

PSC

3 | 2022

LA RIVISTA DELLA PREVENZIONE SVIZZERA DELLA CRIMINALITÀ

INFO

Tema

Criminalità e mobilità



Gentili lettrici, stimati lettori,



PSC

Chi nasce oggi, non fa a tempo a fare i primi passi che si ritrova tra le manine il suo primo cellulare. È questo infatti il mezzo per far stare tranquillo il pargolo e per lasciare in pace tutti coloro che gli stanno attorno. Da quel momento in poi, il cellulare – che utilizza sempre una fonte d'energia esterna, ovviamente – sarà un compagno per il resto della sua esistenza: al lavoro, nel tempo libero, a casa e in viaggio, durante gli spostamenti su due o più ruote, in autostrada, in aereo o su una nave da crociera che porta in capo al mondo. Questa è la mobilità del giorno d'oggi, con un infinito flusso di dati mobili in sottofondo. Vi sono però pericoli che minacciano tutti questi movimenti di persone e dati mobili, perché si superano costantemente i limiti ovunque, forse non sempre consapevolmente e deliberatamente, a volte forse per errore, ma molto spesso anche con energia criminale!

Il nostro nuovo numero di INFO PSC è dedicato al rapporto tra criminalità e mobilità. Scoprirete, tra l'altro, quali problemi devono attualmente affrontare le autorità doganali, cosa rende i documenti d'identità così preziosi nonostante l'allentamento dei controlli alle frontiere, quali sono i compiti di prevenzione e di polizia svolti dalle FFS nell'ambito del traffico ferroviario e tutto ciò che può contenere l'autorimessa (e persino una scuderia) di un corpo di polizia cantonale, ma anche chi sono gli *smobie!*

In questa sede desidero ringraziare sentitamente tutte le autrici e tutti gli autori per i loro preziosi ed avvincenti contributi a questa edizione della nostra rivista. Vorrei anche cogliere l'occasione per congratularmi con Beatrice Kübli, la nostra valida collaboratrice, che ha appena conseguito il Master presentando una tesi sulla comunicazione in materia di prevenzione del "phishing".

E se anche voi, gentili lettrici e stimati lettori, desiderate contribuire alla nostra rivista inviandoci un articolo su un argomento inerente alla criminalità, non esitate a prendere il vostro cellulare e a contattare la PSC...

Ed ora vi auguro buona lettura!

Fabian Ilg

Direttore della PSC e capo progetto per la criminalità informatica

IMPRESSUM

Editore e fonte di informazioni

Prevenzione Svizzera della Criminalità
Casa dei Cantoni
Speichergasse 6
3001 Berna

e-mail: info@skppsc.ch
tel. 031 511 00 09

L'INFO PSC 3 | 2022 è disponibile come file PDF
nel sito: www.skppsc.ch/skpinfo.

L'INFO PSC 3 | 2022 esce anche in tedesco e francese.

Le autrici e gli autori sono unici responsabili dei contenuti dei loro contributi. I contributi non riflettono necessariamente l'opinione della redazione e dell'editore.

Responsabile	Chantal Billaud, Vicedirettrice PSC
Redazione	Volker Wienecke, Berna
Versione francese	ADC, Vevey
Versione italiana	Annie Schirrmeister, Massagno
Grafica	Weber & Partner, Berna
Stampa	Länggass Druck AG, Berna
Tiratura	i: 250 f: 300 t: 2000

Data di pubblicazione dell'edizione 3 | 2022: dicembre 2022
© Prevenzione Svizzera della Criminalità PSC, Berna

“Signor Böhnner, perché gli *smombie* possono essere una fonte di pericolo?”

Intervista a Philipp Böhnner, specialista in prevenzione presso la Polizia comunale di Zurigo, su *smombie* (chi cammina per strada senza alzare lo sguardo dallo smartphone), veicoli elettrici di tendenza, pirati della strada, stand up paddle, e su come attraversare la strada in sicurezza al giorno d’oggi.



SolStock/Getty Images/Stockphoto

«Un'altra sfida è rappresentata dalle persone che camminano per strada senza alzare lo sguardo dallo smartphone, concentrate a leggere i messaggi o ad ascoltare musica con le cuffie, e che quindi non fanno praticamente più attenzione al traffico stradale: è il cosiddetto fenomeno degli 'smombie'.»

Signor Böhnner, per iniziare, può presentarsi brevemente?

Lavoro per la Polizia comunale di Zurigo nell'unità di prevenzione, e più precisamente in seno al gruppo specializzato in prevenzione della criminalità e degli incidenti stradali. Il campo d'attività è alquanto ampio. Io mi occupo in particolare di prevenzione stradale. Concepiamo e organizziamo varie azioni per sensibilizzare il maggior numero possibile di utenti della strada in materia di sicurezza nel traffico stradale. A tale fine collaboriamo in modo altamente interdisciplinare con organizzazioni partner esterne, come la Zürcher Fahrlehrerverband (ZFV), ossia l'Asso-

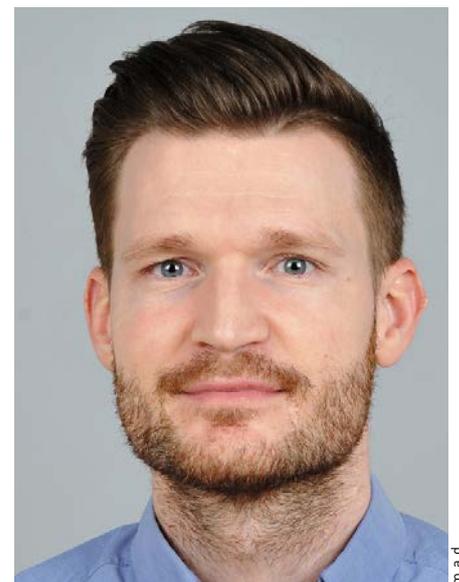
ciazione degli istruttori di guida di Zurigo, Drive Z, l'Ufficio prevenzione infortuni (upi), la Federazione svizzera dei ciechi e degli ipovedenti (SBV/FSA), ma anche con altri corpi di polizia. Inoltre riceviamo e trattiamo le richieste e le preoccupazioni di cittadine e cittadini, nonché delle nostre colleghe e dei nostri colleghi.

Per quanto riguarda le preoccupazioni, potrebbe farci un esempio?

Si tratta per esempio di segnalazioni fatte sulla nostra linea di consulenza telefonica. Recentemente una persona ha chiamato per lamentarsi del fatto che in una zona d'incontro del suo

quartiere, sempre più giovani circolano in monopattino e scooter elettrici sui marciapiedi, disturbando e intimorendo i pedoni. Dopo aver preso atto di segnalazioni di questo genere, effettuo i primi accertamenti del caso e poi faccio un sopralluogo per capire la situazione. In seguito con i miei colleghi valutiamo quali misure preventive introdurre. Possiamo per esempio effettuare un'azione preventiva in loco per informare i giovani in questione e attirare la loro attenzione sulle regole della circolazione da rispettare e sul comportamento corretto da adottare. Ovviamente contattiamo anche le persone che hanno fatto le segnalazioni. Abbiamo creato diversi volantini con informazioni sulle norme della circolazione stradale che distribuiamo di volta in volta. Inoltre, abbiamo già prodotto diversi video di prevenzione con il nostro servizio interno specializzato nella realizzazione di film. I nostri specialisti e le nostre specialiste in comunicazione si occupano poi di diffonderli sui canali giusti.

Siete presenti anche sui media sociali? Contenuti educativi di questo tipo non sono proprio sempre apprezzati dai giovani. Li condividono comunque e mettono “Mi piace”? Ricevete feedback da parte loro?



m.a.d.

Philipp Böhnner, specialista in prevenzione presso la Polizia comunale di Zurigo

La Polizia comunale di Zurigo è presente sui vari media sociali sui quali si pubblicano naturalmente sempre feedback e post, siano essi positivi o negativi. Dopo averne preso atto, vi diamo seguito e comunichiamo con persone di ogni fascia d'età perché i giovani non sono gli unici ad esprimersi. Un esempio: l'arrivo sul mercato del monopattino elettrico nel 2019 ha inizialmente provocato un certo caos perché erano in pochi a conoscere le norme della circolazione per questo mezzo. Si imponevano misure preventive urgenti. Abbiamo quindi reagito molto rapidamente diffondendo un semplice video esplicativo che ha ottenuto molti feedback positivi da parte sia dei giovani che degli adulti.

Ora questi monopattini elettrici sono tutti finiti nella Limmat, vero?

I monopattini elettrici a noleggio sono sicuramente finiti in minima parte nel lago o nel fiume. Ma il problema ben più grave è che li si parcheggia o abbandona un po' ovunque, cosa che li trasforma in ostacoli pericolosi.

Se guarda al passato, cos'è cambiato negli ultimi tre o quattro anni? Quali sono le principali sfide da affrontare? Secondo lei, cos'è migliorato o peggiorato?

Per iniziare con le sfide, citerei i vari veicoli elettrici di tendenza. Parecchi nuovi veicoli sono stati inseriti nella categoria dei ciclomotori leggeri. Molti conducenti di questi mezzi non sanno cos'è permesso e, appunto, cos'è vietato. E questa mancanza di conoscenze crea tensioni tra gli utenti della strada. Un altro problema è la silenziosità di questi veicoli, analogamente alle auto elettriche. Ricevo molte lamentele da parte di pedoni anziani, normalmente abituati a fare affidamento sul loro udito. Ma questa opzione non funziona più così bene con i veicoli elettrici. Infatti, offriamo corsi di formazione e workshop proprio su questa questione. E per restare in tema di pedoni: un'altra sfida è rappresentata dalle persone che camminano per strada senza alzare lo sguardo dallo smartphone, concentrate a leggere i messaggi o ad ascoltare musica con le cuffie, e che quindi non fanno praticamente più attenzione al traffico stradale: è il cosiddetto fenomeno degli "smombie".

Come affrontate queste problematiche, ossia la silenziosità dei veicoli da un lato e gli "smombie" dall'altro?

Anche per queste problematiche offriamo vari workshop, corsi e conferenze. E non solo in materia di prevenzione

stradale, ma anche di prevenzione della criminalità. Richiamiamo l'attenzione dei giovani sul fatto che in generale i telefonini celano molti pericoli, non solo nel cyberspazio, ma anche nella vita reale e quindi nel traffico stradale.

E come si risolve il problema delle persone anziane che non sentono giungere le auto elettriche quando sono in procinto di attraversare la strada?

Noi continuiamo ad attirare l'attenzione sul fatto che per attraversare la strada, bisogna sempre attenersi alla regola imparata a scuola: "Fermati, guarda, ascolta, attraversa". Ma non sono i conducenti di auto elettriche che rispettano le norme della circolazione a rappresentare il problema principale. Sono piuttosto i monopattini elettrici e altri veicoli di tendenza silenziosi che circolano sui marciapiedi – ciò che è vietato – e sfrecciano vicino ai pedoni.

Qual è l'approccio più efficace per rivolgersi alla popolazione?

Direi che il contatto diretto porta i risultati più duraturi. Ma anche altri approcci sono molto efficaci, come trasmettere il nostro messaggio principale con un video di prevenzione. I nostri video sono infatti diffusi sui canali della Polizia comunale di Zurigo, su Youtube, Instagram e Facebook e, a seconda del tema, anche su Twitter e LinkedIn. Quando abbiamo realizzato il filmato e il volantino sui veicoli elettrici di tendenza, il nostro lavoro è stato accolto molto bene, sia sulla stampa che in televisione. Come accennato all'inizio, che si tratti di azioni, workshop o corsi, il contatto diretto e il dialogo con le persone sono comunque molto importanti per sensibilizzarle sulle norme in vigore, sugli aspetti a cui prestare attenzione e su come spostarsi in sicurezza. Non bisogna dimenticare che gli utenti alla guida di un mezzo che rientra nella categoria dei ciclomotori leggeri sono quelli più vulnerabili.

