

SEZIONE DI INFORTUNISTICA STRADALE

Via Municipio, 26 Tel. 0883/578311-fax 0883/332468

IL SINISTRO STRADALE

OBBLIGO D'INTERVENTO - OPERAZIONI NECESSARIE IN SEDE DI

RILEVAMENTO E ANALISI

Obbligo d'intervento

Il verificarsi di un sinistro stradale comporta sempre una turbativa alla circolazione. Esso rappresenta un evento al cui verificarsi, conseguono danni a persone o a cose, apprezzabili patrimonialmente. Il primo problema, che si pone, è l'esistenza o meno di un obbligo giuridico d'intervento per coloro a cui è devoluto l'espletamento di servizi di Polizia Stradale.

L'art. 11 del vigente Codice della Strada prevede infatti che costituiscono servizi di Polizia Stradale:

- 1 la prevenzione e l'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale;
- 2 la rilevazione degli incidenti stradali;
- 3 la predisposizione e l'esecuzione dei servizi diretti a regolare il traffico;
- 4 la scorta per la sicurezza della circolazione;

5. la tutela e il controllo sull'uso della strada. Gli organi di Polizia Stradale concorrono, altresì, alle operazioni di soccorso automobilistico e stradale in genere. Ai servizi di Polizia Stradale provvede il Ministero dell'Interno, salve le attribuzioni dei Comuni per quanto concerne i centri abitati.

Il rilievo tecnico di incidente stradale, ai fini giudiziari, costituisce pertanto servizio di Polizia Stradale, e l'espletamento dello stesso è devoluto agli organi indicati nel successivo articolo 12.

Su questi organi incombe l'obbligo giuridico di effettuare i rilievi previsti per gli incidenti stradali, per ognuno dei quali, potenzialmente, è possibile l'instaurarsi di un procedimento penale o civile. Anche se nel sinistro non si sono verificati danni alle persone è fatto obbligo di intervenire perché i danni patrimoniali alle cose, ove non siano risarciti nelle misure richieste o dovute, possono dare luogo a un procedimento civile per risarcimento danni, che si baserà proprio sugli accertamenti tecnici operati dai rilevatori. A

tal proposito occorre precisare che se l'incidente non è avvenuto su **strada** (così come definita dall'art. 2 c.d.s.) l'intervento deve essere effettuato solo in caso di danno alle persone, mentre non può essere effettuato in caso di danno alle sole cose, salvo che non si tratti di un fatto doloso. Ove dall'incidente siano derivati danni alle sole cose, i conducenti e ogni altro utente della strada coinvolto devono se possibile, evitare intralcio alla circolazione, secondo le disposizioni dell'art. 161 c.d.s..

Gli agenti in servizio di polizia stradale, in tali casi, dispongono l'immediata rimozione di ogni intralcio alla circolazione, salva soltanto l'esecuzione, con assoluta urgenza, degli eventuali rilievi necessari per appurare le modalità dell'incidente.

In ogni caso i conducenti devono, fornire le proprie generalità, nonché le altre informazioni utili, anche ai fini risarcitori, alle persone danneggiate o, se queste non sono presenti, comunicare loro nei modi possibili gli elementi sopraindicati.

L'utente della strada, in caso di incidente comunque ricollegabile al suo comportamento, ha l'obbligo di fermarsi e di prestare l'assistenza occorrente a coloro che, eventualmente, abbiano subito danno alla persona.

Chiunque, non ottempera all'obbligo di fermarsi in caso di incidente, con **danno alle sole cose**, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da duecentocinquantanove euro a milletrecento euro. (DETRAZIONE PUNTI 4). In tale caso, se dal fatto deriva un grave danno ai veicoli coinvolti tale da determinare l'applicazione della revisione di cui all'articolo 80, comma 7, si applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici giorni a due mesi, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI c.d.s. (DETRAZIONE PUNTI 10).

Chiunque, in caso di incidente con **danno alle persone**, non ottempera all'obbligo di fermarsi, è punito con la reclusione da tre mesi a tre anni. Si applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre anni, ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI c.d.s.

Inoltre sono applicabili le misure previste dagli articoli 281, 282, 283 e 284 c.p.p., anche al di fuori dei limiti previsti dall'articolo 280 del medesimo codice, ed è possibile procedere all'arresto, ai sensi dell'articolo 381 c.p.p., anche al di fuori dei limiti di pena ivi previsti (DETRAZIONE PUNTI 10). Salvo che lo stesso, **entro le** ventiquattro ore successive al fatto, di si metta a disposizione degli organi di polizia giudiziaria,

Se invece non ottempera all'obbligo di **prestare l'assistenza** occorrente alle persone ferite, è punito con la reclusione da sei mesi a tre anni. Si applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida per un periodo non

inferiore ad un anno e sei mesi e non superiore a cinque anni, ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI c.d.s.

Diversamente se il conducente si ferma e, occorrendo, presta assistenza a coloro che hanno subito danni alla persona, mettendosi immediatamente a disposizione degli organi di polizia giudiziaria, quando dall'incidente derivi il delitto di omicidio colposo o di lesioni personali colpose, non è soggetto all'arresto stabilito per il caso di flagranza di reato, salvo non ricorrano i presupposti della guida in stato di ebbrezza in conseguenza dell'uso di bevande alcoliche di cui all'art 186 c.d.s. ovvero della guida in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti di cui all'art. 187 c.d.s..

Operazioni necessarie in sede di rilevamento

All'atto dell'intervento a seguito di sinistro, l'operatore di Polizia Stradale deve porre in essere una serie di operazioni, la cui cronologicità è la seguente:

a) Prestare soccorso ai feriti che eventualmente fossero ancora sul posto.

Prestare soccorso ai feriti richiede alcune conoscenze mediche concernenti, in particolare, le operazioni per prevenire perdite eccessive di sangue dalle ferite e la respirazione artificiale in grado di ripristinare le normali funzioni cardio-respiratorie, momentaneamente interrotte dal trauma. Le operazioni devono comunque essere improntate alla massima cautela, onde evitare di aggravare, seppure involontariamente, le conseguenze del sinistro. Pertanto se non si è in possesso delle necessarie conoscenze mediche è bene non spostare i feriti, e adoperarsi per far intervenire persone abilitate.

