

Direttore: Elena Fiore

Mercoledì 16 Marzo 2011, r

[Scarica la versione in PDF](#) • [Stampa questo numero](#) • [Archivio Quotidiani](#) • [Archivio Dottrina](#) • [Archivio Quesiti](#)

Analisi

CID e incidenti ISTAT

M. Bellelli
(Assistente scelto polizia municipale Unione Terre d'Argine (MO))

P. Villani
(Docente Politecnico di Milano - DIAR Infrastrutture viarie)

Prima di affrontare il complesso tema della comparazione tra i dati statistici di incidentalità stradale rilevata dagli organi di polizia e i dati pubblicati da ANIA (Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici) è utile entrare nella diversa terminologia adottata nel settore assicurazioni. Gli incidenti sono definiti sulla base di alcuni acronimi ad esempio:
 - I.B.N.R. (INCURRED BUT NOT REPORTED) ovvero "avvenuti ma non denunciati" ed il cui importo non è assolutamente trascurabile poiché rappresenta circa il 10% del totale;
 - C.I.D. ovvero incidenti registrati...

[Consulta il testo integrale \(formato pdf\)](#)

Quesiti

SCIA - esame della segnalazione - richiesta termini di integrazione
www.ufficiocommercio.it

Rateizzazione e decreto attuativo
www.vigilaresullastrada.it

In primo piano

Controllo velocità

Autovelox/telelaser - non è necessario indicare nel verbale che l'apparecchiatura è perfettamente funzionante

Corte di Cassazione Civile sez.II 17/1/2011 n. 1014

Patente

Decreto dirigenziale 31 gennaio 2011 recante "Modalità di trasmissione della certificazione medica per il conseguimento ed il rinnovo della patente di guida pubblicato sulla G.U. n. 38 del 16 febbraio 2011 - Circolare esplicativa delle procedure

Circolare Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 10/3/2011 prot.8282/RU

Circolazione stradale

Disciplina per la classificazione delle strade. Equilibrio tra aspetti infrastrutturali e di sicurezza della circolazione. Art. 2 CdS. Art. 2 c. 8 Reg.. Riflessi in tema di installazioni di postazioni fisse di rilevamento della velocità. Art. 4 c. 2 DL n. 121/2002 come convertito in legge n. 168/2002. Rif. prot. n. 10670/2011 Area III 02.03.2011

Parere Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 11/3/2011 prot.1380



Il Codice della strada oggi
 Nuove modalità operative dopo la legge 120/2010

Rassegna stampa

In arrivo un nuovo reato è l'"omicidio stradale"

Rivoluzione per il Codice Penale e per il mondo della sicurezza...

Fonte: www.repubblica.it

Un automobilista su tre ha problemi di udito

Il problema cresce in modo proporzionale all'età...

Fonte: www.pneusnews.it

Roma - Corse dei taxi, all'arrivo i vigili controlleranno il tassametro

Una task-force di agenti della polizia municipale, in borghese...

Fonte: www.ilmessaggero.it

Bologna - I carabinieri fanno jogging e arrestano tre spacciatori

Le indagini, in collaborazione con la Polizia Municipale di San Lazzaro, sono scattate dopo alcune segnalazioni da parte di frequentatori dell'area verde...

Fonte: corrieredibologna.corriere.it

Comitato di redazione: Sergio Bedessi, Alberto Gardina, Maurizio Marchi

Pubblicazione periodica registrata al Tribunale di Rimini 8 luglio 2005 n. 11/2005

Tutti i diritti riservati. E' vietata la riproduzione, anche parziale, del materiale pubblico senza autorizzazione dell'Editore
PoLnews è un servizio Maggioli Spa © 1997-2011 • P.iva 02066400405

SCIA - esame della segnalazione - richiesta termini di integrazione

www.ufficiocommercio.it

Domanda

Regione Puglia - Perviene una SCIA il primo gennaio, si riscontra che la stessa é carente di alcuni elementi. Si invia il diprosecuzione att. intimando contestualmente la presentazione degli elementi mancanti entro 30 giorni pena l'archivia della SCIA. Tale comunicazione interrompe i termini di 60 gg. previsti da art. 19/L.241 (c.3°), per le verifiche, e c riprendono dalla presentazione della documentazione integrativa, o il procedimento amm.vo di verifica deve necessariar concludersi entro il 1° marzo indipendentemente dai 30 giorni concessi per l'integrazione documentale?

