 37.000 e 40.999 abitanti.

La difficoltà di cogliere dai dati raccolti una vera e propria correlazione tra dimensione del Comune e attività sanzionatoria degli operatori di Polizia Locale, rende opportuna una triplice riflessione basata più che sui dati sull'esperienza concreta degli operatori:

1. nei Comuni di piccolissime dimensioni il livello di efficacia ed efficienza della Polizia Municipale è ridotto a causa della sostanziale assenza di strumentazioni tecniche e di veri parametri organizzativi; inoltre, in tali realtà, l'incidenza della politica sulla amministrazione si appalesa decisamente più pressante;
2. nei Comuni in fascia intermedia – più o meno fino a 40.000 abitanti – si raggiunge il livello di maggiore efficienza (ed i grafici sembrano dimostrarlo): organizzazione efficiente, strutture e strumentazioni tecniche accettabili, buoni supporti logistici, rapporto tra politica ed amministrazione collocato su livelli più armonici;
3. nei Comuni di popolazione superiore a 100.000 abitanti fino ad arrivare a quelli metropolitani si assiste invece ad una sorta di *revirement* organizzativo. Le strutture organizzative e logistiche a causa dei costi elevati non consentono di mantenere lo stesso livello di efficacia dei Comuni più piccoli e spesso l'incidenza della politica – specialmente nei Comuni metropolitani – tale da indirizzare in modo considerevole anche l'andamento burocratico dell'azione di polizia.

**Graf. 12** - Numero di sanzioni per ogni 10.000 abitanti



Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo - elaborazione 2009.

Considerazioni analoghe allo schema precedente possono essere fatte in relazione al numero di sanzioni per 10.000 abitanti. In un grafico complessivo abbastanza disomogeneo – che di fatto può prestarsi a qualsiasi osservazione anche in conflitto reciproco – spicca il dato assoluto dei Comuni di più ridotte dimensioni che si colloca al vertice della classifica dell'eccellenza con un dato nettamente superiore a quello dei Comuni dieci volte più grandi. Ciò a riprova, che la quota di eccellenza operativa si colloca proprio nella fascia di Comuni di dimensioni medio piccole.

Ed ancora, va sottolineato l'allarmante dato delle polizie municipali dei Comuni di fascia compresa tra 50 e 60 mila abitanti ove sembra invece collocarsi la quota di minore efficienza operativa.

## NOTA METODOLOGICA

*Il presente rapporto contiene i risultati di un'indagine statistica riservata al mondo delle polizie locali. Tale rapporto è stata condotta attraverso una metodologia incrociata, in cui ad una prima fase di raccolta ed elaborazione dati, è seguito un commento da parte di un gruppo di lavoro che ha utilizzato una variante adattata del metodo DELPHI.*

*Caratteristica peculiare del metodo è la consultazione, in più fasi e in modo anonimo, di un gruppo di esperti, al fine di ricavare considerazioni basate sulla convergenza delle opinioni. Per questo progetto è stata condotta una procedura di consultazioni in tre stadi.*

*Nella prima fase, ad opera del gruppo, sono stati individuati gli indicatori, poi tradotti in questionari da inviare ai Comandi di Polizia Locali. I risultati sono stati elaborati e tradotti e tradotto le informazioni in grafici e tabelle.*

*Nella seconda fase, ogni esperto ha prodotto in modo libero il proprio commento evidenziando quelle che a suo avviso erano le principali risultanze che emergevano dalle diverse elaborazioni statistiche.*

*I diversi commenti pervenuti sono stati, poi, tradotti in nuclei concettuali (items), a loro volta sottoposti nuovamente al giudizio degli esperti.*

*Nella terza fase, ognuno di loro ha così avuto la possibilità di analizzare e valutare le opinioni degli altri, potendo anche eventualmente modificare e riconsiderare le proprie posizioni iniziali.*

*Nei casi di conflitto di opinioni si è scelto di lasciare nel documento finale soltanto quelle osservazioni che avevano raggiunto un elevato livello di consenso da parte, scartando così tutte quelle indicazioni sulle quali non vi era convergenza.*

Riguardo alla composizione del panel, l'indagine si è avvalsa della collaborazione di un gruppo qualificato di prestigiosi esperti diversi tra loro per disciplina e collocazione scientifica culturale.

L'obiettivo era quello di far convergere in un documento condiviso le posizioni di professionisti che fossero espressione di orientamenti e posizioni eterogenee.

In particolare sono stati componenti del panel (in ordine alfabetico):

#### **MASSIMO ANCILLOTTI:**

---

Dirigente della Polizia Municipale di Roma, esperto in sistemi sanzionatori amministrativi applicati al diritto della circolazione stradale. Docente del master dell'università di Siena: "management per le polizie locali". Autore di numerose pubblicazioni in materia

#### **DONATELLO GHEZZO**

---

Comandante del Corpo di Polizia Locale di Valdagno (VI), dottorando di ricerca in diritto penale presso l'Università degli Studi di Ferrara, consulente della Fondazione Filippo Caracciolo in materia di Polizia Locale e diritto della circolazione stradale, collaboratore della Rivista Giuridica della Circolazione e dei Trasporti.

#### **GIUSEPPE NAPOLITANO**

---

Avvocato, già Segretario Comunale in Lombardia e Abruzzo, specialista in diritto amministrativo e scienze dell'amministrazione, dottorando di ricerca in diritto amministrativo, autore di numerose pubblicazioni in materia di circolazione stradale, attualmente Comandante Polizia Municipale di Pistoia.

#### **FABIO PICCIONI**

---

Avvocato del Foro di Firenze, esperto in materia. Docente alla Scuola di Specializzazione per le Professioni Legali della Facoltà di Giurisprudenza, presso l'Università di Firenze; docente al Master in gestione e management della Polizia Locale, presso l'Università di Siena.

# INDICE

INTRODUZIONE	pag. 3
<b>PARTE I</b> <b>LA POLIZIA LOCALE NEI CAPOLUOGHI DI PROVINCIA</b>	pag. 5
<b>Capitolo 1</b> IL PERSONALE DEI CORPI DI POLIZIA LOCALE	pag. 9
Gli operatori di Polizia Locale	pag. 9
Gli ausiliari del traffico	pag. 17
Gli operatori di Polizia Locale impiegati nell'attività sanzionatoria degli illeciti stradali	pag. 23
<b>Capitolo 2</b> GLI STRUMENTI IN DOTAZIONE AI CORPI DI POLIZIA LOCALE	pag. 26
I veicoli	pag. 26
I misuratori di velocità	pag. 32
Gli etilometri	pag. 40
I varchi elettronici per l'accertamento degli accessi alle Zone a Traffico Limitato (ZTL)	pag. 46
<b>Capitolo 3</b> L'ATTIVITÀ DI CONTRASTO AGLI ILLECITI STRADALI	pag. 51
Le sanzioni	pag. 40
Esito del processo sanzionatorio	pag. 60
<b>PARTE II</b> <b>LA POLIZIA LOCALE NEI COMUNI NON CAPOLUOGO</b>	
<b>Capitolo 1</b> IL PERSONALE	pag. 70
<b>Capitolo 2</b> GLI STRUMENTI PER L'ACCERTAMENTO DEGLI ILLECITI STRADALI E L'ATTIVITÀ SANZIONATORIA DEI CORPI DI POLIZIA LOCALE	pag. 73
<b>Capitolo 3</b> SISTEMA SANZIONARIO	pag. 78
NOTA METODOLOGICA	pag. 81