Se le persone non danno segni di vita, cioè se sono decedute, è necessario darne immediata notizia all'Autorità Giudiziaria del luogo, e richiedere l'intervento del medico della U.S.L. competente per territorio, per la constatazione della morte. Nel caso questi sia impossibilitato ad intervenire, la certificazione può essere fatta anche da un sanitario reperibile sul posto.

Se sul posto del sinistro, o nei veicoli coinvolti, sono rinvenuti beni mobili, appartenenti agli infortunanti vanno elencati in apposito processo verbale da allegare agli atti del sopralluogo.

Tale atto è utilissimo ed indispensabile, quando si procederà alla restituzione delle cose, per confrontare ciò che è stato rinvenuto con quanto richiesto dall'interessato.

Anche in caso di sinistro sono possibili casi di sciacallaggio, che vanno, per quanto è possibile, prevenuti accertati e perseguiti. **b) Delimitare l'area del sinistro.**

E' una operazione che si rende necessaria in tutti i sinistri, specie in quelli con gravi conseguenze.

E' doveroso allontanare ogni persona dal tratto di arteria, ove siano rilevabili tracce del sinistro. La presenza di curiosi può alterare lo stato dei luoghi e quindi influire negativamente sulla ricostruzione del sinistro.

Le stesse operazioni di rilevamento si presenteranno non agevoli, se fatte contemporaneamente alla presenza di persone sui luoghi da rilevare.

A volte questa operazione di delimitazione dell'area comporta la preventiva deviazione del traffico su altre arterie, al fine di superare l'ostacolo ed evitare ingorghi ed intasamenti, pericolosi per la circolazione.

Se nel sinistro sono coinvolti veicoli trasportanti merci pericolose la delimitazione immediata dell'area va effettuata immediatamente tenendo presente che le sostanze pericolose sono riconoscibili da apposite etichettature e pannelli.

c) Richiedere l'intervento di altri organi per provvedimenti di specifica competenza.

Sulla strada si possono verificare eventi infortunistici ove sono coinvolti veicoli trasportanti materie particolari o soggette a speciali discipline.

Se i veicoli coinvolti trasportano carni, latte, molluschi, alimenti deperibili, animali, loro prodotti ed avanzi, ed ogni altro trasporto soggetto a regime di controllo sanitario, va richiesto l'intervento della U.S.L.

I veicoli che trasportano cose sotto vincolo doganale, richiedono l'intervento degli organi di Polizia Tributaria.

Questi veicoli circolano accompagnati, da documenti doganali, su cui va annotata, a cura degli organi competenti (Dogana, o Guardia di Finanza), l'avvenuto sinistro e le conseguenze sopportate dagli stessi e dal carico.

Anche i veicoli che trasportano beni soggetti ad imposta di fabbricazione (oli minerali e derivati, oli di semi, spiriti, zuccheri caffè ecc.) quando sono coinvolti in sinistri necessitano dell'intervento di funzionari incaricati del controllo (Guardia di Finanza).

Se uno dei veicoli coinvolti trasporta sostanze pericolose, bisogna procedere a delimitare l'area del sinistro e ad attivare tutte le misure precauzionali e di intervento richieste dalla natura delle sostanze trasportate.

Se c'è stata perdita del carico va dato immediato avviso ai vigili del fuoco e agli organi sanitari.

Dopo aver prestato soccorso ai feriti e delimitata l'area, onde evitare alterazione dello stato dei luoghi, si procede al rilievo del sinistro secondo la metodologia illustrata nel proseguito.

METODOLOGIA DI RILEVAMENTO DEL SINISTRO

- ◆ RILEVAMENTO DESCRITTIVO
- ◆ RILEVAMENTO PLANIMETRICO ED ALTIMETRICO
- ◆ ALTRI RILEVAMENTI

Il Rilevamento di un sinistro stradale

Esperire dei rilievi a seguito di incidenti stradali, significa svolgere indagini tendenti ad accertare:

- 1 i protagonisti;
- 2 le manovre da essi poste in essere nella fase antecedente l'urto, in quella culminante, e in quella susseguente;
- 3 quali sono state le cause che l'hanno determinato e le modalità;
- 4 l'ora e il luogo;
- 5 le conseguenze dell'evento.

Queste indagini iniziano con il sopralluogo, effettuato sul posto del sinistro e con l'esame della posizione statica, occupata dai veicoli e dalle persone coinvolte nella fase terminale del sinistro.

L'attività di indagine, partendo dalla fase finale, e seguendo la metodologia appresso indicata, tende, con un ragionamento a ritroso, basato su deduzioni logiche, a ricostruire tutte le fasi dell'evento.

Tale attività non è fine a se stessa, bensì tendente alla ricostruzione del sinistro, onde permettere ad altri organi (Autorità Giudiziaria) di pronunciarsi sulla colpevolezza dei coinvolti, e conseguentemente determinare gli indici di responsabilità civile o penale.

Gli accertamenti urgenti sullo stato dei luoghi delle cose e delle persone vanno subito formalizzati in un verbale così come previsto dall'art. 354 c.p.p..

L'accertamento di un sinistro stradale è soprattutto una raccolta di fonti di prova e non può né deve costituire un giudizio sullo stesso.

I rilievi vanno perciò effettuati con la massima obiettività senza emettere giudizi di colpevolezza e badando a non farsi influenzare da valutazioni operate sul comportamento dei protagonisti.

Infatti l'accertatore in questo caso, correrebbe il rischio di effettuare proprie valutazioni circa l'eventuale colpevolezza di uno o più dei protagonisti del sinistro, ed operare l'accertamento in modo da suffragare le sue valutazioni, più che guardare la obiettiva realtà.

Tanto è dovuto alla particolarità del sopralluogo, operato in sede di sinistro stradale, rispetto ad analogha attività, espletata in altri campi della Polizia Giudiziaria, perchè in sede di sinistro stradale, nella quasi totalità dei casi, sono noti i protagonisti e le conseguenze, ed esistono tracce obiettive che potrebbero far «apparire» semplicissima la ricostruzione dei

fatti.