Quando si reca nelle scuole, la sua visita rappresenta spesso il primo contatto che i bambini hanno con la polizia.



«Ma il problema ben più grave è che li si parcheggia o abbandona un po' ovunque, cosa che li trasforma in ostacoli pericolosi.»

Per lei questa è anche l'occasione per porre le basi di un rapporto di fiducia tra popolazione e polizia?

Assolutamente sì! Il nostro gruppo di specialisti si rivolge alla fascia d'età compresa tra i 16 e i 99 anni. Per la fascia d'età dai 3 ai 15 anni, la nostra unità di prevenzione conta 23 istruttori specializzati in educazione stradale che si recano in tutte le scuole dell'infanzia e le scuole dell'obbligo della Città di Zurigo. Il loro lavoro è incentrato specificatamente sulle norme della circolazione a cui fa seguito l'esame per la patente di guida della bici. Questo accompagnamento precoce dei bambini permette infatti di instaurare un rapporto di fiducia reciproca.

Si tratta quindi di un effetto secondario molto positivo perché si impara a conoscere la polizia non solo per le questioni di droga... Per lei, quali sono gli aspetti positivi del suo lavoro e cosa invece la infastidisce di più?

In realtà non c'è nulla che mi infastidisca. Auspicherei però una migliore collaborazione con i corpi di polizia di tutta la Svizzera e più scambi di informazioni in materia di prevenzione degli incidenti stradali. Lanciando campagne o azioni congiunte e concordate reciprocamente, i nostri messaggi di prevenzione potrebbero raggiungere un numero ancora maggiore di persone, ciò che a sua volta avrebbe un effetto positivo sulla sicurezza stradale. La campagna nazionale "Uniti contro lo scasso" è un esempio positivo in tal senso.

www.stadt-zuerich.ch → [Stadtpolizei](#) → [Prävention](#) → [Aktuelle Kampagnen](#) → [Gemeinsam gegen Einbruch](#)

Cosa le piace in particolare nel suo lavoro?

Mi piace molto concretizzare le nostre idee, essere a diretto contatto con i cittadini e le cittadine e incoraggiarli ad adattarsi ai nuovi tipi di problemi e fenomeni che si presentano. Per esempio, mi fa piacere vedere che, a pochi anni dall'introduzione dei monopattini elettrici, un'alta percentuale di conducenti rispetta le norme della circo-



«Direi che il contatto diretto porta i risultati più duraturi.»

lazione, mentre all'inizio la situazione era ancora alquanto caotica.

Quando le persone non rispettano le norme della circolazione, lo fanno spesso involontariamente o per mancanza d'attenzione, o sbaglio? Ma ha anche a che fare con una criminalità per così dire più deliberata? I pirati della strada sono un problema? In Germania sono già state inflitte condanne per omicidio per eccesso di velocità.

Le violazioni della legge – contravvenzioni, delitti e crimini – possono essere commesse volontariamente o per negligenza. Andare in bicicletta sul marciapiede, per esempio, costituisce una contravvenzione. Ma guidare il proprio veicolo a velocità eccessiva o in modo sconsiderato, mettendo così in pericolo gli altri utenti della strada, costituisce un reato di eccesso di velocità in Svizzera che rientra nella categoria dei crimini. Attualmente stiamo preparando un progetto per sensibilizzare

soprattutto i giovani adulti sul tema dell'eccesso di velocità. Molte persone pensano erroneamente che si è un "pirata della strada" solo quando si è "beccati" dal radar a circolare al doppio del limite di velocità consentito. Ci sono però altri comportamenti alla guida che possono costituire una grave violazione delle norme della circolazione. Il progetto citato, sviluppato in collaborazione con la nostra Polizia stradale, l'unità Comunicazione, il gruppo specializzato nel traffico pendolare e l'unità Indagini speciali insieme al nostro servizio interno specializzato nella realizzazione di film, mira a sensibilizzare i giovani adulti sul tema dell'eccesso di velocità.

Quale altro aspetto del suo lavoro le viene in mente?

Il mio lavoro è incentrato sulla prevenzione in materia di circolazione stradale. Tuttavia, si circola non solo sulle strade, ma anche sull'acqua. Come ben sa, i gommoni e lo stand up paddle (SUP)



«Come ben sa, i gommoni e lo stand up paddle (SUP) sono mezzi di tendenza. Anche il loro utilizzo comporta però molti pericoli e pure qui ci sono norme da rispettare.»

sono mezzi di tendenza. Anche il loro utilizzo comporta però molti pericoli e pure qui ci sono norme da rispettare. In quest'ambito abbiamo già realizzato diversi progetti e campagne, in collaborazione con organizzazioni esterne come la Società Svizzera di Salvataggio (SSS). Nella Città di Zurigo e nei pressi delle baie attorno al lago abbiamo per esempio affisso dei manifesti per informare sulle regole di comportamento e dare i consigli di sicurezza a coloro che praticano lo stand up paddle. Nei pressi dello sbarramento di Höngg, un punto molto pericoloso lungo la Limmat, abbiamo predisposto un punto di entrata e uscita, ancora provvisorio, per i gommoni. A tale fine abbiamo pure prodotto un video animato di prevenzione diffuso sui media sociali insieme a post per informare la popolazione.

Un'ultima domanda: per quanto riguarda la circolazione stradale, in futuro dove sorgeranno problemi secondo lei?

Sempre più veicoli sono dotati di sofisticati sistemi d'assistenza che includono persino la "guida autonoma". Queste innovazioni sollevano questioni legali: chi è responsabile quando il sistema d'assistenza non prende la decisione che avremmo preso noi o non reagisce? Un'altra questione spinosa è la crescente densità del traffico. Infine, ma non meno importante, anche il fatto che i neopatentati possano permettersi di acquistare in leasing un veicolo potente costituisce un'ulteriore fonte di pericolo.

Signor Böhnner, la ringrazio per questa intervista.

Intervista a cura di Volker Wienecke.

“In viaggio ben informati e sicuri!”

Ogni giorno, le FFS portano a destinazione quasi un milione di viaggiatori. Ma non si limitano a garantire la circolazione dei treni, bensì gestiscono anche 804 stazioni ferroviarie in tutta la Svizzera. Qui la parola d'ordine è “sicurezza” a cui si dà la massima priorità. Indipendentemente dalla meta – lavoro, scuola, casa o ristorante della stazione – i clienti devono sempre sentirsi al sicuro e a proprio agio sia in treno che in stazione. Uno sguardo al lavoro di prevenzione svolto dalle FFS.

Da tempo le stazioni ferroviarie non sono più solo luoghi di passaggio, ma sono diventate importanti luoghi d'incontro e di sosta per persone di tutte le età, grazie anche alla presenza di negozi, ristoranti, imprese di servizi e uffici. Queste diverse destinazioni d'uso devono anche soddisfare molti requisiti ed esigenze di sicurezza.

Per saperne di più sulla percezione della sicurezza dei clienti che viaggiano (o meno), le FFS hanno creato un fondo di ricerca per condurre studi scientifici sul tema ed effettuare ripetutamente sondaggi sulla soddisfazione della clientela. Questi sondaggi permettono infatti di ricevere circa 60.000 feedback all'anno e di ottenere importanti indica-

zioni sugli elementi che impattano negativamente sulla percezione soggettiva della sicurezza e sui luoghi critici. Grazie all'integrazione dei dati oggettivi della statistica criminale di polizia e al quadro della situazione stabilita da Security FFS, è possibile identificare tempestivamente i rischi per la sicurezza e i luoghi critici, in modo da adottare rapidamente misure mirate.

A tale fine, le FFS si affidano a un sistema integrale di gestione della sicurezza. Possono così da un lato emanare direttive a livello di gruppo e mappare i rischi corrispondenti e, dall'altro,

Autrici



Nadia Hämmerli, Barbara Brechbühl

Specialiste in materia di prevenzione Settore Corporate Security FFS SA
railfair@sbb.ch

coordinare meglio tra loro la prevenzione, l'intervento, le misure strutturali e le innovazioni tecniche. A livello di gruppo questo compito spetta al settore Corporate Security, suddiviso nei settori specializzati "Sicurezza fisica", "Prevenzione" e "Investigazione". Quest'ultimo settore specializzato si occupa principalmente di "falsificazione e truffa", nonché di "gestione delle minacce".

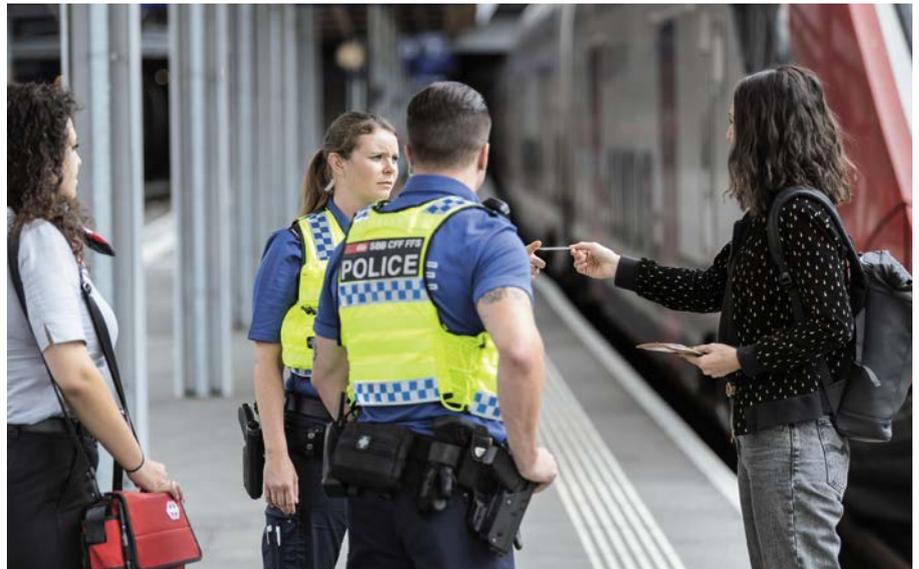
L'attività di prevenzione delle FFS consiste in primo luogo nell'informare e nel sensibilizzare la popolazione così da prevenire pericoli e possibili comportamenti scorretti. All'insegna del motto "In viaggio ben informati e sicuri!", l'attuazione di tutta una serie di misure permette di attirare l'attenzione della clientela sui vari pericoli e sulle regole da rispettare per favorire una convivenza pacifica e improntata al rispetto reciproco sia in stazione che in treno.

Il programma RailFair, che l'anno prossimo festeggerà i suoi 20 anni d'esistenza, è un pilastro importante e consolidato per l'attività di prevenzione svolta dalle FFS. Conformemente al principio "Sorvegliare invece di far finta di niente", circa 250 volontari motivati assicurano attualmente la loro presenza in 17 stazioni ferroviarie per aumentare la percezione di sicurezza, agire preventivamente contro il littering e gli atti di vandalismo e contribuire così a una buona qualità della permanenza in stazione. Sono inoltre a disposizione dei viaggiatori per fornire loro informazioni e piccoli servizi d'assistenza, e sostengono le FFS nelle loro campagne di sensibilizzazione su vari temi.