Risposta

Nell'ipotesi che dall'esame della SCIA emergano delle carenze relativamente a quanto dichiarato, l'ufficio, entro il termine giorni dal ricevimento, dovrà richiedere di conformare l'attività alla normativa vigente entro un termine non inferiore giorni, in tale ipotesi non é previsto, dall'articolo 19 della legge 241/90, che si provveda alla sospensione dell'attività; l'u può adottare un motivato provvedimento di divieto di prosecuzione dell'attività e di rimozione degli eventuali effetti dann essa, solo se non è possibile che l'interessato provveda a conformare alla normativa vigente detta attività ed i suoi entro un termine fissato dall'amministrazione. Nella richiesta di integrazione si dovrà informare l'interessato che tras inutilmente il termine assegnato, la SCIA presentata sarà dichiarata decaduta e pertantocontestualmente, in tale richie: integrazione, si dà anche avvio di procedimento per il provvedimento di cessazione dell'attività motivato dalla regolarizzazione dell'attività nei termini indicati. E' molto probabile che la scadenza del termine assegnato all'interessat presentare quanto richiesto possa superare il termine di 60 giorni, termine entro il quale l'ufficio deve effettuar accertamenti, ma i controlli sono già stati fatti ed è già stato dato l'avvio di procedimento per l'ordine di cessazione dell'at che verrà emanato allo scadere dei 30 gg se l'interessato non ha conformato l'attività.

Rateizzazione e decreto attuativo

www.vigilaresullastrada.it

Domanda

Il testo letterale dell'articolo 202bis C.d.S. fa riferimento all'emanazione di decreti ministeriali per l'applicazione della proce di rateizzazione delle multe mentre in molti Comuni si procede già a concedere la prevista rateizzazione pur in assenza decreti. Ritenete direttamente applicabile la procedura prevista dall'art. 202 bis anche in assenza dei decreti attuativi pr dal comma IX del suddetto articolo?

Risposta

Anche secondo le disposizioni del Ministero dell'interno espresse su materie diverse (si ricorderà la questione relativ: sanzione aggiuntiva), in assenza di decreti attuativi previsti, non si applica la norma che li prevede. Ora, seppure l'ar 202-bis contenga già una disciplina di dettaglio e il decreto di cui al comma 9 non sia espressamente previsto come condi per la sua applicazione, si ritiene non sia possibile accogliere le domande per carenza della disciplina attuativa. Ques meno di future e auspicabili indicazioni da parte del Ministero.

Autovelox/telelaser - non è necessario indicare nel verbale l'apparecchiatura è perfettamente funzionante

Corte di Cassazione Civile sez.II 17/1/2011 n. 1014

Se presidiato può essere effettuato dalla polizia municipale su qualunque tratto di strada locale senza obbligo di indicare nel verbale l'attestazione di perfetta funzionalità dello strumento utilizzato. Il termine di validità della certificazione di omologazione dell'autovelox infatti condiziona solo la sua commercializzazione e non l'impiego stradale.

(omissis)

FATTO E DIRITTO

Il tribunale di Locri con sentenza del 22 luglio 2008, notificata il 23 ottobre 2008, rigettava l'appello proposto dal comune di Stignano avverso T.R. per la riforma della sentenza resa il 26 maggio 2006 dal giudice di pace di Stilo, con la quale era accolta l'opposizione proposta dall'opponente in relazione a sanzione amministrativa per violazione dell'art. 142 C.d.S., cc. 1 e 8.

Rilevava che la violazione del limite di velocità era stata accertata a mezzo apparecchio velomatic 512 e che non vi era stata contestazione immediata; che il quadro normativo conseguente alla entrata in vigore del D.L. n. 121 del 2002, convertito con modificazioni, dalla L. n. 168 del 2002, esclude la sussistenza di un'arbitraria facoltà per l'amministrazione di precostipulare ipotesi di deroga al principio di contestazione immediata della violazione, che costituisce la regola, essendo al contrario predeterminati sia i casi che le sedi stradali interessate dall'utilizzazione degli strumenti elettronici di rilevazione della velocità. Nella specie deduceva che la violazione era stata accertata in un tratto di strada non ricompresa dal Prefetto tra le strade extraurbane secondarie in cui è stata accertata l'esistenza di obiettive circostanze che legittimano l'impiego di apparecchi a distanza. Il Tribunale riteneva, inoltre, che l'amministrazione non aveva prodotto in causa prova della certificazione di omologazione del dispositivo elettronico utilizzato, indispensabile per dare dignità di prova all'accertamento effettuato con lo strumento.