Esistono certamente ipotesi di questo tipo, ma ve ne sono altre, ove la realtà, palesata in sede d'intervento, e valutata con occhio superficiale, può indurre in errore e far correre al rilevatore il rischio di operare inconsciamente più per avvalorare il suo «pregiudizio» che per ricostruire obiettivamente il fatto.

Per evitare tale pericolo, è consigliabile che il rilevatore, in fase di sopralluogo, effettui un primo esame dei luoghi e di tutti gli elementi rilevabili senza operare alcuna valutazione sulle manovre dei protagonisti.

Dopo aver effettuato tale esame, per logica deduzione, basata sugli elementi obiettivi riscontrati, determinerà la provenienza dei veicoli coinvolti.

A questo punto, avendo di ognuno dei veicoli coinvolti la posizione finale occupata a seguito del sinistro, e la provenienza degli stessi, cioè la direzione di marcia tenuta, sarà in grado di rilevare tutti gli altri elementi presenti sul luogo, e verificare se la natura, la posizione e la collocazione di questi ultimi sono compatibili con le traiettorie seguite dai protagonisti.

In questa sede è consigliabile non fare valutazioni approfondite circa la fase culminante del sinistro, perché, data per «accertata» già all'atto del sopralluogo, potrebbero perdersi di vista gli elementi importanti o considerarli secondari proprio alla luce della «scontata» ricostruzione.

Gli elementi obiettivi da analizzare in maniera approfondita sono: -la posizione statica dei veicoli; -la individuazione (se possibile) della provenienza dei veicoli coinvolti e perciò, la direzione di marcia tenuta dagli stessi nella fase antecedente la collisione.

Per il primo elemento non sussistono difficoltà, in quanto è accertabile sul campo.

Il secondo elemento, nella quasi totalità dei casi, è ugualmente accertabile sul luogo del sinistro, mediante l'esame dei veicoli, nella posizione statica occupata, e delle tracce lasciate nell'area interessata all'evento.

Nel caso, anche frequente, di sinistro con più veicoli coinvolti, provenienti da diverse direzioni, ove non sia possibile determinare subito la provenienza dei protagonisti, è bene procedere al sopralluogo minuzioso, raccogliendo tutti gli elementi rilevabili, anche i più piccoli, e rimandare la ricostruzione della fase culminante a quando tutto ciò che è stato raccolto sarà esaminato alla luce degli altri elementi, nel frattempo emersi. **Metodologia del rilevamento**

La prima attività da esperirsi per il rilevamento di un sinistro stradale è il sopralluogo sulla zona dell'evento.

Come in ogni altra operazione di polizia, il sopralluogo è effettuato con l'ormai consolidata tecnica della descrizione minuziosa e precisa dell'ambiente interessato, al fine di

consentire agli organi cui sarà trasmesso, di avere, attraverso la lettura, una visione chiara di quanto osservato al momento del sopralluogo.

Il sopralluogo non si esaurisce però nella descrizione, ma può essere completato da altre operazioni di natura tecnica, eventualmente esperite, come fotografie, riproduzioni planimetriche, esami tecnici di materiali, ecc.

Di tali operazioni tecniche va operato sempre il rilievo planimetrico, mentre le altre possono, o debbono, espletarsi, secondo la natura del sinistro e delle possibilità del rilevatore di servirsi di particolari strumenti d'indagine.

Il sopralluogo, operato sul posto del sinistro, consiste pertanto nell'effettuare le seguenti operazioni:

- rilievi descrittivi
- rilievi planimetrici
- eventuali altri rilievi tecnici (fotografie, esame del foglio di registrazione per apparecchio cronotachigrafo, ecc.).

Il rilevamento descrittivo

Il rilievo descrittivo assume importanza fondamentale nella ricostruzione del sinistro.

Tutti gli altri rilievi, anche quelli che si servono di metodi d'indagine scientifica sono di supporto ad esso, mai in grado di sostituirlo.

Esso è operato sul posto mediante attento esame di tutto ciò che il campo del sinistro presenta.

E' operato con la tecnica usata per il sopralluogo di polizia, cioè **passando dal «generale» al «particolare».**

E' necessaria perciò un'abitudine del rilevatore all'osservazione, senza effettuare una valutazione di priorità di elementi che potrebbero indurlo a dedicare tutta l'attenzione su un particolare, che «sembra» importante, mentre potrebbe non esserlo.

E' necessario perciò osservare senza procedere a valutazioni.

L'osservazione e quindi la descrizione, sia generale dell'area del sinistro, che dei particolari dello stesso, va effettuata seguendo un orientamento prefissato.

Tale scelta è subordinata alla conformazione del luogo.

Così, volendo descrivere le condizioni generali di una arteria stradale e gli elementi su di essa riscontrabili, basta indicare l'orientamento seguito, che può riferirsi ai punti cardinali (es. nord-sud) o alla direzione tenuta da uno dei protagonisti.

Una volta prefissato l'orientamento seguito nella descrizione, il rilevatore è facilitato, in quanto ogni qualvolta dovrà localizzare elementi fissi o mobili, basterà riferirsi all'orientamento scelto.

Nel caso invece che la localizzazione di un elemento sia riferita ad un orientamento diverso da quello prescelto, bisognerà, evidenziarlo nella descrizione onde evitare di

incorrere in valutazioni fuorvianti ai fini della ricostruzione del sinistro.

La metodologia dell'osservazione e della descrizione può essere così riassunta:

-esame in «generale» dell'area del sinistro;

-esame dei «particolari» riscontrati.

L'area del sinistro

L'area interessata ad un sinistro stradale è il primo elemento di osservazione e descrizione.

Di essa vanno osservati: la configurazione geometrica, le caratteristiche, l'organizzazione del traffico, la segnaletica che ne regola l'uso, le condizioni in cui il sinistro si è verificato, e tutti gli altri elementi appresso illustrati, che hanno rilevanza ai fini del sinistro.

A) Configurazione e caratteristiche dell'area del sinistro

La strada, per il Codice della Strada, è l'area di uso pubblico, destinata alla circolazione dei veicoli, degli animali e dei pedoni.