La prevenzione, si sa, passa anche dalla comunicazione. Per informare e sensibilizzare i clienti, si deve cercare attivamente il dialogo con questi ultimi. Per la loro attività di prevenzione, le FFS puntano quindi su un mix equilibrato di mezzi di comunicazione per affrontare in modo adeguato i diversi temi in funzione dei gruppi destinatari. Per esempio distribuiscono volantini e omaggi per richiamare l'attenzione sul divieto di circolare con veicoli di ogni

genere su tutta l'area della stazione, oppure diffondono contenuti specifici al riguardo sui media sociali e con campagne d'affissione per promuovere una convivenza all'insegna del rispetto reciproco, o ancora fanno annunci nei treni e forniscono consigli utili per proteggersi dai borseggiatori.

Le FFS lavorano inoltre a stretto contatto con organizzazioni partner nazionali ed estere, come i corpi di polizia cantonali o la Deutsche Bahn, e scambiano regolarmente informazioni con altri Paesi in veste di membro di vari organismi internazionali. Questo modo di agire permette di condividere profi-



«Per informare e sensibilizzare i clienti, si deve cercare attivamente il dialogo con questi ultimi.»



«Nel 'treno scuola e scoperta', allievi e allieve affrontano temi quali la sicurezza in un ambiente didattico realistico e avvincente.»

cuamente le conoscenze e le esperienze acquisite nell'ambito dell'attività di prevenzione e, parallelamente, di rafforzare la rete internazionale.

I clienti di domani costituiscono già oggi un importante gruppo destinatario per le FFS. Per attirare la loro attenzione e sensibilizzarli con largo anticipo, le FFS sfruttano "un'aula sulle rotaie" che si sposta in tutta la Svizzera. Nel "treno scuola e scoperta", allievi e allieve affrontano temi quali la sicurezza in un ambiente didattico realistico e avvincente. Gli/Le agenti della Polizia dei trasporti FFS illustrano ai giovani i pericoli che corrono quando attraversano i binari in punti non autorizzati, salgono su un treno in sosta o oltrepassano la linea bianca di sicurezza lungo il marciapiede, per esempio. I giovani sono anche sensibilizzati sulle conseguenze di atti di vandalismo, graffiti illegali fatti con bombolette spray, comportamenti violenti o uso improprio e falsificazione di titoli di trasporto, conseguenze che possono protrarsi anche in età adulta!

Oltre al "treno scuola e scoperto", la Polizia dei trasporti FFS effettua anche visite nelle scuole per parlare direttamente con allievi e allieve dei pericoli e dei comportamenti scorretti nel contesto ferroviario e per indicare

loro come comportarsi correttamente. Pianificare, attuare e monitorare tutte queste misure non è un compito facile, tenuto conto dell'ampia area operativa (su tutto il territorio nazionale), anche perché le risorse sono limitate. La Polizia dei trasporti FFS ha un effettivo di soli 220 agenti in tutta la Svizzera. *(Per maggiori informazioni, leggere l'articolo "Polizia dei trasporti FFS: un corpo specializzato nella sicurezza dei trasporti pubblici" a pagina 9.)*

Per questo motivo, le FFS hanno deciso, poco più di un anno fa, di creare in seno al settore Corporate Security il settore specializzato "Prevenzione", incaricato di coordinare le misure di prevenzione a livello centralizzato, di sfruttare al meglio le sinergie all'interno delle FFS e di sgravare il lavoro dei collaboratori e delle collaboratrici "al fronte". Per poter continuare a tenere conto delle peculiarità regionali nella pianificazione e nell'attuazione delle misure di prevenzione, parallelamente è stato predisposto un dispositivo satellitare per mettere in contatto il settore specializzato "Prevenzione" con i vari partner nelle regioni. Complessivamente dieci addetti alla prevenzione sono responsabili dell'attuazione decentralizzata delle misure di prevenzione messe a punto a livello centrale.

Quattro "point of contact" (punti di contatto) danno inoltre il loro supporto fornendo informazioni sulla situazione a livello regionale e altri dati per stabilire le priorità tematiche nell'ambito dell'attività di prevenzione.

Oltre agli sforzi in materia di prevenzione e informazione, le FFS realizzano anche progetti innovativi. Effettuando varie prove sul campo, attualmente si sta per esempio testando l'applicabilità pratica della sensoristica intelligente. Nell'ambito di un altro progetto si sta valutando il potenziale di uno strumento di segnalazione a bassa soglia che dovrebbe consentire ai clienti di riferire anche di incidenti di poco conto basandosi sulla propria percezione della sicurezza, senza dover chiamare il numero d'emergenza della Polizia dei trasporti. Queste importanti informazioni potrebbero poi essere integrate nel quadro situazionale di Security FFS.

Come accennato all'inizio, anche misure strutturali come la videosorveglianza, l'ottimizzazione dell'illuminazione, l'animazione mirata di certi spazi e una pianificazione globale volta a prevenire la criminalità sono strumenti importanti per mantenere più alta possibile la soglia d'inibizione a commettere atti di violenza e vandalismo, all'insegna di una gestione integrale della sicurezza.

Infine, ma non per questo meno importante, le FFS danno la massima priorità anche la sicurezza dei loro circa 34000 dipendenti, il bene più prezioso di un'azienda.

Anche se le collaboratrici e i collaboratori si sentono nell'insieme al sicuro, purtroppo si verificano ripetutamente situazioni conflittuali. Ecco perché le FFS ci tengono particolarmente

a formare le proprie collaboratrici e i propri collaboratori in modo professionale e completo in materia di gestione delle situazioni critiche. A tale fine vengono offerti costantemente corsi d'aggiornamento e concepite unità didattiche pratiche insieme al settore Corporate Security, per insegnare al personale a reagire tempestivamente ai nuovi sviluppi.

Il complesso tema della sicurezza svolge quindi un ruolo di centrale importanza anche per le FFS. Con lo spirito pionieristico che le contraddistingue, nell'ambito della loro attività di prevenzione le FFS si adoperano costantemente per affrontare le varie sfide in modo lungimirante, innovativo e sostenibile e per soddisfare le esigenze di sicurezza di clienti e dipendenti.

Polizia dei trasporti FFS: un corpo specializzato nella sicurezza dei trasporti pubblici

Con un totale di 13 basi in tutta la Svizzera, la Polizia dei trasporti FFS garantisce la sicurezza e l'ordine nei trasporti pubblici. Nella sua lotta costante contro la violenza, le truffe, i reati di droga, gli atti di vandalismo, i furti e altri pericoli nell'ambito del traffico ferroviario, la Polizia dei trasporti FFS lavora a stretto contatto con il personale ferroviario, altri corpi di polizia e servizi di sicurezza privati.

La storia delle FFS è iniziata oltre 120 anni fa. Già prima della loro costituzione, le imprese ferroviarie di diritto privato attive, così come il Governo federale, erano ben consapevoli dell'importanza della sicurezza nell'esercizio

ferroviario. Per proteggere le ferrovie da danni e pericoli, all'epoca si decise di istituire una cosiddetta polizia ferroviaria le cui competenze furono definite nel 1878 nella "legge federale sulla polizia delle strade ferrate" che stabiliva quanto segue: *"I funzionari della polizia delle strade ferrate sono parificati agli agenti della polizia cantonale e devono venir immessi in ufficio con quella stessa forma di giuramento che per questi ultimi praticata"*.

L'istituzione della polizia ferroviaria non è mai stata messa in discussione. Sin dall'inizio dell'esercizio ferroviario questo servizio ha dimostrato la sua

utilità sia in Svizzera che all'estero. Grazie alla parificazione della polizia ferroviaria con gli organi della polizia cantonale, fin dall'inizio si attribuì grande importanza alla collaborazione tra queste due istituzioni. Già all'epoca la polizia ferroviaria non aveva né uno statuto speciale, né una funzione ausiliaria per le autorità di polizia locale.

L'espressione "polizia ferroviaria" è stata utilizzata per la prima volta negli anni 1990 per designare il servizio di sicurezza istituito allora per sorvegliare la S-Bahn, il servizio ferroviario suburbano dell'agglomerato di Zurigo. Nel 2001, questa polizia ferroviaria è stata integrata nella Securitrans Public Transport Security AG, diventata successivamente una filiale delle FFS denominata Polizia dei trasporti Svizzera SA, che da allora opera su tutta la rete ferroviaria delle FFS.

La maggiore propensione alla violenza e l'aumento dei reati legati agli atti di vandalismo e all'abuso di droghe si sono via via manifestati sempre più spesso anche nei trasporti pubblici.

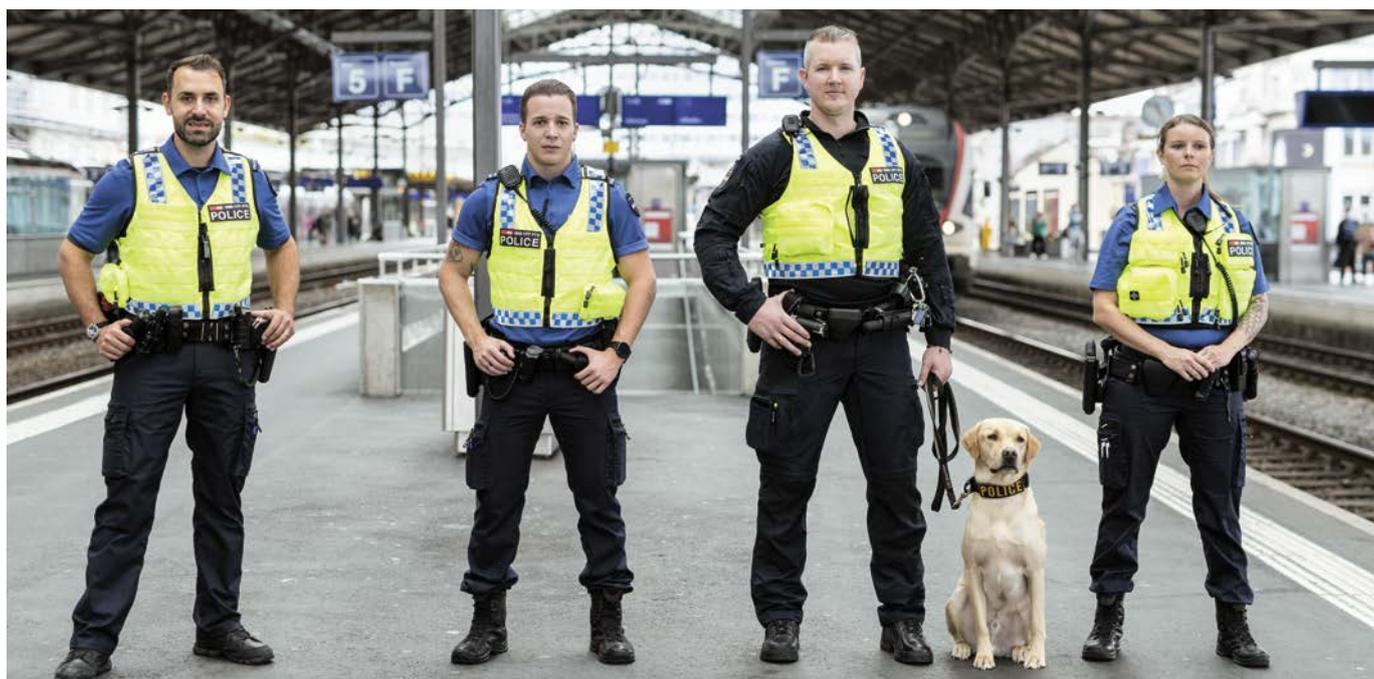
Autore

Rudolf Lüthi

Capo di Stato maggiore
FFS SA, Sicurezza e
Polizia dei trasporti
stab@sbbpolice.ch



Cantoniere a Weyermannshaus, nei pressi di Berna, 1944



«Come corpo specializzato, la Polizia dei trasporti FFS, con un totale di 13 basi in tutta la Svizzera, garantisce la sicurezza e l'ordine nei trasporti pubblici.»