Il comune ha proposto ricorso per cassazione notificato il 19 dicembre 2008, imperniato su quattro motivi. L'opponente è rimasto intimato.

Il giudice relatore ha avviato la causa a decisione con il rito previsto per il procedimento in camera di consiglio, ravvisando manifesta fondatezza del ricorso.

Con il primo motivo, il Comune deduce violazione e falsa applicazione del D.L. n. 121 del 2002, art. 4 nonché violazione dell'art. 142, 200 e 201 del codice della strada, affermando che la disposizione dell'art. 4 del citato decreto-legge non preclude la possibilità per gli agenti di polizia di procedere a rilevazione delle violazioni del limite di velocità a mezzo di apparecchi elettronici tutte le volte in cui, non rientrando la strada tra quelle espressamente previste dalla citata disposizione, e essendo la strada stessa inclusa dal Prefetto nell'elenco delle strade in cui possono essere utilizzate dette apparecchiature, queste siano utilizzate direttamente dagli agenti stessi, i quali devono procedere a contestazione immediata salvo il caso in cui non sia possibile ai sensi dell'art. 201 C.d.S. e dell'art. 384 relativo regolamento di esecuzione;

inoltre, questa, che si era verificata nel caso di specie, come esposto in narrativa. Il Comune formula il seguente quesito di diritto: "Dica la Corte Suprema che gli agenti di polizia in servizio sulle strade per le quali non è applicabile la disciplina di cui al D.L. n. 121 del 2002, art. 4 convertito in L. n. 168 del 2002 (per l'assenza del decreto prefettizio ex art. 2, comma 2, cit.) possono e debbono procedere al rilevamento della velocità tenuta dai conducenti degli autoveicoli a mezzo di apparecchiature elettroniche (autovelox) dagli stessi (agenti) direttamente gestite (se pur con l'obbligo della immediata contestazione della velocità vietata, salvo però le eccezioni espressamente previste dall'art. 201 C.d.S. ed esempi dall'art. 384 reg. att.)".

Connesso al primo è il secondo motivo, con cui si chiede alla Corte di stabilire "che nel caso di accertamento della violazione dei limiti di velocità a mezzo autovelox (art. 142 C.d.S.), da parte degli agenti di polizia che direttamente gestiscono l'apparecchiatura elettronica, è consentita la contestazione differita dell'infrazione quando si verificano le situazioni di impossibilità contemplate dall'art. 201, comma 1-bis (lett. e); e ciò pur con l'obbligo della specificazione a verbale delle ostacoli e ragioni, che se riconducibili a quelle tipizzate dall'art. 384 (lett. e) del regolamento divengono insindacabili".

Entrambi i motivi sono manifestamente fondati, trovando applicazione il principio reiteratamente affermato da questa Corte secondo cui "il disposto del D.L. n. 121 del 2002, art. 4, comma 1, convertito, con modificazioni, nella L. n. 168 del 2002, integrato con la previsione dello stesso art. 4, comma 2 - che indica, per le strade extraurbane secondarie e per le strade urbane di scorrimento, i criteri di individuazione delle situazioni nelle quali il fermo del veicolo, al fine della contestazione immediata, può costituire motivo d'intralcio per la circolazione o di pericolo per le persone, situazioni ritenute sussistenti anche per le autostrade e per le strade extraurbane principali - evidenzia come il legislatore abbia inteso regolare l'utilizzazione di dispositivi o mezzi tecnici di controllo del traffico finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni delle norme sul comportamento di cui agli artt. 142 e 148 C.d.S. (limiti di velocità e sorpasso), tra l'altro, anche in funzione del medesimo art. 4, comma 4, con il quale si esclude tout court l'obbligo della contestazione immediata. Ne consegue che la norma del preart. 4 non pone una generalizzata esclusione delle apparecchiature elettroniche di rilevamento al di fuori delle strade predette, ma lascia, per contro, in vigore, relativamente alle strade diverse da esse, le disposizioni che consentono l'utilizzazione ma con l'obbligo della contestazione immediata, salve le eccezioni espressamente previste dall'art. 201 C.d.S. comma 1-bis" (Cass., n. 376 del 2008; Cass., n. 1889 del 2008).