Accettata tale definizione, vanno esaminati tutti i tipi di strada possibili.

Di essa vanno però osservati e descritti gli elementi caratterizzanti e, perciò, direttamente interessanti l'evento infortunistico.

L'area del sinistro può essere localizzata in un centro urbano o fuori del centro urbano. (Per la definizione di centro urbano vedasi art.3 c.d.s..)

Dal punto di vista geometrico l'area può configurarsi come: -rettilineo: strada non interessata da curve; -curva a visuale libera: tratto non rettilineo senza limitazioni di visuale; -curva senza visuale libera: tratto non rettilineo con limitazione di visibilità; -dosso: (ora raccordo concavo o convesso) tratto di strada con variazione di pendenza (art.3 c.d.s..).

Con riferimento ad infrastrutture particolari: -sottovia: strada interessata da strutture aeree di altre arterie; -cavalcavia: tratto di strada costruito su una struttura aerea, che sovrasta una arteria sottostante; -passaggio a livello: tratto di strada interessata da intersezioni in piano.

Il rilevamento dei veicoli coinvolti

Dopo aver osservato e descritto analiticamente l'ambiente in cui il sinistro si è verificato, l'operatore procederà al rilievo descrittivo dei veicoli coinvolti e dei conducenti.

Analogamente a quanto detto circa il rilievo dell'ambiente, anche per i protagonisti, dopo aver proceduto all'identificazione «in generale», è necessario descriverne la posizione occupata nello stato di quiete, le condizioni in cui sono rilevati e tutti gli altri elementi, in grado di darne la precisa conoscenza a chi poi dovrà pronunciarsi sull'evento.

Per il veicolo dovranno annotarsi il tipo, le caratteristiche costruttive (cilindrata,

potenza, portata utile, tara, peso complessivo ecc.), i dati di identificazione (targa, numero di telaio, marca o tipo per i velocipedi) e dati assicurativi.

Per i conducenti dovranno annotarsi: generalità patente di guida e altro come documento per esercitazione C.A.P. (certificato di abilitazione professionale) eventuali limitazioni prescritte sul documento di idoneità alla guida.

Di tali elementi non sempre è possibile venirne a conoscenza sul posto del sinistro.

E' frequente il caso cui gli operatori di Polizia Stradale giunti sul posto dell'evento infortunistico non trovino il conducente o i conducenti coinvolti perché già soccorsi e trasportati in ospedale.

In questo caso procederanno al rilievo di tutti gli elementi rinvenuti sull'area del sinistro, salvo integrarli poi con accertamenti esperiti presso i nosocomi, ove sono ricoverati gli infortunati.

Sul posto del sinistro è possibile reperire anche persone in grado di fornire informazioni sull'evento. L'operatore dovrà procedere ad annotarne le generalità e a verbalizzare le eventuali dichiarazioni (artt.351 e 357 c.p.p. o art.13 legge.689/81).

E' bene sentire le persone informate dei fatti, dopo aver proceduto ad effettuare tutti i rilievi, e non prima.

Il “*testimone*”, seppure in buona fede può influire sulla completezza del rilievo e, perciò, sulla futura ricostruzione.

Inoltre è provato che il “*testimone*” dà sempre una versione molto soggettiva del sinistro.

Ciò perché, pur prescindendo da casi possibili di malafede, e quindi di dolosa falsità, può essere rimasto scosso dall'improvviso verificarsi dell'evento o da altro e comunque dà la sua versione di quanto è accaduto che è diversa o incompleta da quella data dagli altri.

Inoltre la maggior parte di coloro che affermano di aver assistito all'incidente in realtà hanno osservato attentamente solo la parte successiva all'urto, perché è proprio il rumore dell'urto o della frenata che ha attirato la loro attenzione distogliendoli dai loro pensieri o occupazioni.

Perciò gli operatori diffidino del “*testimone oculare*” in grado di fornire una versione nitida e dettagliata di tutte le fasi dell'incidente.

Un “*testimone*” credibile è colui in grado di fornire dettagliate notizie circa la fase antecedente il sinistro, che è quella più importante ai fini della ricostruzione dello stesso, per ricercarne cause e responsabilità.

Si eviti pertanto di approfondire l'indagine “*testimoniale*” sulla fase culminante e conseguente, specie se intesa a chiarire lati oscuri.

E' preferibile ricostruire tali fasi secondo deduzioni logiche, servendosi di mezzi di

indagine di natura tecnica, che saranno illustrati nella parte dedicata alla ricostruzione del sinistro.

Concludendo, consigliamo all'operatore di procedere in fase di sopralluogo, alla immediata identificazione delle persone informate dei fatti, riservandosi di ascoltarle dopo avere proceduto al rilievo di tutti gli altri elementi, e si serva delle dichiarazioni per suffragare ciò che emerge dal rilievo obiettivo delle tracce, e non viceversa.

Ai sensi dell'art. 357 del nuovo Codice di Procedura Penale, le informazioni testimoniali rese sul luogo o nell'immediatezza del fatto, vanno verbalizzate.

L'esame particolareggiato dei veicoli e delle tracce:

Questo rilevamento deve essere esperito con particolare ocularità.

E' necessario determinare esattamente le distanze delle cose dai bordi della carreggiata, seguendo l'orientamento già prefissato per la descrizione dell'ambiente, e partendo da un punto di misurazione. E' ovvio che, per determinare l'esatta posizione occupata dalle cose, bisogna riferirsi ad uno o più punti fissi di facile riscontro.

Questo punto fisso, denominato caposaldo, serve per «ancorare» le misurazioni al terreno.

La scelta del caposaldo, cioè del punto fisso da cui iniziano le misurazioni e al quale tutte vanno riferite in sede di riscontro e di riproduzione planimetrica, deve cadere su un punto facilmente identificabile e inamovibile per almeno 5 anni.

Su ogni arteria stradale abbiamo sempre la possibilità, entro spazi ragionevoli, di trovare un punto che ci offra le garanzie di inamovibilità e di facile riscontro.