Ancora oggi, questo influenza notevolmente la percezione soggettiva della sicurezza dei passeggeri e dei dipendenti. E le conseguenze a livello finanziario e di danno d'immagine sono pesanti per le imprese ferroviarie.

Per questo motivo era giunto il momento di rivedere l'obsoleta "legge federale sulla polizia delle strade ferrate" del 1878 e di dare alla polizia ferroviaria una base giuridica al passo coi tempi. Oltre a garantire il regolare esercizio ferroviario, la nuova legge doveva contemplare nei compiti della polizia ferroviaria anche la protezione dei passeggeri, dei dipendenti, delle merci trasportate, delle infrastrutture e dei veicoli, e estendere il suo campo d'applicazione a tutti i trasporti pubblici. Ciò si è concretizzato con l'entrata in vigore, il 1° ottobre 2011, della legge federale sugli organi di sicurezza delle imprese di trasporto pubblico (LFSI). A partire dal 2012, questa legge, abbinata all'ordinanza sugli organi di sicurezza delle imprese di trasporto pubblico (OOSI), autorizza la polizia ferroviaria a portare un'arma da fuoco. Anche se l'espressione "polizia ferroviaria" è

ancora ampiamente diffusa nella popolazione, da oltre 10 anni è stata sostituita da "Polizia dei trasporti", la denominazione legale e organizzativa di questo corpo di polizia. Va inoltre precisato che per diventare agente della Polizia dei trasporti con attestato federale occorre seguire la formazione di due anni, insieme ai colleghi dei corpi di polizia cantonali, presso una scuola di polizia svizzera riconosciuta.

Organizzazione e compiti

L'attuale corpo della Polizia dei trasporti FFS conta circa 220 agenti formati, e come settore aziendale denominato "Sicurezza e Polizia dei trasporti" è parte integrante delle FFS.

Il responsabile del settore aziendale "Sicurezza e Polizia dei trasporti", e quindi Comandante della Polizia dei trasporti, è il colonnello Michael Perler. Il comando della Polizia dei trasporti è ubicato a Berna. Il suo nucleo operativo si trova invece presso il Centro operativo d'intervento di Olten. Qui si ricevono 24 ore su 24 tutte le chiamate d'emergenza e altre segnalazioni che giungono al numero 0800 117 117 e si

organizzano gli interventi degli/ delle agenti della Polizia dei trasporti in tutta la Svizzera.

Come corpo specializzato, la Polizia dei trasporti FFS, con un totale di 13 basi in tutta la Svizzera, garantisce la sicurezza e l'ordine nei trasporti pubblici. Posta sotto la sorveglianza dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT), la Polizia dei trasporti FFS lavora a stretto contatto con il personale ferroviario, altri corpi di polizia e servizi di sicurezza privati. I suoi/le sue agenti di polizia dispongono delle necessarie competenze di polizia richieste conformemente alla legislazione federale. Durante i pattugliamenti quotidiani, gli/le agenti della Polizia dei trasporti sono a diretto contatto con i passeggeri nei treni e con i clienti nelle stazioni. Garantiscono inoltre la sicurezza anche in occasione di grandi eventi che coinvolgono i trasporti pubblici.

In seguito all'evoluzione della situazione della sicurezza e alle crescenti esigenze in quest'ambito, la Polizia dei trasporti FFS ha dovuto via via dotarsi di diversi servizi specializzati che si occupano anche di compiti speciali.

→ Il **centro d'analisi** è costantemente in contatto con i corpi di polizia della Svizzera e dei Paesi limitrofi. I dati sulla situazione provenienti da varie fonti vengono raccolti di continuo per consentire un dispiegamento ottimale delle forze d'intervento in funzione della situazione.

→ Il **servizio specializzato "Video e graffiti"** si occupa specificatamente di lotta al vandalismo e della sua prevenzione. Grazie alle apparecchiature tecnologicamente all'avanguardia di cui è dotato, questo servizio è in grado di rilevare immediatamente irregolarità e infrazioni nella zona dei binari e di attivare il dispiegamento delle forze d'intervento. La sua vasta rete di video-sorveglianza nei treni e nelle stazioni ferroviarie permette inoltre visionare o mettere al sicuro le prove utili dopo che sono stati commessi dei reati.

→ **L'unità cinofila** è suddivisa in due categorie: la sezione "cani da protezione" e la sezione "cani in grado di rilevare esplosivi". I cani di entrambe le categorie svolgono compiti di prevenzione nei treni e sul territorio ferroviario. I cani in grado di rilevare esplosivi supportano le forze d'intervento in particolare quando si sospetta la presenza di sostanze esplosive. Dato che gli agenti conduttori dei cani in grado di rilevare esplosivi sono anche formati come primo valutatore di sostanze esplosive e quindi in possesso di un permesso P rilasciato dalle autorità svizzere, in caso d'emergenza essi procedono ad ulteriori accertamenti ed impiegano ausili tecnici per esaminare l'oggetto sospetto. Questi/e agenti lavorano inoltre in stretto contatto con gli specialisti dei centri di competenza svizzeri sia per gli interventi che nell'ambito della formazione.

→ I membri del **gruppo d'intervento Genesis** seguono ulteriori corsi di formazione continua specifici per acquisire competenze in materia d'intervento e di servizio d'ordine. Possiedono pure competenze specifiche in materia di lotta contro i borseggiatori e quindi lavorano spesso in abiti civili.

→ Il settore **Corporate Security** è responsabile di emanare direttive di sicurezza per proteggere le FFS da atti dolosi e minacce esterne. Grazie ai suoi tre settori specializzati, il settore Corporate Security garantisce la sicurezza aziendale globale:

- Il settore "Investigazione" si occupa principalmente di "falsificazione e truffa" e di "gestione delle minacce".
- Il settore "Sicurezza fisica" adotta misure strutturali e tecniche preventive volte a proteggere da eventi causati da malintenzionati a danno di dipendenti, clienti o impianti delle FFS.
- Il settore "Prevenzione" (*cf. articolo "In viaggio ben informati e sicuri!" a pagina 6*) è responsabile della prevenzione della violenza e della criminalità nel contesto ferroviario. Il programma di prevenzione "RailFair" ne è parte integrante.

Oltre a tutti gli aspetti che riguardano la sicurezza, negli ultimi anni anche la situazione epidemiologica ha particolarmente sollecitato gli/le agenti della Polizia dei trasporti FFS. Durante il lockdown, e soprattutto nei periodi in cui era obbligatorio indossare la mascherina nei trasporti pubblici, essi erano quotidianamente occupati a far rispettare le misure sanitarie. A volte sono quindi stati confrontati a livelli di aggressività molto elevati. I casi di violenza e minacce contro gli/le agenti della Polizia dei trasporti FFS sono infatti aumentati notevolmente negli anni 2020 e 2021.

Le sfide future

Pilastro importante della Rete integrata svizzera per la sicurezza, la Polizia dei trasporti FFS collabora strettamente e con successo con diverse organizzazioni partner e istituzioni. Questa collaborazione si basa anche su accordi individuali conclusi con le autorità di polizia cantonali. Attualmente, tali accordi sono stati sottoscritti da 16 cantoni, ciò che non agevola sempre il lavoro delle forze d'intervento in prima linea perché non dispongono di una visione d'insieme e questo complica la sua attuazione.

Inoltre, il posizionamento e l'inquadramento della Polizia dei trasporti FFS all'interno del panorama della polizia svizzera rappresentano una sfida costante. Le FFS sono una società anonima disciplinata da una legislazione speciale, le cui azioni sono interamente detenute dalla Confederazione. Per questo motivo, la Polizia dei trasporti FFS è talvolta considerata un'organizzazione vicina all'amministrazione federale e quindi equiparata ad un'autorità. Viceversa, la mancanza di uno statuto d'autorità è altrettanto spesso invocata come argomento per limitarne le competenze. In quest'ambito caratterizzato da tensioni e conflitti d'interesse è sempre difficile soddisfare le aspettative degli ambienti politici, delle autorità e della popolazione.

La legge federale sugli organi di sicurezza delle imprese di trasporto pubblico (LFSI) consente sostanzialmente a tutte le imprese di trasporti pubblici di disporre di un proprio corpo di polizia dei trasporti. A tutt'oggi, però, solo le FFS hanno costituito un corpo di polizia dei trasporti nel nostro Paese e come tale è considerato un partner affidabile nel panorama della polizia svizzera. Questo è uno dei motivi per cui la Polizia dei trasporti FFS è rappresentata in svariati organismi nazionali, tra cui la Società dei capi di polizia delle città svizzere, lo Stato maggiore della polizia, la Commissione d'esame federale per agenti di polizia (APF), la struttura Tecnica e Informatica di Polizia Svizzera e l'Istituto svizzero di polizia. La Polizia dei trasporti FFS si adopera affinché ciò rimanga tale, ma questo richiede una modifica della legge federale. Con le attuali risorse di personale di cui dispone, la Polizia dei trasporti FFS non è in grado di svolgere tutte le mansioni affidatele. Spesso deve fare appello alla polizia competente in loco e ad altre forze di sicurezza. L'obiettivo è di disporre di un numero sufficientemente elevato di agenti della Polizia dei trasporti per poter assicurare un servizio di base su tutto il territorio nazionale e avere una rapida capacità d'intervento nei trasporti pubblici.

Le sfide della sicurezza stradale

Con la campagna *Meno fatica più attenzione* si vuole sensibilizzare la popolazione promuovendo la sana convivenza tra le due ruote e il resto dell'utenza.

La sicurezza sulle strade è un concetto ampio e complesso che non riguarda unicamente il rispetto delle disposizioni in materia di circolazione stradale ma anche tutta una serie di reati ad essa connessi. Dal traffico di auto rubate, alle truffe alle assicurazioni, dai furti di due ruote ai reati contro l'integrità fisica scaturiti da incomprensioni e tensioni nate nel contesto stradale, e molti altri aspetti ancora.

La lettura di una realtà così ampia e frammentata, ma al tempo stesso connessa e interdipendente, non è quindi semplice. Di conseguenza, anche identificare dove sia più indicato investire a livello di prevenzione e trovare le giuste contromisure per arginare o anticipare determinati fenomeni risulta essere un compito delicato.

L'importanza del rispetto per una sana convivenza

Come per molti aspetti della nostra vita, anche nel contesto della circolazione stradale il rispetto è una componente fondamentale. Infatti, unicamente attraverso il rispetto, sia delle regole sia delle persone, si può raggiungere

un buon livello di sicurezza e una pacifica convivenza tra i diversi utenti della strada.

Viviamo in una società in continua e rapida evoluzione che comporta un cambiamento radicale di molti scenari nel breve volgere di pochi anni. In questo contesto può dunque accadere che i mutamenti non siano adeguatamente supportati da una modifica dei comportamenti, spesso a causa della mancanza di "istruzioni per l'uso". Sovente infatti viviamo le novità che il mercato ci offre senza preoccuparci troppo di capire quale sia il modo migliore per farlo. Questo atteggiamento rischia quindi di determinare l'insorgere di nuove difficoltà.

Un esempio lampante per quanto riguarda la circolazione stradale è l'avvento del telefonino (prima) e dello smartphone (poi). Con la loro sempre più ampia e capillare presenza nella nostra quotidianità, e a causa di un loro utilizzo scorretto, i cellulari hanno aumentato il pericolo di distrazione alla guida e di conseguenza hanno accresciuto il rischio d'incidenti.