Ed inoltre va rilevato che, a fronte dell'affermata possibilità di rilevamento da parte degli agenti di polizia che direttamente gestiscono l'apparecchiatura elettronica, nel caso in cui non si sia proceduto alla contestazione immediata nei confronti del trasgressore, l'indicazione nel verbale di una ragione che renda ammissibile la contestazione differita dell'infrazione, come "ipso facto" la legittimità del verbale medesimo e della conseguente irrogazione della sanzione, senza che sussista

marginale da parte del giudice di apprezzare nel concreto le scelte organizzative compiute dall'amministrazione e dell'espletamento del servizio.

(Cass. 19032/08; 24355/06).

Terzo e quarto motivo, relativi all'omologazione dell'apparecchiatura utilizzata, denunciano rispettivamente: a) violazione dell'art. 142 C.d.S. e violazione e falsa applicazione dell'art. 345 reg. esec. nonché del decreto del Ministero dei lavori pubblici n. 2971 del 27 novembre 1989; b) vizi di motivazione in ordine alla ritenuta mancanza del certificato di omologazione manifesta fondatezza del terzo motivo, che assorbe l'altra censura, risulta da un ormai consolidato orientamento di questa Corte. Il Comune chiede con il ricorso di ribadire che ai fini della sussistenza del requisito della omologazione dell'apparecchiatura elettronica utilizzata per la rilevazione della velocità e la contestazione dell'infrazione, osserva il ricorso ciò che rileva è che il modello di apparecchiatura sia omologato e non anche la singola specifica apparecchiatura in concreto usata. Premesso che dalla sentenza impugnata risulta che nel caso di specie, lo stesso verbale di accertamento denunciava l'esistenza di un decreto ministeriale di omologazione del tipo di apparecchiatura utilizzata, la Corte di cassazione ha fatto tempo chiarito che la necessità di omologazione dell'apparecchiatura di rilevazione automatica, ai fini della validità del provvedimento di accertamento, va riferita al singolo modello e non al singolo esemplare, come si desume, sul piano logico e letterale del D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, art. 345, comma 2, così come modificato dal D.P.R. 16 settembre 1996, n. 610, art. 2, secondo cui non ciascun esemplare ma le singole apparecchiature devono essere approvate dal Ministero dei lavori pubblici (Cass., n. 29333 del 2008, ed ivi precedenti richiamati); il termine di validità dell'omologazione da parte dei competenti organi ministeriali attiene non ad un arco di tempo durante il quale l'apparecchiatura può essere validamente utilizzata ed oltre il quale tale utilizzazione non è più legittima - dacché tale operatività, una volta omologato il modello, dipende soltanto dalla permanente funzionalità della singola apparecchiatura - ma ad un arco di tempo durante il quale le apparecchiature di quel modello possono continuare ad essere commercializzate dal costruttore (Cass., n. 29333 del 2008, cit.; Cass., n. 995 del 2007); - in tema di rilevazione dell'inosservanza dei limiti di velocità dei veicoli a mezzo di apparecchiature elettroniche, codice della strada (art. 142, comma 6) e il relativo regolamento di esecuzione (D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, art. 2) prevedono che il verbale di accertamento dell'infrazione debba contenere, a pena di nullità, l'attestazione che la funzione del singolo apparecchio impiegato sia stata sottoposta a controllo preventivo e costante durante l'uso, giacché, al contrario, l'efficacia probatoria di qualsiasi strumento di rilevazione elettronica della velocità dei veicoli perdura sino a quando risultino accertati, nel caso concreto, sulla base di circostanze allegolate dall'opponente e debitamente provate, il difetto di costruzione, installazione o funzionalità dello strumento stesso, o situazioni comunque ostative al suo regolare funzionamento senza che possa farsi leva, in senso contrario, su considerazioni di tipo meramente congetturale, connesse all'idoneità o alla mancanza di revisione o manutenzione periodica dell'attrezzatura a pregiudicarne l'efficacia ex art. 142 C.d.S., (Cass. 29333 del 2008, cit.).

Corollario di questa affermazione è l'insussistenza di alcun ulteriore onere probatorio, a carico dell'Amministrazione, restando ferma la perdurante funzionalità delle predette apparecchiature. (Cass. 17361/08).