In tutte le strade extraurbane possono scegliersi le pietre chilometriche e ettometriche. Queste ultime, in particolare, essendo ad una distanza di 100 metri tra loro, offrono la possibilità di effettuare le misurazioni senza estendere le ricerche a spazi rilevanti.

Se non è possibile reperire pietre chilometriche o ettometriche occorre reperire altri punti di riferimento.

Può allora scegliersi il limite di un ponte, un'intersezione stradale, un edificio sito ai bordi della strada, la proiezione sulla carreggiata di un edificio sito nelle vicinanze.

Nel centro urbano è più semplice reperire punti fissi, perché la quasi totalità delle strade è fiancheggiata da edifici per civili abitazioni, contrassegnati da un numero civico.

E' sufficiente scegliere, come inizio delle misurazioni, l'ingresso di un civico o la proiezione dello stesso sulla carreggiata.

Nel caso che il sinistro interessi una strada urbana, che non offre la possibilità di reperire edifici, allora si ricerchi qualsiasi punto, purché costituito da un oggetto inamovibile e di facile identificazione.

Una volta determinato il punto di partenza delle misurazioni, si procede a descrivere e

localizzare tutto ciò che si rileva sull'area del sinistro.

Descrizione degli altri elementi accidentali

In sede di sopralluogo, dopo aver analiticamente descritto l'ambiente ove si è verificato il sinistro, si passa alla descrizione dei veicoli coinvolti e di tutti gli altri elementi mobili, direttamente o indirettamente interessati all'evento.

Di tutto ciò che è osservato, va descritta:

- La natura
- La posizione
- La condizione
- Le distanze intercorrenti.

Sul posto del sinistro è possibile rilevare veicoli coinvolti, persone ferite o decedute, tracce di sangue, tracce di vetri, parti meccaniche di veicoli o parti di carrozzeria, tracce di frenature, segni sulla carreggiata o su altre parti della sede stradale.

Per ognuno di tali elementi è necessario innanzi tutto osservarne e descriverne la natura, onde consentire una logica ricostruzione dell'evento. Per la determinazione delle distanze intercorrenti tra loro, è bene ricordare che l'esatta localizzazione dell'oggetto è fatta in sede di rilievo planimetrico.

Questo rilievo tecnico serve a suffragare ed integrare quanto descritto. E' necessario però che anche in questa fase, il rilevatore proceda secondo l'ordine di orientamento prefissato, ed effettui le misurazioni con la massima precisione.

Per quanto concerne posizione e condizione la descrizione deve necessariamente contenere i seguenti elementi: -per i veicoli a due ruote il lato sul quale sono adagiati, le eventuali parti mancanti a

seguito dell'urto, i danni subiti, eventuali segni di contatto con altri veicoli o elementi fissi, l'orientamento, lo stato d'uso dei pneumatici e l'efficienza di tutti i dispositivi di equipaggiamento.

-per i veicoli a quattro ruote, la posizione (ribaltata o di marcia, adagiata su un lato ecc.), l'orientamento (originario, obliquo, inverso), i danni subiti, le eventuali parti mancanti, lo stato d'uso dei pneumatici (se entro o fuori i limiti del c.d.s.), il rapporto di velocità inserito al cambio, lo stato d'uso dei freni, lo stato d'uso di tutti gli altri dispositivi di equipaggiamento di cui è munito e l'anno di fabbricazione.

Il veicolo va osservato e descritto, sia in relazione al suo stato d'uso e di efficienza prima del sinistro, sia in relazione ai danni subiti in conseguenza dell'evento.

Particolare ocularità è necessaria per la descrizione dei danni subiti, perché costituisce fattore rilevante per la valutazione dell'energia cinetica posseduta al momento dell'urto, e perciò, della velocità posseduta.

Del danno vanno descritte: natura, entità e ubicazione. -Per le persone decedute, la posizione (prona, supina, di fianco, scomposta, ecc.), le ferite evidenti che mostra, le eventuali parti del corpo mancanti.

Per le tracce di sangue, precisare se trattasi di macchioline a forma stellare o sfuggenti. Infatti quelle stellari indicano una caduta verticale del sangue da un corpo fermo o in leggero movimento. Quelle sfuggenti sono cadute da un corpo in accentuato movimento. Le macchie di grosse dimensioni sono dovute a contatto diretto dell'area con il corpo umano ed in particolare con la parte interessata all'emorragia. Se di grosse dimensioni, descriverne inoltre la forma approssimativa, prendendo il centro come punto di riferimento per le misurazioni.

-Per le tracce di vetri, indicare se le tracce sono a superficie ad espansione, che sono il risultato di una proiezione di cristalli, o a superficie racchiusa, che dimostrano una caduta di frammenti dovuta ad urto.

-Per i segni sull'asfalto, precisare se trattasi di abrasione, cioè di leggere incisioni del manto dovute a contatto con parti metalliche; scalfitture, dovute ad incisioni d'asfalto accentuate, causate anch'esse da contatto con parti metalliche.

Di tali tracce è necessario rilevare l'inizio, l'estensione, l'orientamento e la larghezza. Esse sono particolarmente utili per determinare il punto d'urto tra i protagonisti e ricostruire, con precisione le manovre compiute dagli stessi nella fase successiva alla collisione.

Il rilievo delle tracce di frenata

Considerata l'enorme importanza che le tracce di frenata rivestono circa l'accertamento della responsabilità, esse vanno accuratamente esaminate e rilevate.

Secondo l'intensità, le tracce di pneumatici, rilevabili sull'asfalto, possono dividersi in: -orme leggere o leggerissime, corrispondono di solito a frenate precauzionali o

all'inizio di un'energica azione frenante;

-orme marcate, sono caratterizzate da tracce scure ed intense, non omogenee, dalle quali è possibile rilevare le impronte del pneumatico. Esse sono conseguenti ad un'azione frenante molto energica, senza scorrimento delle ruote sul manto stradale. Tra l'altro, rappresentano anche l'azione frenante più efficace, in quanto non blocca le ruote del veicolo (vedasi sistema frenante A.B.S.);

-orme di scorrimento si presentano come traccia di pneumatico molto marcata e continua con segni di abrasione d'asfalto. Sono conseguenti ad un'azione frenante che ha prodotto il bloccaggio delle ruote. Le ruote bloccate strisciando sul piano asfaltato sono sottoposte ad un riscaldamento eccessivo con conseguente accentuato consumo della superficie d'appoggio ed abrasione del piano viabile.

