

## **Notizie dal Parlamento**

### **Camera. Approda a Montecitorio ddl sicurezza pubblica**

Approvato dal Senato il 5 febbraio scorso, il disegno di legge in materia di sicurezza pubblica è stato trasmesso alla Camera e l'11 febbraio assegnato all'esame delle commissioni riunite Affari costituzionali e Giustizia. Il testo, all'articolo 54 comma 8, prevede che le sanzioni amministrative accessorie del ritiro, della sospensione o della revoca della patente di guida, disposte per alcune violazioni del Codice della strada, vengano applicate anche qualora le violazioni siano commesse alla guida di un veicolo per il quale non è richiesta la patente di guida.

[http://www.camera.it/\\_dati/leg16/lavori/stampati/pdf/16PDL0019410.pdf](http://www.camera.it/_dati/leg16/lavori/stampati/pdf/16PDL0019410.pdf)

### **Camera. Sicurezza stradale, continuano le audizioni**

“L’emanazione di future leggi e il processo di revisione del codice della strada tengano nel dovuto conto, relativamente alla costruzione di infrastrutture stradali, le caratteristiche e le esigenze degli utenti deboli della strada (pedoni, ciclisti e utenti dei ciclomotori e motociclisti)”. Questo l’auspicio espresso dall’Associazione nazionale ciclo motociclo accessori (Confindustria-Ancma), nel corso dell’audizione sulla sicurezza stradale svolta il 3 febbraio in commissione Trasporti. Per l’organizzazione ha parlato Claudio De Viti, direttore del settore moto, il quale ha spiegato anche come l’associazione abbia svolto un lavoro dal punto di vista di chi viaggia su due ruote in termini di infrastrutture, i cui capitoli affrontano argomenti, che spaziano dal raggio di curva alla manutenzione delle strade fino ad arrivare ai guard rail.

Nello stesso giorno sono stati sentiti anche i rappresentanti dell’Associazione nazionale filiera industria automobilistica (Anfia) e della Federazione associazioni italiane concessionari produzione automotoristica (Federaicpa).

[http://www.camera.it/\\_dati/leg16/lavori/bollet/chiscobollt.asp?content=/\\_dati/leg16/lavori/bollet/fra medin.asp?percoboll=/\\_dati/leg16/lavori/bollet/200902/0203/html/09/](http://www.camera.it/_dati/leg16/lavori/bollet/chiscobollt.asp?content=/_dati/leg16/lavori/bollet/fra medin.asp?percoboll=/_dati/leg16/lavori/bollet/200902/0203/html/09/)

### **Senato. Interpellanza sulla rilevazione dei dati degli incidenti**

Sicurezza stradale: il primo requisito per comprendere i problemi e le relative soluzioni è essere in possesso di dati affidabili con cui conoscere la realtà dei fatti, individuare anomalie, effettuare confronti su base locale, nazionale o internazionale, per tenere monitorate le situazioni e verificare se le misure di prevenzione sortiscano gli effetti desiderati. Lo sostengono un nutrito gruppo di parlamentari in un’interpellanza rivolta al ministro dei Trasporti Altero Matteoli. Nell’atto che vede come primo firmatario Luca Bellotti del Pdl si afferma che gli attuali strumenti conoscitivi sono inadeguati a svolgere in modo tempestivo una opportuna prevenzione con interventi pronti e mirati. Di qui la proposta di utilizzare i dati acquisiti nei Pronto Soccorso e trasmessi al Ssn, facendoli contemporaneamente confluire alle Prefetture ovvero alle Province, presso ognuna delle quali troveranno obbligatoriamente costituzione e sede gli Osservatori Provinciali per Sicurezza Stradale.

## **Di seguito il testo dell'interpellanza:**

*Interpellanza urgente (ex articolo 138-bis del regolamento):*

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere - premesso che:

il 20 novembre 2008 sono stati resi noti i dati dell'Istat circa gli incidenti stradali occorsi nell'anno 2007, che quantificavano in 203.871 gli episodi di sinistri gravi, in 5.131 le persone decedute, e in 325.850 coloro che hanno subito lesioni di diversa entità;

queste cifre fanno percepire l'estrema gravità della situazione e rinsaldano la convinzione che la sicurezza stradale sia un obiettivo irrinunciabile da perseguire con la massima fermezza;

è evidente che nella consapevolezza nella conoscenza del problema stia la chiave per porre in atto le misure più adeguate per fronteggiare il fenomeno e soprattutto per verificare la loro efficacia;