Pertanto, il ricorso deve essere accolto, con conseguente cassazione della sentenza impugnata; non appearing necessità di ulteriori accertamenti di fatto, la causa, ai sensi dell'art. 384 cod. proc. civ., può essere decisa nel merito, con il rinvio dell'opposizione originaria; parte opponente, in applicazione del principio della soccombenza, deve essere condannata al pagamento, in favore del Comune, delle spese dell'intero giudizio, liquidate come da dispositivo quanto ai tre gradi di giudizio.

P.Q.M.

La Corte accoglie il ricorso, cassa la sentenza impugnata e, decidendo nel merito, rigetta l'originaria opposizione. Condanna l'opponente al pagamento delle spese dell'intero giudizio che liquida, quanto al giudizio di primo grado, in Euro 450,00, di cui Euro 50,00 per spese, Euro 150,00 per diritti, ed Euro 250,00 per onorari; per il giudizio di appello, in Euro 550,00, di cui Euro 50,00 per spese, Euro 100,00 per diritti ed Euro 400,00 per onorari di avvocato; per il giudizio di legittimità, in Euro 600,00, di cui Euro 400,00 per onorari, oltre spese generali e accessori di legge per tutti i gradi del giudizio.

(omissis)

CID e incidenti ISTAT

M. Bellelli - Assistente scelto polizia municipale Unione Terre d'Argine (MO)

P. Villani – Docente Politecnico di Milano - DIAR Infrastrutture viarie

Prima di affrontare il complesso tema della comparazione tra i dati statistici di incidentalità stradale rilevata dagli organi di polizia e i dati pubblicati da ANIA (Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici) è utile entrare nella diversa terminologia adottata nel settore assicurazioni.

Gli incidenti sono definiti sulla base di alcuni acronimi ad esempio:

- I.B.N.R. (INCURRED BUT NOT REPORTED) ovvero “avvenuti ma non denunciati” ed il cui importo non è assolutamente trascurabile poiché rappresenta circa il 10% del totale;
- C.I.D. ovvero incidenti registrati in Convenzione per l'Indennizzo Diretto;
- C.T.T. ovvero quelli relativi a Convenzione Terzi Trasportati;
- CARD ovvero Convenzione tra Assicuratori per il Risarcimento Diretto.

Secondo l'ANIA nell'anno 2009 gli incidenti che hanno visto coinvolti veicoli stradali sono stati 2.760.420 a fronte dei 2.555.869 nel 2008.

I sinistri CARD ricadenti nel regime di risarcimento diretto (CID e CTT) relativi alle autovetture sono stati 1.808.367 (anno 2009) e 1.569.340 (anno 2008); riguardo i motoveicoli 127.064 (anno 2009) e 124.393 (anno 2008).

A partire dal 2008 è ulteriormente aumentata l'incidenza degli incidenti stradali che hanno causato danni alla persona.

Per quanto riguarda i sinistri NO CARD, che non rientrano quindi nella gestione per il risarcimento diretto, vi sono essenzialmente tutti quelli più “gravi” e che determinano lesioni ai conducenti o trasportati oppure ai passanti: per le autovetture nel 2009 questi sono stati 370.389 (dato provvisorio) mentre nel 2008 erano pari a 429.067.

<u>anno 2009</u>				
Tipologia di veicoli	Veicoli anno	Distribuzione veicoli anno	Numero totale sinistri gestiti	Frequenza sinistri
AUTOVETTURE	25.519.918	71,20%	2.178.756	8,54%
AUTOTASSAMETRI	20.641	0,10%	7.818	37,88%
AUTOBUS	76.577	0,20%	30.713	40,11%
AUTOCARRI	3.863.455	10,80%	297.296	7,70%
MOTOVEICOLI	4.644.493	13,00%	208.318	4,49%
MACCHINE OPERATRICI	148.629	0,40%	5.904	3,97%
MACCHINE AGRICOLE	1.137.769	3,20%	31.615	2,78%
NATANTI	412.991	1,20%	1.993	0,48%
TOTALE	35.824.474	100,00%	2.762.413	7,71%
Totale natanti esclusi	35.411.482	98,90%	2.760.420	7,80%