Tutti e tre i tipi di traccia di frenata possono rilevarsi in una sola azione frenante. E' evidente perciò la necessità che il rilevatore descriva e misuri separatamente i singoli tratti della traccia.

Può perciò accadere di rilevare un primo tratto, rappresentato da una traccia leggera, che indica l'inizio della azione frenante, seguito poi da una traccia marcata e continua, indice di azione frenante energica, e in ultimo, da una traccia di scorrimento, dovuta al bloccaggio delle ruote.

La descrizione dei diversi tratti della traccia è quanto mai importante, al fine di valutare la reazione avuta dal conducente, o dai conducenti, di fronte all'avvistamento del pericolo improvviso, e poter così procedere alla ricostruzione della velocità tenuta ed alle manovre effettuate nella fase antecedente la collisione.

L'intensità delle tracce può essere:

- costante, quando sono uniformi per tutta la lunghezza;
- degradante, quando diminuiscono gradatamente;
- crescente, quando aumentano gradatamente d'intensità dal punto di inizio in poi. Queste tracce evidenziano altrettanti tipi di azione frenate. Nel primo caso, l'azione è stata costante, nel secondo, dopo un inizio energico, il conducente ha ridotto gradualmente l'azione frenante; nel terzo, al contrario, c'è stata un'azione frenante progressivamente più efficace.

L'andamento delle tracce di frenata

Per quanto concerne l'andamento, le tracce di frenata possono essere:

- parallele all'asse stradale, le tracce di frenata dimostrano che il veicolo, sottoposto ad azione frenante, non ha subito sbandamenti, continuando la marcia secondo la traiettoria avuta prima della frenata;
- oblique all'asse stradale, denotano sbandamento del veicolo e conversione laterale durante l'azione frenante. E' necessario descriverne esattamente l'angolo di sbandamento, per risalire alle ragioni, che possa imputarsi ad eccessiva velocità, alle caratteristiche del veicolo e/o della strada, oppure difettoso funzionamento dell'apparato frenante, al gonfiaggio dei pneumatici, scoppio di pneumatico (lo scoppio di un pneumatico nella fase antecedente la collisione, è evidenziato dalla particolare lesione slabbrata, rilevabile sullo stesso, e dalla traccia, con irregolarità accentuata, lasciata sul manto stradale);
- ad andamento sinuoso, denotano la parziale perdita di controllo veicolo da parte del conducente, con conseguente leggero sbandata. Sono riscontrabili con frequenza e sono sintomatiche di una azione frenante improvvisa ed energica, senza gradualità, conseguenti ad una reazione istintiva del conducente di fronte al pericolo. Molti conducenti, all'apparire improvviso del pericolo, istintivamente portano energicamente il piede al comando del

freno, irrigidendosi sul volante. E' la manovra tipica esaminata a posteriori, lascia sull'asfalto tracce di frenata marcata andamento sinuoso. Dopo la reazione istintiva, qualora il conducente abbia posto in essere manovre più razionali è possibile riscontrare tracce parallele o, al contrario, tracce di accentuato sbandamento, con conseguente collisione o fuoriuscita di strada;

-interruzioni più o meno regolari, denotano una azione frenante discontinua, non regolare, dovuta ad anomalie del sistema frenante o all'irregolare azionamento dello stesso da parte del conducente;

-disposte su più linee, denotano uno sbandamento del veicolo durante la conversione laterale dello stesso. Durante tale fase, il veicolo si è trovato con le ruote anteriori in scorrimento trasversale, contemporaneamente al bloccaggio delle ruote posteriori.

Nelle tracce lasciate da veicoli con più assi è frequente trovare impronte sovrapposte, o disposte su più linee.

In particolare, per i veicoli complessi (autotreni, autoarticolati) dato il numero di assi e delle relative ruote, sotto l'azione frenante, queste non hanno lo stesso grado di rotolamento o di bloccaggio; molto spesso nell'azione frenante ci sono ruote bloccate e altre che continuano il rotolamento.

Se uno dei veicoli è ad esempio una motrice, essa subisce uno sbandamento a ruote bloccate, mentre il rimorchio continua nel rotolamento, l'impronta rilevabile sul terreno è disposta su più linee, con diversi gradi di intensità e con tracce di scorrimento trasversale;

-ritornanti, disposte cioè con andamento inverso all'originaria direzione di marcia del veicolo. Denotano la completa perdita di controllo veicolo da parte del conducente.

La forma.

Secondo la forma la traccia di frenata può essere: -eccessiva; -a sezione larga e slabbrata, sono caratteristiche di un pneumatico con insufficiente

pressione di gonfiaggio che ha aumentato in larghezza la superficie di appoggio; -a sezione larghissima, denotano uno scorrimento trasversale della ruota rispetto alla traiettoria di marcia;

-a diversa intensità, sono caratteristiche di un'azione frenante, ove il peso del veicolo sollecitato per forza centrifuga, ha gravato di più sulle ruote di un lato. E' la traccia tipica di un'azione frenante operata in curva;

-a forma asimmetrica, sono conseguenti ad una fase di accentuato sbandamento, ove il veicolo, sotto l'azione frenante, abbia fatto fulcro sulle ruote anteriori o posteriori, riproducendo sul piano viabile non due tracce parallele, ma più tracce di diversa forma ed intensità.

La localizzazione del punto d'inizio e fine della frenata.

Localizzare esattamente il punto d'inizio di una traccia di frenata, significa determinare con esattezza lo spazio occupato dal veicolo nella fase antecedente la collisione, nel punto cioè in cui il conducente, avendo avvistato il pericolo o l'ostacolo improvviso, ha deciso di porre in essere l'azione frenante e le ruote hanno, conseguentemente, subito un aumento di attrito, reso visibile dall'impronta sull'asfalto.