è quindi con un certo stupore che si apprende che siano in primo luogo i dati dell'Istat, che quantificano l'entità di questo vero e proprio bollettino di guerra, ad essere viziati da alcune anomalie;

innanzitutto va sottolineata discrasia temporale tra la data di rilevazione degli incidenti e quella di pubblicazione: la registrazione e classificazione dei sinistri, infatti, avverrebbe immediatamente per mano dei Carabinieri, della polizia stradale e della Polizia locale e le informazioni verrebbero poi trasmesse all'Istat entro 40 giorni;

l'Istituto nazionale di statistica, tuttavia, predispone la pubblicazione dei dati soltanto dopo un anno dalla scadenza del periodo temporale in esame: i dati del 2007 possono essere esaminati soltanto verso la fine del 2008;

rilevi vanno posti anche riguardo all'accuratezza dei dati pubblicati, dato che gli organi di polizia non sempre riescono a comunicare il decesso successivo di individui colpiti in incidenti da lesioni gravi;

inoltre vi sarebbero altre eccezioni da formulare circa l'inadeguatezza dei moduli di cui sono provviste le forze dell'ordine e il loro aggiornamento;

va anche posto in rilievo il fatto che gli stessi dati pubblicati dall'Istat subiscono ben tre revisioni, per cui si giunge in possesso di rilevazioni accurate soltanto dopo 3 anni, dalla conclusione del periodo in esame;

vi sarebbe, a conclusione di tutto questo, una permanente discrasia tra i dati sulle conseguenze dell'incidentalità del Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali, attinti dai pronto soccorso e quelli specifici dell'Istat;

il primo requisito per comprendere i problemi e le relative soluzioni è essere in possesso di dati affidabili con cui conoscere la realtà dei fatti, individuare anomalie, effettuare confronti su base locale, nazionale o internazionale, per tenere monitorate

le situazioni e verificare se le misure di prevenzione sortiscono gli effetti desiderati;

constatato che gli attuali strumenti conoscitivi sono inadeguati a svolgere in modo tempestivo una opportuna prevenzione con interventi pronti e mirati, è indubbio che vada riconsiderato il sistema di monitoraggio dell'incidentalità sulle strade italiane;

tali preoccupazioni sono condivise dalle associazioni in Italia firmatarie della Carta Europea per la sicurezza stradale che, di fronte alla gravità del fenomeno si sono autoconvocate e riunite in convegno a Cento (FE) in data 24 novembre 2007, ove, ascoltata la relazione del dr. Luigi Antonio Ciannilli, presidente del Comitato per la Sicurezza Stradale «F. Paglierini», hanno approvato un documento in cui si richiede, tra l'altro «l'adozione di un criterio di rilevazione e acquisizione dei dati relativi a morti e feriti conseguenti ad incidenti stradali che dia in tempo reale e su tutto il territorio nazionale la situazione del fenomeno, sostituendo ovvero integrando in tal modo i dati ISTAT la cui attendibilità e, soprattutto, disponibilità non sono rispondenti alla drammaticità della situazione e repentina mutevolezza del fenomeno»;

lo scopo sarebbe quello di poter approntare una pianificazione mirata attraverso la «prevenzione», soprattutto nel caso in cui si registrino una serie di incidenti che coinvolgono, per la prima volta, una medesima categoria di utenti, mai prima verificatisi con la stessa intensità e frequenza, in modo da studiare il fenomeno ed intervenire in tempo reale con opportuni correttivi, come tra l'altro dispone la Direttiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo del 19 novembre 2008;

lo stesso documento sollecita pertanto «l'utilizzo dei dati acquisiti nei Pronto Soccorso e trasmessi al SSN, facendoli contemporaneamente confluire alle Prefetture ovvero alle Province, presso ognuna delle quali troveranno obbligatoriamente costituzione e sede gli Osservatori Provinciali per Sicurezza Stradale» -:

se non riscontri criticità nel sistema di rilevazione dei dati sull'incidentalità stradale attualmente in uso da parte dell'Istat;

se non ritenga di poter accogliere il suggerimento di utilizzare dei dati acquisiti nei Pronto Soccorso e trasmessi al SSN, facendoli contemporaneamente confluire alle Prefetture ovvero alle Province, presso ognuna delle quali troveranno obbligatoriamente costituzione e sede gli Osservatori Provinciali per Sicurezza Stradale.

(2-00301)

«Bellotti, Patarino, Saglia, Dima, Nola, Faenzi, Catanoso, Saltamartini, Di Caterina, Nicolucci, Scapagnini, Lamorte, Formichella, Nastri, D'Ippolito Vitale, Fucci, Beccalossi, De Camillis, Biava, Dell'Elce, Gava, Abrignani, Stanca, Calabria, Consolo, Sbai, Labocchetta, Moffa, Landolfi, Versace, Gottardo, Divella, Mancuso, Mistrello Destro, Ascierio, Lainati, Lunardi, Contento, Cristaldi, Angeli, Di Biagio, Paglia, Milanato, Scandroglio, Minasso, Pescante, Aracu, Polidori, Barbato, Briguglio, Cazzola».