<u>anno 2008</u>				
Tipologia di veicoli	Veicoli anno	Distribuzione veicoli anno	Numero totale sinistri gestiti	Frequenza sinistri
AUTOVETTURE	23.585.404	70,70%	1.984.359	8,41%
AUTOTASSAMETRI	19.526	0,10%	7.377	37,78%
AUTOBUS	71.676	0,20%	32.217	44,95%
AUTOCARRI	3.638.089	10,90%	303.208	8,33%
MOTOVEICOLI	4.440.928	13,30%	193.788	4,36%
MACCHINE OPERATRICI	142.745	0,40%	5.859	4,10%
MACCHINE AGRICOLE	1.085.926	3,30%	29.061	2,68%

NATANTI	378.741	1,10%	2.022	0,53%
TOTALE	33.363.035	100,00%	2.557.891	7,67%
Totale natanti esclusi	32.984.294	98,90%	2.555.869	7,75%

Per i motoveicoli i sinistri NO CARD sono stati rispettivamente 81.244 nel 2009 e 71.261 nel 2008. Complessivamente si denota come tra il 2008 e il 2009 siano aumentati sensibilmente gli incidenti per i quali è stato compilato il modulo CID, dal momento che sono cresciuti del 9,82 % (e del 15,22% per i sinistri tra autovetture).

Tipologia di veicoli	Numero totale sinistri CARD gestiti 2009 (dati provvisori)	Numero totale sinistri CARD gestiti 2008	Differenza % CARD 2008-2009
AUTOVETTURE	1.808.367	1.569.540	15,22
AUTOTASSAMETRI	6.692	6.360	5,22
AUTOBUS	17.814	15.885	12,14
AUTOCARRI	178.378	155.944	14,39
MOTOVEICOLI	127.074	124.393	2,16
TOTALE	2.138.325	1.872.122	9,82

Tipologia di veicoli	Numero totale sinistri NO CARD gestiti 2009 (dati provvisori)	Numero totale sinistri NO CARD gestiti 2008	Differenza % NO CARD 2008-2009
AUTOVETTURE	370.389	429.067	-13,68
AUTOTASSAMETRI	1.235	1.058	16,75
AUTOBUS	12.899	16.526	-21,94
AUTOCARRI	118.918	148.772	-20,07
MOTOVEICOLI	81.244	71.261	14,01
TOTALE	584.686	666.684	-4,99

Nel complesso, secondo i dati ANIA, gli incidenti nel periodo 2008-2009 risultano essere aumentati, come ben evidenzia la tabella seguente; in particolare, mentre l'aumento medio è stato del 3,74%, l'aumento dei sinistri nei quali risultava coinvolta un'autovettura è stato del 9,8% , e l'aumento dei sinistri nei quali è risultato coinvolto un motoveicolo è stato del 7,5% quelli dei motoveicoli. In lievissima contrazione invece (-1,95%) i sinistri nei quali risultavano coinvolti autocarri.

Tipologia di veicoli	Numero totale sinistri gestiti 2009	Numero totale sinistri gestiti 2008	Differenza % 2008-2009
AUTOVETTURE	2.178.756	1.984.359	9,80
AUTOTASSAMETRI	7.818	7.377	5,98
AUTOBUS	30.713	32.217	-4,67
AUTOCARRI	297.296	303.208	-1,95
MOTOVEICOLI	208.318	193.788	7,50
MACCHINE OPERATRICI	5.904	5.859	0,77
MACCHINE AGRICOLE	31.615	29.061	8,79
NATANTI	1.993	2.022	-1,43
TOTALE	2.762.413	2.557.891	3,10
Totale natanti esclusi	2.760.420	2.555.869	3,74

I dati ISTAT relativi all'incidentalità stradale in Italia – qualora si confrontino con i dati ANIA - sono decisamente sottostimati.

Valori annuali	2007	2008	2009
Incidenti anno su base dati ISTAT	230.871	218.963	215.405
CARD sinistri anno su base dati ANIA (solo veicoli stradali macchine operatrici ed agricole escluse)	1.400.202	1.872.122	2.138.325
NO CARD sinistri anno su base dati ANIA (solo veicoli stradali macchine operatrici ed agricole escluse)	540.186	666.684	585.686
Sinistri complessivi anno su base dati ANIA (solo veicoli stradali macchine operatrici ed agricole escluse)	1.940.388	2.538.806	2.723.810

Contrariamente a quanto riportato in molteplici rapporti istituzionali ed analizzando i dati desunti dall'autorevole fonte di chi, come ANIA, si trova nella condizione di dover risarcire i danni a persone e cose, pare eccessivamente esagerato continuare a sottolineare una sensibile riduzione degli incidenti stradali a livello nazionale.