Tale localizzazione è necessaria, non solo ai fini del calcolo della velocità tenuta, ma anche per determinare il rispetto o meno di alcune norme del Codice della Strada, come gli articoli 143 e 144 (posizione sulla carreggiata e circolazione per file parallele).

Una traccia, localizzata al centro della sede stradale, dimostra chiaramente che il veicolo non marciava a destra.

Da quanto illustrato, circa le tracce di frenata, risulta chiara la primaria importanza da esse rivestita per la ricostruzione del sinistro nelle varie fasi e la necessità che il rilevatore proceda, con la massima obiettività ed ocularità, senza farsi distogliere da affrettata ricostruzione dell'evento.

La ricostruzione va operata dopo aver proceduto ai rilievi, e non prima.

A volte basta un elemento, anche piccolo, non rilevato, che può portare a ricostruzioni inesatte e perciò a giudizi errati sulla responsabilità civile e penale dell'evento.

Altri rilevamenti

Con tale definizione, si comprendono tutte quelle indagini possibili, in sede d'incidente stradale, che possono accompagnare i rilievi descrittivi e planimetrici.

Queste indagini non è possibile elencarle tutte perché di difficile previsione.

Sulla strada sono trasportate materie di ogni tipo e pericolosità.

Può verificarsi un sinistro, in cui sono richiesti accertamenti chimici sulle materie trasportate, per valutarne gli effetti prodotti o quanto abbiano potuto influire sull'evento. Possono richiedersi accertamenti sanitari su animali trasportati per valutare i possibili pericoli d'inquinamento o l'idoneità al consumo.

A volte si verificano casi di sinistri in cui perdono la vita persone non identificate.

In questo caso si rendono necessari rilievi dattiloscopici, per cercare di accertare l'identità, dopo aver inutilmente esperito ogni altro strumento d'indagine.

I casi possibili sono tanti e, conseguentemente, anche gli accertamenti sono diversi e di varia natura.

C'è un tipo di rilievo però che è utilissimo, può essere esperito sempre senza particolare difficoltà ed è di grandissima utilità ed efficacia: il rilievo fotografico.

I rilievi fotografici

La macchina fotografica, se usata da mano esperta, può essere uno strumento di estrema utilità per la ricostruzione del sinistro.

La fotografia è in grado di fermare la realtà osservata e permettere in ogni tempo di esaminarla, anche alla luce di fatti nuovi, nel frattempo emersi.

In ciò la sua utilità, come completamento dell'indagine e come verifica e riscontro di quanto descritto in sede di sopralluogo.

All'occhio dell'osservatore è possibile che sfuggano particolari anche importanti, all'occhio meccanico della macchina fotografica, No.

Questo non significa che il rilievo fotografico può sostituire quello descrittivo o che la macchina fotografica, usata da esperto, possa sostituire il rilevatore.

Le capacità della macchina vanno messe al servizio del rilevatore, perché questi possa avere a disposizione accertamenti tecnici di verifica, inoppugnabili ed immutabili.

Per fare questo però non basta essere esperti della macchina, ma è necessario sapere come va usata nel campo infortunistico.

Il rilievo fotografico va esperito seguendo la stessa metodologia usata per quello descrittivo.

Prima si fotografa in «generale» l'ambiente del sinistro e poi si passa ai «particolari».

Si inizia col fotografare l'insieme, visto da due punti estremi e opposti, ottenendo così la visione fotografica dell'area vista da due punti, e con senso di osservazione coincidente con quello di marcia dei veicoli coinvolti.

Se invece l'area del sinistro è formata da una intersezione stradale, va fotografata almeno da tanti punti quante sono le arterie che vi confluiscono, ottenendo, anche in questo caso, una riproduzione fotografica dell'ambiente, visto da tanti punti quante sono le strade confluenti e le direzioni di marcia dei protagonisti.

Se l'operatore ha la possibilità di servirsi di oggetti in grado di elevare, in altitudine, il suo punto di osservazione, è consigliabile servirsene. Potrebbe, infatti, avere la possibilità di salire sul tetto di un veicolo e fotografare dall'alto l'insieme dell'ambiente. La fotografica dall'alto evidenzia particolari non rilevabili da quella in piano. Quest'ultima non è in grado di evidenziare quei particolari che risultano defilati da altri oggetti secondo il piano di osservazione. Esaurita la fase di osservazione «in generale» del sinistro, si passa a fotografare i particolari, tenendo presenti le seguenti indicazioni: -le persone decedute che si trovano sul posto del sinistro in posizione supina o prone

vanno fotografate dall'alto per evidenziare la posizione assunta nella fase terminale dell'evento. Se la persona deceduta si trova in posizione seduta od appoggiata ad un oggetto qualsiasi, va fotografata puntando l'obiettivo verso l'addome. La fotografia va poi

ripetuta da più posizioni in modo da comprendervi anche l'ambiente immediatamente circostante.

-I veicoli danneggiati vanno fotografati da più punti di osservazione al fine di evidenziare la natura e l'entità delle deformazioni subite. Tra i punti di osservazione scelti almeno uno deve essere di fronte e quasi sul prolungamento dell'asse della traiettoria d'urto, ed un altro ad angolo retto rispetto al primo. In merito, va ricordato che le deformazioni delle carrozzerie dei veicoli possono essere evidenziate, per ottenere una migliore riproduzione fotografica, circoscrivendole con gesso bianco o con calce.

-Le tracce di frenata, quelle prodotte da parti meccaniche o dalla carrozzeria dei veicoli, sparse sulla sede stradale, i cristalli, il terriccio, gli oggetti di vestiario, o di altra natura, possono essere resi più evidenti, circoscrivendoli con gesso di colore bianco.

Con il gesso si segna l'esterno in modo da evidenziare il punto di contatto tra il veicolo e l'ostacolo ed i danni subiti da entrambi a seguito della collisione.

Se l'urto tra il veicolo ed un ostacolo (es. guard-rail) è avvenuto nella fase antecedente alla collisione con altro veicolo, la traccia d'urto va evidenziata in ogni suo aspetto, perché elemento importantissimo ai fini della ricostruzione del successivo evento infortunistico.