A partire dal 2019, in Ticino si è guardato con particolare attenzione, da un punto di vista preventivo, al grande cambiamento in atto in termini di mobilità elettrica. Infatti, è apparso evidente che con l'arrivo di tutta una serie di nuovi veicoli cosiddetti *di tendenza* – dalla bicicletta elettrica o con pedalata assistita ai monopattini elettrici, per arrivare a segway e altri veicoli ancora – il modo di concepire la mobilità e la convivenza con questi nuovi attori potesse risultare complicata.

L'effetto pandemia sulla mobilità

Come per diversi ambiti della nostra vita, la pandemia ha avuto un impatto molto importante sull'utilizzo di questi nuovi mezzi, che ha generato un mercato di veicoli elettrici a due ruote difficilmente immaginabile sino a quel momento.

Secondo quanto indicato dall'Ufficio svizzero di biciclette ed e-bike (Usbe), nel 2020 si è assistito infatti a un vero e proprio boom di vendite delle due ruote (+24.4%), il che colloca questo mercato a poco meno di 2.4 miliardi di franchi. Sebbene nel 2021 sia stato registrato un calo rispetto all'anno precedente, il mercato dei nuovi mezzi e in particolare delle e-bike è in costanza ascesa: lo scorso anno ne sono state vendute 187'000 (+9.4%). In pratica una bicicletta su tre in Svizzera è elettrica.

L'effetto accelerante che la pandemia ha avuto su quella che sembrava essere un'inesorabile ma lenta trasformazione ha generato diverse dinamiche che hanno in parte colto impreparata la popolazione.

L'aspetto sicuramente più impattante è la difficoltà di convivenza tra ciclisti, utilizzatori di monopattini elettrici e altri utenti della strada, sia sulle strade cittadine sia in luoghi in cui solitamente non era mai stato riscontrato questo genere d'interazione, come ad esempio sui sentieri montani.

La campagna *Meno fatica più attenzione*

Al fine di fornire degli strumenti necessari per una sana convivenza, con la campagna di prevenzione *Meno fatica più attenzione*, si è creato un percorso strutturato su più fasi:

La prima fase è stata *informativa*. Attraverso la creazione di una tabella esplicativa e una serie di azioni mirate, si è fornita alla popolazione un'informazione capillare su quali fossero le normative vigenti per le varie tipologie di veicolo, i requisiti per poterli guidare, le raccomandazioni di utilizzo e i limiti imposti dalla legge. In particolare è stata creata una tabella di

Autore

Renato Pizoli

Ufficiale Responsabile della comunicazione e della prevenzione presso la Polizia cantonale del Ticino



«Fornire degli strumenti necessari per una sana convivenza con la campagna di prevenzione **Meno fatica più attenzione.**»



facile lettura distribuita trasversalmente in maniera ampia e capillare.

Si è quindi passati alla fase **educativa** incentrata in particolare su video e spot radio in cui si indicava il corretto comportamento alla guida di questi veicoli a due ruote in varie situazioni di traffico. Il taglio dato a questi prodotti si focalizzava sugli aspetti comportamentali e tecnici e non su quelli emozionali.

Nella terza fase, attualmente in atto, ci si concentra sulla **prevenzione** intesa come azione mirata a stimolare un comportamento corretto attraverso la comprensione del senso di ciò che si sta facendo. Per questa fase gli aspetti emozionali rivestono una maggiore importanza e i canali privilegiati sono quelli social.

Un mercato invitante anche per i ladri

Un mercato florido e in rapida espansione implica il rischio di ulteriori

derive. Quello legato ai furti di e-bike è un esempio facilmente riscontrabile. Infatti anche nel 2022 la Polizia cantonale ha ricevuto parecchie denunce per furti di biciclette e ad essere prese di mira dai ladri sono principalmente quelle elettriche. Se cinque anni fa il rapporto era di una e-bike o monopattino elettrico ogni dieci furti di biciclette, oggi siamo a circa uno su due. Infatti, nel 2022 su di un totale di 387 veicoli rubati (statistica di polizia aggiornata al 31.08.2022), 148 erano e-bike e 57 monopattini elettrici.

La rapidità con la quale si manifestano questi nuovi trend in ambito di micro-criminalità implicano una notevole capacità di reazione da parte delle autorità. Infatti, da subito è importante sia a livello divulgativo sia a livello operativo riuscire a mettere in atto dei correttivi volti a contrastare la rapida ascesa di un fenomeno. Anche in questo ambito, in Svizzera e in Ticino ci si è

mossi rapidamente informando e sensibilizzando la popolazione attraverso diversi canali e svariate azioni preventive.

Fenomeni interconnessi

L'interconnessione dei fenomeni criminali, dei cambiamenti sociopolitici, dei mercati e dell'economia, nonché della tecnologia è una realtà che sempre più va tenuta presente quando si parla di prevenzione. Infatti, sebbene l'obiettivo di una campagna può essere quello di aumentare la sicurezza stradale, nulla impedisce di integrare nella pianificazione aspetti legati alla messa in sicurezza dei veicoli o alle indicazioni di zone più o meno sicure. Per fare questo è fondamentale poter integrare gruppi interdisciplinari nell'ideazione delle campagne di prevenzione in modo da poter ponderare un ampio numero di componenti così da fornire al fruitore finale un prodotto impattante sulla sua quotidianità.

Libera circolazione: il potere dei documenti d'identità

Da secoli, gli Stati cercano di definire geograficamente il proprio territorio e di controllare e proteggere i propri confini. Normalmente, le frontiere possono essere valicate solo se si è in possesso di documenti di viaggio riconosciuti. Con la sottoscrizione dell'Accordo Schengen del 26 marzo 1995, si è dato avvio in Europa ad un processo per abolire progressivamente i controlli alle frontiere ed estendere la libera circolazione. Questo non sminuisce però in alcun modo l'importanza dei documenti d'identità.

Il passaporto è il documento più importante per comprovare la propria identità e quindi per potersi spostare oltre i confini del proprio Paese. Ma non tutti i passaporti hanno la stessa importanza o lo stesso valore. Ci sono documenti che offrono privilegi e permettono di spostarsi quasi liberamente in tutto il mondo. Ve ne sono altri, invece, che praticamente negano ad una persona ogni forma di mobilità. La nazionalità riveste un'enorme importanza in questo caso. Chi non fa parte dei "privilegiati", ma vorrebbe potersi spostare liberamente, potrebbe quindi essere tentato di fingere semplicemente di avere questi privilegi procurandosi una falsa identità. Questa situazione dà origine ad un mercato di documenti falsi.

Autore

Stephan Mentzel

Dal 2018 impiegato presso fedpol come esperto di documenti d'identità nel settore Tecnologia e sviluppo documenti d'identità.



m.a.d.

La situazione in Svizzera

Ogni anno in Svizzera, le Polizie cantonali, l'Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini, il Dipartimento federale degli affari esteri e la Segreteria di Stato della migrazione intercettano e registrano circa 4000 documenti falsificati e usati in modo illecito. Fatta eccezione per il periodo del coronavirus, negli ultimi anni questo dato è rimasto relativamente stabile. In più di due terzi dei casi si falsificano licenze di condurre, carte d'identità e passaporti, ma i documenti svizzeri falsificati sono solo meno del sei per cento. I motivi all'origine di una contraffazione sono molteplici e generalmente la falsificazione di un documento non è fine a se stessa, bensì è un mezzo per commettere determinate infrazioni. I documenti falsificati sono utilizzati per simulare un'identità diversa dalla propria e garantire la propria mobilità in vari ambiti: immigrazione clandestina, truffa, terrorismo.

Le misure preventive adottate in Svizzera

In Svizzera, la legislazione e le competenze per perseguire e combattere i reati di falsificazione di documenti

d'identità permettono di adottare misure preventive a più livelli. La prevenzione poggia quindi su tre pilastri: il primo, quello più importante, è l'emissione di documenti sicuri che soddisfano i più recenti standard tecnologici. Il secondo è la formazione e l'istruzione delle persone incaricate dei controlli. Il terzo è l'analisi dei dati sulle falsificazioni e la messa a disposizione di informazioni per il controllo dei documenti d'identità. Questi strumenti di prevenzione sono essenziali per lottare contro le falsificazioni e individuare per tempo le principali caratteristiche e le tendenze in materia.



fedpol

«La Svizzera si è dotata recentemente di un nuovo passaporto, mentre la nuova carta d'identità sarà introdotta l'anno prossimo.»

Il rilascio di documenti sicuri

La produzione e il rilascio dei documenti d'identità e di legittimazione svizzeri sono affidati a diversi servizi. È per esempio l'Ufficio federale di polizia fedpol a sviluppare la carta d'identità e il passaporto, mentre è l'Ufficio federale delle costruzioni e della logistica a realizzarli, personalizzarli e inviarli



«Le tecniche di sicurezza e le disposizioni sono soggette a una costante evoluzione, anche per essere sempre un passo avanti rispetto ai falsari.» (Screenshot tratto dal video sul nuovo passaporto svizzero)

alle cittadine e ai cittadini svizzeri. L'Ufficio federale delle strade è competente per la licenza di condurre e la Segreteria di Stato della migrazione rilascia i documenti per il diritto di soggiorno. Per creare nuovi documenti d'identità, le autorità competenti collaborano strettamente con le aziende produttrici con cui hanno un intenso scambio reciproco. Da sottolineare inoltre che i severi criteri imposti in primo luogo dall'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile (ICAO) e, in Europa, dall'UE, costituiscono un requisito di sicurezza unitario ed elevato per realizzare i documenti d'identità.

Nel mondo globalizzato, tuttavia, i documenti di legittimazione non sono tutti realizzati secondo gli standard svizzeri. Vi sono innumerevoli tipi di documenti che, dal punto di vista formale, presentano enormi differenze di qualità. Se le direttive ICAO, emesse a titolo di raccomandazione, prescrivono uno standard minimo per la realizzazione dei documenti, in ultima analisi è però

la Svizzera a decidere quali documenti riconoscere come sufficientemente sicuri e accettare per entrare e soggiornare nel nostro Paese.

Le tecniche di sicurezza e le disposizioni sono soggette a una costante evoluzione, anche per essere sempre un passo avanti rispetto ai falsari. Sempre più documenti d'identità sono quindi dotati di elementi di sicurezza digitali, come dati memorizzati in chip elettronici o codici QR stampati e firmati digitalmente. Inoltre, l'ICAO sta attualmente definendo una nuova classe di documenti di viaggio: le cosiddette "Digital Travel Credentials", ossia le credenziali di viaggio digitali, che potranno essere utilizzate con o senza passaporto, a seconda delle specifiche.

Anche la Svizzera si è dotata recentemente di un nuovo passaporto, mentre la nuova carta d'identità sarà introdotta l'anno prossimo. Dopo oltre 20 anni di immutato utilizzo, la nuova carta d'identità sarà completamente riconcepita e corredata dei più recenti standard di

sicurezza. Questo è necessario perché le stampanti in commercio (sistemi a getto d'inchiostro e con toner) hanno fatto un grande salto di qualità a livello tecnologico, e le caratteristiche di sicurezza sono sempre più spesso reperibili anche in Internet e nella Darknet. Il rinnovo totale dei documenti d'identità svizzeri permetterà di continuare a garantire la loro leggendaria sicurezza contro le contraffazioni anche nei prossimi decenni, fornendo così un contributo essenziale alla libertà di viaggiare delle cittadine e dei cittadini svizzeri.

www.passaportosvizzero.ch

La formazione

Questo rapido e costante miglioramento dei documenti di viaggio, a livello fisico e digitale, richiede una formazione completa e continua del personale addetto ai controlli e degli esperti. Solo chi è aggiornato sulle più recenti tecniche di sicurezza e di stampa, componenti elettronici inclusi, può contribuire efficacemente all'individuazione delle

falsificazioni. La formazione sulle competenze di base, che avviene in modo decentralizzato, spetta alle rispettive autorità ed è quindi inevitabilmente subordinata a priorità diverse. A partire dal livello degli esperti in documenti, la formazione impartita sotto la responsabilità dell'Istituto svizzero di Polizia con il coinvolgimento delle Polizie cantonali e della Confederazione è unitaria e viene adattata di continuo agli ultimi sviluppi tecnologici e alle capacità dei falsari.