Più che asserire che sono calati gli incidenti si dovrebbe dedurre che non vengono conteggiati gli incidenti rilevati a mezzo CID.

In molti incidenti infatti le persone coinvolte tendono a compilare il modulo CID anche per evitare sanzioni e decurtazione di punti dalla patente di guida.

Nelle statistiche fornite dai comandi di polizia, questi incidenti “non rilevati”, non vengono conteggiati perché appunto non sono stati rilevati, in senso tecnico, dagli organi di polizia stradale.

Come abbiamo però mostrato con i dati riportati nelle tabella antecedenti, agli incidenti rilevati dalle forze di polizia andrebbero sommati gli incidenti per i quali è stato compilato il solo CID.

A questo si aggiunga che la tabella di confronto tra i dati ISTAT e i dati ANIA evidenzia una eccessiva distanza tra i valori numerici degli incidenti rilevati dall'Istituto Nazionale di Statistica e quelli che ANIA definisce NO CARD (incidenti non soggetti quindi a indennizzo diretto) malgrado non sembri proprio che vi sia una rilevante diminuzione.

Una possibile spiegazione sulla difformità dei dati ISTAT in confronto a quelli ANIA può essere la seguente: la rilevazione ISTAT è frutto dell'azione congiunta di svariati Enti: ACI, Ministero dell'Interno, Polizia stradale, Carabinieri, Polizia provinciale, Polizia municipale, Uffici di statistica sia dei Comuni capoluogo di provincia sia di quelli di alcune Province che hanno sottoscritto una convenzione finalizzata alla raccolta, controllo, registrazione e successivo invio all'ISTAT dei dati informatizzati. Una raccolta forse non completa, e che potrebbe spiegare la rilevante differenza tra i dati ANIA incidenti NO CARD e quelli pubblicati nelle statistiche ufficiali.

Va infine ricordato come la rilevazione degli incidenti stradali costituisca uno dei “servizi di polizia stradale”:

(D.Lgs 30/4/1992 n. 285 (S.O. 18/5/1992 n. 114) Nuovo codice della strada - Articolo 11 [TITOLO I - Disposizioni generali - Servizi di polizia stradale])

“1. Costituiscono servizi di polizia stradale:

...

b) la rilevazione degli incidenti stradali;

...”

da effettuarsi da parte di uno degli organi di polizia stradale riportati all’articolo 12 del vigente codice della strada (D.Lgs 30/4/1992 n. 285 (S.O. 18/5/1992 n. 114) - Nuovo codice della strada - Articolo 12 – [TITOLO I - Disposizioni generali] - Espletamento dei servizi di Polizia Stradale):

“1. L'espletamento dei servizi di Polizia Stradale previsti dal presente codice spetta:

a) in via principale alla specialità Polizia Stradale della Polizia di Stato;

b) alla Polizia di Stato;

c) all'Arma dei Carabinieri;

d) al Corpo della Guardia di Finanza;

d bis) ai corpi e ai servizi di polizia provinciale, nell'ambito del territorio di competenza; (2)

e) ai Corpi e ai servizi di polizia municipale, nell'ambito del territorio di competenza;

f) ai funzionari del Ministero dell'interno addetti al servizio di Polizia Stradale;

f bis) al Corpo di polizia penitenziaria e al Corpo forestale dello Stato, in relazione ai compiti di istituto. (2)

2. L'espletamento dei servizi di cui all'articolo 11, comma 1, lettere a) e b) spetta anche ai rimanenti ufficiali e agenti di polizia giudiziaria indicati nell'articolo 57 commi 1 e 2 del codice di procedura penale.

3. La prevenzione e l'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale e la tutela e il controllo sull'uso delle strade possono, inoltre, essere effettuati, previo superamento di un esame di qualificazione secondo quanto stabilito dal regolamento di esecuzione:

a) dal personale dell'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, dell'Amministrazione centrale e periferica del Ministero dei lavori pubblici, della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione appartenente al Ministero dei trasporti, e dal personale dell'A.N.A.S.;

b) dal personale degli uffici competenti in materia di viabilità delle regioni, delle province e dei comuni, limitatamente alle violazioni commesse sulle strade di proprietà degli enti da cui dipendono;

...”