Analisi e messa a disposizione di informazioni

Per eseguire controlli mirati e paragonare i documenti sono necessarie informazioni sui documenti autentici e analisi delle tendenze e delle principali caratteristiche in materia di falsificazioni. A questo scopo, fedpol gestisce due banche dati: ARKILA, che contiene informazioni sui documenti autentici di riferimento, e FRAUDE in cui si registrano i documenti falsificati.

Nella banca dati ARKILA sono documentati visivamente oltre 4000 documenti autentici provenienti da tutto il mondo e sono descritte le tecniche di stampa e di sicurezza. Questa banca dati, a disposizione gratuitamente di tutte le autorità di controllo in Svizzera, consente di effettuare una verifica affidabile di tutti i documenti, anche di quelli poco o per nulla conosciuti, e fornisce informazioni su novità e cambiamenti effettuati in quest'ambito.

FRAUDE, invece, contiene informazioni su documenti falsificati o utilizzati in modo illecito inseriti nella banca dati dalle autorità di controllo svizzere. I dati in questione sono poi analizzati da fedpol. In un rapporto trimestrale si presentano le caratteristiche principali e le tendenze in materia di falsificazioni in Svizzera e si forniscono informazioni sui documenti potenzialmente a rischio. Viene inoltre pubblicato un rapporto annuale che illustra l'evoluzione complessiva da un anno all'altro. Lo scambio trasparente di dati a livello nazio-

nale e internazionale è necessario per unire gli sforzi e aggiornare costantemente le conoscenze in questo settore. Gli insegnamenti tratti sono poi presi in considerazione per la produzione e il rilascio dei documenti d'identità svizzeri.

Conclusione

Grazie all'elevata qualità dei documenti d'identità rilasciati e al loro costante sviluppo, che include le tecnologie più avanzate, le autorità svizzere contribuiscono in modo essenziale a proteggere l'integrità dell'identità e i diritti delle proprie cittadine e dei propri cittadini, i quali possono così beneficiare di una grande libertà di viaggiare. L'elevato livello di formazione del personale abbinato all'aggiornamento costante nell'ambito delle analisi delle tendenze in questo settore permettono di garantire un livello di controllo elevato e mirato in Svizzera e quindi di fornire un prezioso contributo alla sicurezza interna del Paese.

“Quando si oltrepassano i limiti, signor Bartenschlager?”

Intervista a Urs Bartenschlager, capo dell'ambito direzionale Perseguimento penale dell'Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini (UDSC), su compiti, competenze e cooperazione nella lotta contro le violazioni dei confini legali ai valichi di frontiera.

Signor Bartenschlager, grazie per aver accettato di farsi intervistare. Quando si parla di “mobilità”, si deve naturalmente anche affrontare il tema della dogana e della sicurezza dei confini. Per iniziare, potrebbe dirci qualcosa di più sulla sua funzione in seno all'Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini e sulla sua carriera professionale?

Con piacere! Anche per me questa è una gradita opportunità per far conoscere meglio le nostre attività nel campo del perseguimento penale ad un pubblico interessato. Lavoro all'Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini (UDSC) da luglio 2018. In veste di capo dell'ambito direzionale Perseguimento penale dell'UDSC e di

vicedirettore, dirigo un'unità che conta circa 190 dipendenti in tutta la Svizzera. Ho iniziato la mia carriera professionale in polizia. Dopo aver assolto la scuola di polizia e conseguito la maturità liceale per adulti, ho studiato giurisprudenza all'Università di Basilea. Una volta diplomato, ho assunto la direzione del reparto di polizia giudiziaria in seno alla Polizia cantonale di Soletta. Ho ricoperto questa funzione per quasi dodici anni, ossia fino al mio trasferimento all'UDSC. Durante questo periodo ho anche stretto dei contatti con la PSC.

L'ambito direzionale Perseguimento penale dell'UDSC non è molto noto.

Può dirci qualcosa di più sulla direzione di questo ambito e sui suoi compiti?

L'UDSC opera anche, tra le altre cose, come organo di perseguimento penale della Confederazione. Siamo responsabili dell'esecuzione delle disposizioni penali contemplate in numerose leggi e



Urs Bartenschlager, vicedirettore dell'Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini.

oltre 100 atti legislativi. Il nostro campo d'attività è quindi molto ampio. Per esempio eseguiamo compiti in relazione con il diritto doganale, la legge concernente l'imposta sul valore aggiunto e la legislazione sul tabacco, ma anche compiti nei settori della protezione delle specie, dei beni culturali, dell'imposta sugli oli minerali e dell'imposta sull'alcol. Naturalmente, l'esecuzione di questi molteplici compiti non è affidata al solo ambito direzionale Perseguimento penale. Qui lavoriamo a stretto contatto con i colleghi e le colleghe di altri settori dell'UDSC. L'ambito direzionale Perseguimento penale indaga in particolare sulle infrazioni più gravi e complesse contro le disposizioni penali che rientrano nella sfera di competenza dell'UDSC.

Una delle particolarità della nostra attività è che lavoriamo secondo il diritto penale amministrativo e che l'intero processo di base è raggruppato nell'ambito direzionale Perseguimento penale. Ciò significa che siamo noi ad occuparci di tutte le fasi procedurali, dall'elaborazione delle prime informazioni durante le indagini preliminari fino all'eventuale rappresentazione dell'accusa davanti al

tribunale competente. Come già menzionato, l'ambito direzionale Perseguimento penale dell'UDSC conta circa 190 dipendenti presenti in tutte le regioni del Paese e che lavorano nelle quattro lingue nazionali.

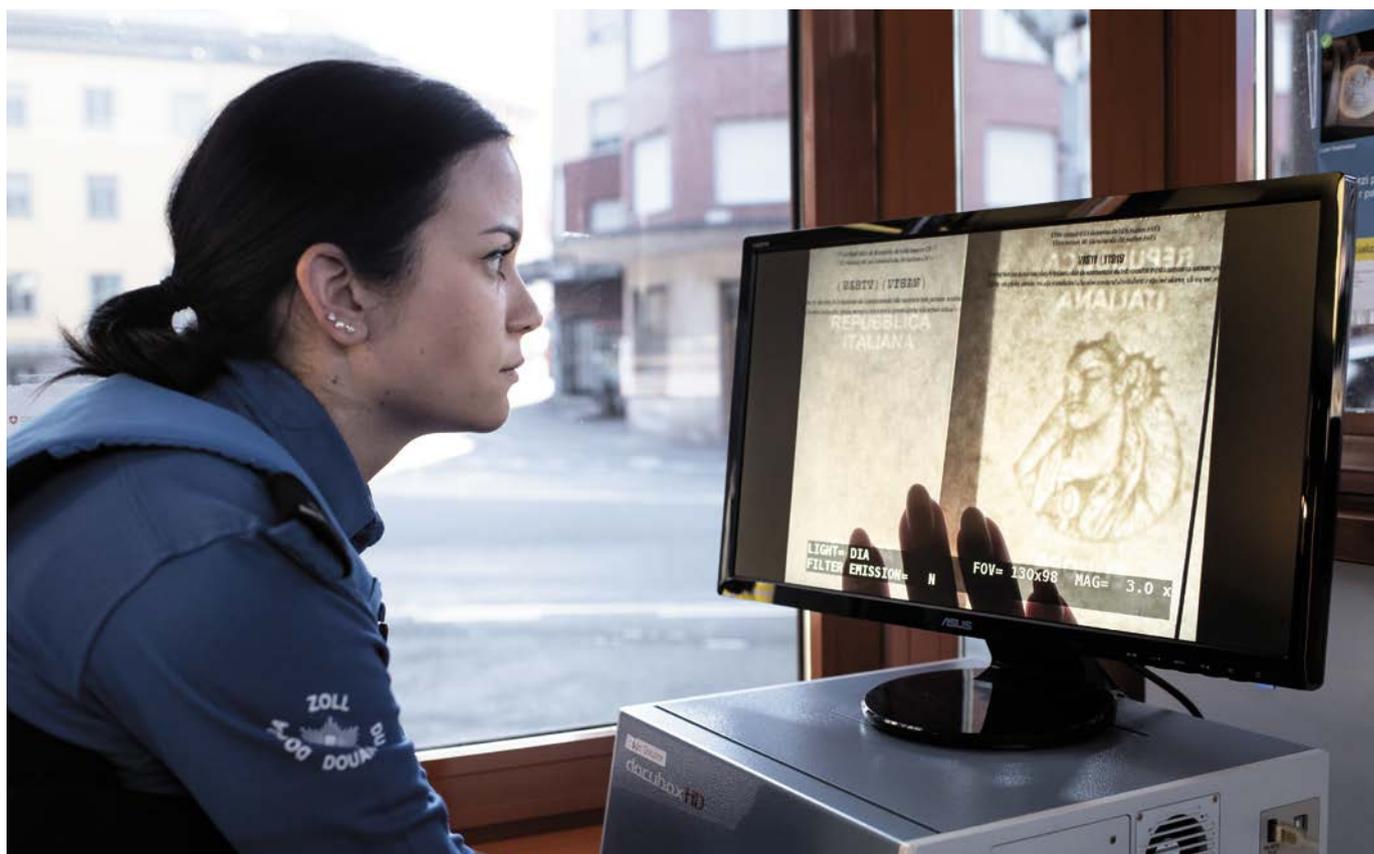
Recentemente, l'UDSC ha modificato la sua denominazione per soddisfare esigenze di contenuto. Può indicarci quali compiti e competenze sono cambiati e perché?

Dal 1° gennaio 2022, l'ex Amministrazione federale delle dogane (AFD) si chiama Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini (UDSC). La nuova denominazione mette meglio in risalto i compiti fondamentali che svolgiamo, ossia i compiti doganali e la protezione dei confini che, nota bene, sono rimasti invariati. La ridenominazione è stata effettuata nell'ambito di una trasformazione globale per diventare un'organizzazione orientata ai compiti. L'elemento chiave di questa trasformazione è il programma di digitalizzazione "DaziT", nome composto da "Dazi", la parola romancia per dogana, e "T" per "trasformazione". Questa trasformazione poggia su due pilastri: da un lato

la semplificazione e la digitalizzazione dei processi e, dall'altro, l'ulteriore sviluppo organizzativo. Anche l'adeguamento delle basi legali costituisce una parte importante dell'ulteriore sviluppo. Il nuovo diritto doganale è attualmente in consultazione parlamentare dopo il messaggio adottato dal Consiglio federale a fine agosto 2022. Nell'ambito del perseguimento penale, il nuovo diritto doganale prevede la possibilità di effettuare acquisti sotto mentite spoglie e di svolgere indagini in incognito nello spazio virtuale. Questi poteri sono necessari perché il forte aumento del commercio online pone anche nuove sfide all'ambito direzionale Perseguimento penale dell'UDSC.

In che misura la "mobilità", ossia il tema trattato in questo numero, svolge un ruolo nell'ambito del perseguimento penale?

Le infrazioni che perseguiamo riguardano sempre i confini, il traffico frontaliere e, in definitiva, tutto ciò che oltrepassa, per così dire, i limiti. Si tratta, per esempio, di merci portate oltre confine senza aver pagato i dazi dovuti sotto forma di tributi doganali o tasse,



© Jürg Waldmeier

«Le infrazioni che perseguiamo riguardano sempre i confini, il traffico frontaliere e, in definitiva, tutto ciò che oltrepassa, per così dire, i limiti.»

ciò che danneggia l'economia e lo Stato. Oppure si tratta di derrate alimentari, spesso prodotti a base di carne, importati in Svizzera senza rispettare le necessarie norme d'igiene, per esempio per quanto riguarda la refrigerazione. In questo caso, l'UDSC contribuisce direttamente alla protezione della salute di consumatrici e consumatori. Anche altre merci, alcune delle quali importate in Svizzera nell'ambito del traffico viaggiatori, sono direttamente correlate al tema della "mobilità", come l'importazione illegale di specie animali e vegetali in via d'estinzione o di prodotti da esse derivati, come oggetti in avorio, pashmine in lana shahtoosh o stimolanti sessuali a base di corno di rinoceronte. In questo caso l'obiettivo principale è proteggere queste specie. Tutti questi temi hanno in comune il fatto che le merci spesso viaggiano per molto tempo prima di essere introdotte in Svizzera.

Quali sono le priorità dell'ambito direzionale Perseguimento penale dell'UDSC?

Attualmente, l'ambito direzionale Perseguimento penale si focalizza sui prodotti a base di carne, sul tabacco per pipe ad acqua e sugli agenti terapeutici, ma anche sulla protezione delle specie e sul cabotaggio, ovvero il trasporto illegale all'interno del Paese. Naturalmente, le priorità possono sempre cambiare: dipendono dalla situazione e sono determinate anche dalle priorità della popolazione, degli ambienti economici e dello Stato.

Come collabora l'UDSC con le altre autorità di perseguimento penale come i corpi di polizia cantonali, la polizia dei trasporti o fedpol?

L'UDSC lavora in stretta collaborazione con le autorità partner della Confederazione e dei Cantoni. La collaborazione con i corpi di polizia cantonali è disciplinata da accordi cantonali. Nell'ambito

di tali accordi, si stabiliscono di volta in volta le competenze delegate dal rispettivo Cantone all'UDSC, ossia quali compiti svolge l'UDSC per il Cantone. Oggi, questi accordi cantonali sono stati conclusi con la maggior parte dei cantoni, ma non con tutti. Nel settore del perseguimento penale collaboriamo di volta in volta con le autorità partner in Svizzera e all'estero, per esempio nell'ambito della reciproca assistenza amministrativa o giudiziaria. Collaboriamo regolarmente con l'Ufficio federale di polizia fedpol, con le polizie cantonali, con le autorità doganali e di polizia estere e, a seconda dell'area tematica, anche con altri uffici federali come l'Ufficio federale della sicurezza alimentare e di veterinaria (USAV) nel settore della protezione delle specie. Negli ultimi tempi abbiamo anche intensificato la nostra collaborazione con alcuni corpi di polizia nell'ambito della lotta contro la criminalità strutturale.

Generalmente, le persone hanno a che fare con la dogana quando viaggiano. In che misura le cittadine e i cittadini sono tenuti ad informarsi sulle norme in vigore? L'UDSC fornisce anche informazioni in modo proattivo ai fini della prevenzione?

Sul suo sito web, l'UDSC fornisce informazioni esaustive alla popolazione e alle aziende. Abbiamo inoltre una centrale di informazioni che risponde in diverse lingue a domande sull'importazione e sull'esportazione di merci. Dato che chi desidera importare merce in Svizzera è in principio tenuto a dichiararla al momento dell'entrata nel nostro Paese, si raccomanda quindi espressamente di informarsi sulle disposizioni in vigore per evitare possibili conseguenze negative. In questo senso, si richiede al cittadino o alla cittadina di fare in qualche modo uno sforzo per andare a cercare le informazioni del caso.

L'UDSC è un'autorità d'esecuzione in molti settori. Non è invece di nostra competenza fare un lavoro di prevenzione che va oltre la messa a disposizione di informazioni aggiornate e affidabili. Ciò è dovuto al fatto che, anche se le nostre competenze in materia d'esecuzione al confine sono contemplate in numerose leggi, a livello tecnico



«Chi desidera importare merce in Svizzera è in principio tenuto a dichiararla al momento dell'entrata nel nostro Paese.»

questa non è la nostra responsabilità. L'esempio della protezione delle specie lo illustra bene. L'UDSC controlla l'importazione di merci che sottostanno alla protezione delle specie, sanziona le infrazioni riscontrate e lavora a stretto contatto con l'USAV. Tuttavia, ad essere responsabile della protezione delle specie è l'USAV e non l'UDSC. È quindi l'USAV a svolgere campagne di prevenzione in quest'ambito. Come detto precedentemente, l'UDSC fornisce informazioni su numerosi temi. Inoltre, riferiamo

ripetutamente di sequestri significativi o insoliti, sensibilizzando così la popolazione sulle disposizioni in vigore.

Si dice che "l'ignoranza della legge non discolpa". Questo le viene spesso in mente all'UDSC?

Beh, noi applichiamo le disposizioni in vigore. Proprio per questo è preferibile essere informati al riguardo. Ma occorre distinguere chiaramente tra due categorie di infrazioni. Da un lato, ci sono le infrazioni commesse quasi quotidianamente, soprattutto nell'ambito del traffico viaggiatori che possono poi portare a procedimenti penali oggetto di una procedura abbreviata. Questa è la nostra attività quotidiana. Ogni anno abbiamo un numero di procedimenti di questo tipo a cinque cifre. Dall'altro, ci sono i procedimenti penali più complessi e onerosi, alcuni dei quali possono protrarsi per diversi anni, che ovviamente sono molto più rari. Qui ci focalizziamo però sul perseguimento penale. Proprio in questi casi, infatti, l'energia criminale all'opera è talvolta notevole, e il danno potenziale per la popolazione, l'economia e lo Stato è ancora più importante. Il nostro compito è proprio quello di evitare questo danno.

Domande poste da Chantal Billaud.



«Ci sono le infrazioni commesse quasi quotidianamente, soprattutto nell'ambito del traffico viaggiatori che possono poi portare a procedimenti penali oggetto di una procedura abbreviata.»

Ruote, zoccoli, cingoli e a volte un robot

La Polizia cantonale di Berna possiede il più grande parco veicoli dell'amministrazione cantonale. Di conseguenza deve non solo garantire che tutti i veicoli siano sempre perfettamente funzionanti, ma anche prevedere i requisiti di sostenibilità e redditività.

nizzazione. Senza dimenticare che il reparto di gestione del parco veicoli deve pure prepararsi alla transizione verso mezzi a trazione alternativa. Quali veicoli saranno economici e soddisferanno i requisiti? È possibile ridurre i costi? Sono molte le domande con cui il personale incaricato di gestire la flotta si confronta costantemente.

Il centro nevralgico

Il reparto Disposizione e Gestione del parco veicoli della Polizia cantonale di Berna fornisce prestazioni di servizio



Il reparto Disposizione e Gestione del parco veicoli gestisce i circa 1000 veicoli della Polizia cantonale di Berna.

Autori

Magdalena Rast

Portavoce per i media, Polizia cantonale di Berna



Rolf Müller

Responsabile del reparto Gestione parco veicoli, Polizia cantonale di Berna



Andreas Haruksteiner

Responsabile della centrale d'acquisto Mobilità del Canton Berna



La flotta della Polizia cantonale di Berna conta attualmente un migliaio di veicoli che le consentono d'intervenire sul territorio 24 ore su 24 e 365 giorni all'anno, e di giungere sul luogo di un evento nel più breve tempo possibile. La mobilità è un tema strategico di centrale importanza per la Polizia cantonale di Berna, perché altrimenti non può adempiere alla sua missione. E il fatto di possedere il più grande parco veicoli dell'amministrazione cantonale comporta una particolare responsabilità nei confronti della popolazione e dell'ambiente da cui non può esimersi.

Altro aspetto importante: per garantire il buon funzionamento e la corretta dotazione di tutti i veicoli, così come la loro assegnazione più opportuna alle sedi e il rispetto del budget per gli acquisti occorre avere una buona orga-

nei settori seguenti: acquisto dei veicoli, condivisione delle risorse, rendicontazione, assegnazione dei veicoli, gestione della flotta, del carburante, dei pneumatici, dei sinistri, e liquidazione dei veicoli. Questo reparto gestisce il parco veicoli non solo della Polizia cantonale di Berna, ma anche degli uffici e delle direzioni di tutto il Cantone, per un totale di circa 1600 veicoli. La centrale d'acquisto Mobilità si occupa degli acquisti strategici, stilando un catalogo dei veicoli in dotazione all'amministrazione cantonale, mentre il reparto Gestione del parco veicoli acquista e gestisce i veicoli.

Condizioni quadro

L'acquisto dei veicoli d'intervento avviene di volta in volta in base a contratti quadro quinquennali. La Polizia canto-

nale di Berna ha attualmente concluso contratti di fornitura con AMAG (VW, Skoda, Audi, Seat) e BMW. In alcuni casi può anche acquistare veicoli di altre case automobilistiche, per esempio per le esigenze della polizia criminale o per avere una diversità di marche, così da evitare l'identificazione delle autocivette. È però nel suo interesse limitare le marche e i modelli per evitare alle forze d'intervento di doversi adattare a un nuovo veicolo ogni volta che entrano in servizio. Ogni anno vengono acquistati circa 120 nuovi veicoli. Un veicolo d'intervento della polizia territoriale percorre in media circa 160000 km e uno della polizia mobile circa 240000 km. Il budget, regolarmente rivisto e adattato alle esigenze, ammonta quindi a diversi milioni di franchi svizzeri.

Veicoli con e senza lampeggiante e sirena

Ogni veicolo è assegnato a una sede fissa. Quando un gruppo entra in servizio, si decide chi guiderà quale veicolo per il turno che sta per iniziare. Poi gli agenti di polizia si annunciano alla centrale d'intervento, la quale attribuisce di volta in volta il veicolo più indicato. La Polizia cantonale di Berna dispone di veicoli di ogni genere, ma le automobili svolgono evidentemente un ruolo centrale: il suo parco veicoli comprende infatti diverse centinaia di autopattuglie e autocivette.

Le autopattuglie con le insegne della Polizia cantonale di Berna e dotate dell'equipaggiamento necessario, sono più di 180. Tre autopattuglie fungono da centrali d'intervento mobili che consentono di mantenere una visione d'insieme sugli eventi in occasione di operazioni su vasta scala. I servizi speciali della Polizia cantonale di Berna dispongono inoltre di circa 160 autocivette dotate di particolari dispositivi di segnalazione. Questi veicoli sono potenziati e equipaggiati individualmente, in funzione delle rispettive missioni.

La flotta di base conta inoltre più di un centinaio di autocivette equipaggiate come autopattuglie ed è completata da

oltre 200 automobili senza equipaggiamento particolare che sono per lo più assegnate ai vari pool di veicoli e che non si differenziano dalle altre vetture in circolazione.

Moto, bici e e-bike

Oltre alle auto, la Polizia cantonale di Berna utilizza anche una trentina di moto. Si tratta di veicoli particolarmente flessibili e adatti a percorrere per esempio i passi o l'autostrada, soprattutto d'estate. Oltre ad essere molto versatili, questi mezzi consentono pure alle forze d'intervento di superare gli ingorghi, se necessario. Il loro svantaggio: non tutti gli incidenti possono essere gestiti dalle pattuglie in moto, poiché il materiale d'intervento trasportato è limitato. In caso d'intervento, per esempio perché è scattato un allarme anti-furto, le pattuglie di motociclisti dispiegate sono sempre formate da due agenti, anche per garantire la protezione reciproca. Se per esempio una pattuglia di motociclisti arresta una persona che dev'essere condotta ad un posto di polizia, allora chiama un'autopattuglia.

La Polizia cantonale di Berna ha inoltre in dotazione approssimativamente 170 biciclette, di cui circa 80 sono elettriche. Le biciclette sono utilizzate come mezzo di trasporto per svolgere il normale servizio di polizia, dagli/dalle agenti di polizia in bicicletta e dagli istruttori di educazione stradale.



I/Le futuri/e agenti di polizia imparano a guidare con lampeggianti in funzione e a sirene spiegate già durante la loro formazione di base.



La polizia a cavallo, una tradizione centenaria specifica del Canton Berna.

Specialità

Polizia a cavallo

Berna è il solo cantone a disporre di un corpo di polizia a cavallo che gira per le strade della capitale. Questo corpo offre diversi vantaggi: avvicina gli/le agenti di polizia a cittadine e cittadini, perché gli animali suscitano un vivo interesse e immancabilmente attirano l'attenzione delle persone. La pattuglia a cavallo è una tradizione centenaria che nel contempo crea un senso vicinanza alla popolazione.

Mobilità nell'Oberland bernese

L'Oberland bernese ha in dotazione tre quad che permettono agli specialisti delle regioni di montagna di essere mobili sia d'estate che d'inverno. In estate, i quad sono dotati di pneumatici sostituiti in inverno da cingoli per potersi spostare anche sulla neve.

Mezzi speciali

Il parco veicoli comprende anche mezzi speciali per gli interventi del servizio d'ordine: circa 45 camionette per il trasporto delle truppe, sei veicoli con griglia di blocco e due veicoli dotati di cannoni ad acqua. I veicoli con griglia di blocco sono utilizzati durante gli interventi del servizio d'ordine per chiudere strade e zone, durante manifestazioni ed eventi e per trasportare personale e



Polizia cantonale di Berna

Sei veicoli con griglia di blocco permettono di chiudere le strade, se necessario.

attrezzature. Fanno parte del parco veicoli anche due camion cisterna dotati di cannoni ad acqua utilizzati, se necessario, in occasione di manifestazioni, partite di calcio o altri eventi di massa. La Polizia cantonale di Berna dispone inoltre di circa 50 rimorchi e di un camion per la logistica. I servizi speciali hanno anche in dotazione dei robot utilizzati per esempio per le operazioni di disinnescamento. I robot, trasportati in furgono,

consentono alle forze d'intervento di neutralizzare oggetti pericolosi da una distanza di sicurezza.

Sull'acqua

La Polizia cantonale di Berna è in servizio non solo sulla terraferma, ma anche sull'acqua. Una flotta di 17 imbarcazioni permette agli specialisti della polizia lacuale di svolgere la loro missione sulle acque del cantone.

Uno sguardo rivolto al futuro

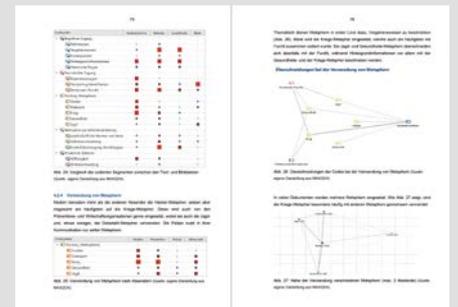
Come abbiamo visto, il parco veicoli della Polizia cantonale di Berna comprende un gran numero di mezzi diversi, e il coordinamento di "ruote, zoccoli e cingoli" richiede una stretta collaborazione con tutti gli attori coinvolti. In futuro, la Polizia cantonale punterà principalmente su veicoli con trazione alternativa. Solo quest'anno sono stati acquistati altri 16 veicoli completamente elettrici. Nel lungo periodo è infatti previsto che questi mezzi sostituiscano quelli con motori a combustione. Per questo motivo è stata sviluppata una strategia di "mobilità aziendale" per affrontare questo ampio tema da un punto di vista globale.

Questa strategia prevede infatti che entro il 2035 la Polizia cantonale di Berna copra il 70% della propria mobilità con veicoli ad energia rinnovabile. È presumibile che nel settore

delle batterie e dei veicoli vi saranno sviluppi e progressi continui, e talvolta molto rapidi, nei prossimi anni. Per questo motivo, l'ufficio incaricato degli acquisti monitorerà costantemente l'offerta del mercato per individuare altri veicoli in grado di soddisfare i requisiti posti, così da garantire sempre la capacità d'intervento e di assicurare una transizione coronata da successo verso un parco veicoli a trazione alternativa. A lungo termine, infatti, una conversione completa all'elettromobilità è senz'altro realistica e addirittura inevitabile. Chiaramente, questa conversione non avverrà da un giorno all'altro, perché la Polizia cantonale di Berna dev'essere in grado di mantenere sempre la propria operatività con i veicoli di cui dispone. Questo comporta sfide che saranno sicuramente entusiasmanti.

Lavoro di master sulla comunicazione in materia di prevenzione del "phishing"

Nel suo lavoro finale per il corso di master in "Gestione dei media e della comunicazione", Beatrice Kübli, responsabile di progetto alla PSC, ha analizzato in che misura l'attuale comunicazione in materia di prevenzione tiene conto dei dati scientifici sul cambiamento di atteggiamento e comportamento. A tale fine ha studiato testi e



immagini sul tema del phishing pubblicati sui media online e sui canali dei media sociali della polizia, di organizzazioni di prevenzione e di aziende commerciali selezionate. È emerso che i testi stimolano per lo più un'elaborazione sia cognitiva che intuitiva, ciò che favorisce il cambiamento di atteggiamento. Inoltre, i cambiamenti di comportamento possono essere sostenuti fornendo istruzioni concrete. Hanno invece un effetto negativo i riferimenti all'impotenza degli utenti, per esempio quando si enfatizza la sofisticatezza delle truffe perpetrate dai truffatori o si utilizzano metafore inerenti alla caccia ("caduto in trappola", "preso di mira dai truffatori", ecc.). Le immagini utilizzate hanno un potenziale di miglioramento. Il lavoro di master è a disposizione dei corpi di polizia nell'Intranet della PSC ("Informazioni dalla PSC").

Oggi qui, domani là

Spesso, la criminalità e la mobilità vanno di pari passo, perché gli autori di reati non aspettano certo pazientemente sul luogo del delitto l'arrivo della polizia, ma fuggono a volte a piedi, a volte in bicicletta, a volte in auto. La polizia mobilitata si lancia al loro inseguimento a volte a cavallo, a volte in monopattino elettrico, a volte in elicottero. Chi può permetterselo, come recentemente Jan Marsalek, direttore della società fittizia *Wirecard*, fugge con un jet privato adottando identità mobili certificate da documenti di legittimazione falsificati e valicando senza problemi diversi confini nazionali. In quei casi, neppure il parco veicoli della Polizia cantonale di Berna può fare molto. E anche il denaro rubato da simili loschi figuranti continua ad essere in movimento e trasferito ripetutamente.

Il bottino di furti, rapine e truffe è praticamente sempre mobile: contanti, gioielli, oggetti di valore, e soprattutto, naturalmente, telefoni cellulari... L'enorme moneta d'oro rubata qualche anno fa dal Bode Museum di Berlino (cfr. INFO PSC 2 | 2020) è stata fatta comodamente rotolare come una forma di formaggio svizzero per essere messa prima su una carriola per il suo trasporto e poi nel grande crogiolo. In questo caso era anche fisicamente mobile.

Mobilità significa possibilità di spostarsi, e in fondo è qualcosa di positivo. Tutti desiderano essere mobili fino in età avanzata. "Mobile" è il contrario di "arrugginito". Ma la mobilità può però anche trasformarsi in qualcosa di molto minaccioso e sgradevole, a seconda dell'uso che se ne fa, per esempio quando si effettua una "mobilitazione" o, come avvenuto recentemente, una cosiddetta "mobilitazione

parziale". In una mobilitazione, le persone abili al servizio militare o ad essere arruolate sono trasformate in soldati che diventano poi una truppa mobile a disposizione da spostare sui vari fronti. Nel caso di una "mobilitazione parziale", si potrebbe pensare quindi che si tratta di spostare una parte di persone solo *parzialmente abili al servizio militare*, poiché l'altra parte è costituita da bambini, persone malate, anziane e prigionieri messi di fronte ad una scelta. Oppure è forse perché le persone mobilitate sono solo *parzialmente equipaggiate* come soldati? Il primo riceve gli stivali, il secondo il Kalashnikov, il terzo i viveri? Nessuna idea!

La mobilità è però riprodotta anche su scala ridotta: il fabbricante di giocattoli Playmobil ha recentemente lanciato sul mercato un nuovo personaggio che potrebbe diventare una figura cult: "l'hipster con monopattino elettrico" (prodotto no. 70873), con barba, tatuaggi e berretto da hipster. E una colonnina di ricarica elettrica per il suo monopattino. I nostri figli possono giocare con questo hipster e scegliere di farlo circolare correttamente sulla pista ciclabile o illegalmente sul marciapiede, dove si trovano anche i Playmobil "Nonna e Nonno" (prodotto no. 6549), a passeggio con il loro cagnolino. Proprio come succede nella realtà, i nonni non lo sentono arrivare e si spaventano moltissimo quando passa sfrecciando vicino a loro. Un divertimento da brivido dei giorni nostri!

E chi, con tanta mobilità, ha l'impressione che la terra gli manchi sotto i piedi può sempre rifugiarsi nella mobilia del proprio immobile (magari assicurato dalla compagnia di assicurazioni Mobiliare), oppure nella propria *casa mobile*.

Volker Wienecke

Contatto: redaktion@skppsc.ch

ATTUALITÀ

“TROPPO BELLO, NON È VERO?!”: campagna di sensibilizzazione contro le truffe sui mercati online

Da fine marzo è in corso la campagna “TROPPO BELLO, NON VERO?!” contro le truffe sui mercati online. Questa campagna, lanciata insieme a tutti.ch, Ricardo e anibis.ch, è nel frattempo sostenuta anche da altre piattaforme di commercio online come ImmoScout24, Homegate e MotoScout 24. Nel sito web della campagna nonevero.ch si illustrano le forme di truffa più comuni e le loro varie caratteristiche. Si invitano pure gli internauti a fidarsi di più del proprio istinto, perché molte persone truffate dichiarano a posteriori di aver avuto un brutto presentimento. La campagna, che durerà fino alla fine dell'anno, è diffusa sui media sociali dalla PSC e dai corpi di polizia ed è promossa con banner pubblicitari dai mercati e dalle piattaforme di commercio online.



“Phishing”: il secondo capitolo della campagna SUPER

Il 16 ottobre si è concluso il secondo capitolo della campagna SUPER sulla sicurezza informatica, condotta nuovamente in collaborazione con il Centro nazionale per la cibersicurezza (NCSC). Questa volta ci si è focalizzati sulla lettera “R”, ovvero “Ridurre i rischi”. Con l'ausilio di mini-storie sono stati creati possibili scenari di phishing in cui gli internauti attenti segnalavano di aver smascherato tentativi di phishing con esclamazioni come “Neanche per sogno!” o “Non fatelo!”. Nel sito web della campagna S-U-P-E-R.ch, le persone interessate avevano modo di verificare le proprie conoscenze in materia basandosi su vere e-mail di phishing e ottenere ulteriori informazioni su questo tema. La campagna, sostenuta dai corpi di polizia con input sia digitali che analogici, ha ottenuto una notevole eco sui media.

LA CRIMINALITÀ CON UN TOCCO DI COMICITÀ



SKPPSC

Prevenzione Svizzera della Criminalità
Casa dei Cantoni
Speichergasse 6
Casella postale
CH-3001 Berna

www.skppsc.ch