Da quanto detto, appare evidente come il rilievo fotografico va effettuato, non solo conoscendo le capacità e le modo d'impiego della macchina, ma anche secondo una metodologia finalizzata alla ricostruzione del sinistro.

Perché il rilievo assolva la sua funzione, è necessario inoltre tener presente che le fotografie possono alterare la reale posizione delle cose, perché danno una falsa immagine prospettica degli spazi osservati.

Fotografando l'insieme di un sinistro, le distanze intercorrenti tra le cose osservate sembrano minori di quelle reali; le curve, in fotografia, appaiono più corte e ristrette di quanto lo siano nella realtà e la distanza di un veicolo dal ciglio della strada sembra diversa secondo il punto da cui è fotografato.

Ecco quindi la necessità di fotografare le cose da più punti, ed annotare le distanze intercorrenti tra le cose osservate ed il punto di osservazione.

Con giusta annotazione, il fotogramma risulta integrato da un elemento idoneo ad eliminarne il possibile errore di valutazione, a riprova di come il rilievo fotografico deve essere considerato un'utilissima, e a volte indispensabile, integrazione del rilievo descrittivo.

Da solo, non consentirà mai la ricostruzione del sinistro e la ricerca della responsabilità; unito ad un rilievo descrittivo, lo completa e fornisce elementi di prova inconfutabili.

Restituzione grafica del rilevamento planimetrico

E' un'operazione effettuata dall'ufficio cui appartiene l'operatore che ha proceduto al rilievo planimetrico.

Sul posto del sinistro, il rilievo non può essere effettuato in scala, per ovvie ragioni.

L'operatore procede, infatti, a localizzare, con il sistema delle triangolazioni, tutti gli elementi rilevati.

La restituzione grafica è effettuata secondo una scala proporzionale tra le misure reali e quelle grafiche.

La scelta della scala è fatta dopo aver esaminato l'entità dell'evento e le dimensioni degli spazi da riportare in planimetria.

Più grandi sono gli spazi, più piccola sarà la scala scelta.

Solitamente, si usa scegliere la scala 1:100, che consente una buona riproduzione grafica e presenta facilità di calcolo nella determinazione delle misure reali, corrispondenti a quelle grafiche.

Ove la strada assume un andamento curvilineo, le tracce non risultano equidistanti in ogni loro punto dal margine destro della strada; per cui si avrà cura, oltre a misurarne l'inizio ed il termine, di fissare con opportune quote anche più punti intermedi.

Sistema della triangolazione.

E' il sistema più preciso, giacchè elimina tutti gli errori di valutazione, anche se minimi, che si possono commettere quando, «ad occhio», si tende la corda metrica in posizione ortogonale al limite della strada o ai bordi del marciapiede cioè quando non si usa lo squadro.

E' nell'uso comune degli agenti che nella maggioranza dei casi intervengono nelle strade della città, mai eccessivamente larghe e sempre ben delimitate.

Il sistema della TRIANGOLAZIONE offre lo svantaggio di non evidenziare immediatamente le posizioni dei veicoli; posizioni che tuttavia si rilevano con estrema precisione quando vengono riportate, mediante l'uso dei compassi, sulla pianta planimetrica in scala.

Un esempio assai semplice è dato dalla figura n.8, sulla quale si notano i due punti fissi, o capisaldi, A e B.

Da ognuno di tali punti, di cui deve essere nota la distanza (che prende il nome di base), si dipartono due quote che raggiungono rispettivamente gli spigoli di destra dell'autovettura. Il metodo descritto si dice «della intersezione in avanti».

All'uopo si farà coincidere lo ZERO della corda metrica dapprima sul caposaldo A, rilevando le quote 1 e 2; quindi sul caposaldo B rilevando le quote 3 e 4.

La triangolazione è poi pressoché indispensabile nelle arterie curvilinee, con bordi

stradali non bene delimitati, prive di marciapiedi, e comunque dove non è facile trovare immediati punti di riferimento (vedasi figura n. 9).

La comunicazione del sinistro al Pubblico Ministero

La comunicazione al P.M. della notizia di reato, delle attività compiute e delle fonti di prova individuate, costituisce, ai sensi dell'art.347 del nuovo Codice di Procedura Penale, un obbligo specifico per la Polizia Giudiziaria.

Tale obbligo, va assolto, al massimo, entro 48 ore dalla acquisizione della notizia di reato. "La comunicazione è data immediatamente, anche in forma orale. Alla comunicazione orale deve seguire senza ritardo quella scritta".

In sede di sinistro stradale, la comunicazione al P.M., trova la sua fonte giuridica nel Codice Penale, che agli articoli 589 e 590 prevede due specifici reati: omicidio colposo e lesioni colpose.

Verificatesi la morte o le lesioni, si configurano rispettivamente due reati, che per la Polizia Giudiziaria costituisce obbligo di intervento anche se l'incidente non è avvenuto su una strada (articoli 11 e 12 del Codice della Strada) e di comunicazione al P.M. (art. 347, c.p.p.), anche se con modalità diverse.

Sinistro con esito mortale

Il reato di omicidio colposo, previsto dall'art. 590 c.p., è perseguibile d'ufficio e, perciò, nessun dubbio sull'obbligo per la P.G. di intervenire, di procedere e di comunicazione al P.M..

Avuta la notizia del sinistro, scatta per la P.G. l'obbligo di intervento sul posto ove procederà agli accertamenti urgenti sui luoghi, sulle cose e sulle persone (esclusa l'ispezione) e, se necessario, procede a sequestro del corpo di reato e delle cose a questo pertinenti (art. 354/2° e 3° comma c.p.p.).

Secondo il primo comma dell'art.354, "gli ufficiali e gli agenti di P.G. curano che le tracce e le cose pertinenti al reato siano conservate e che lo stato dei luoghi e delle cose non venga mutato prima dell'intervento del Pubblico Ministero".

La formulazione dell'art.354 non lascia dubbi sull'obbligo di avvertire immediatamente il P.M. e di provvedere a conservare lo stato dei luoghi e delle cose in attesa del suo intervento.

Solo se vi è pericolo che le tracce di reato si disperdano o si modificano e il P.M. non può intervenire tempestivamente, gli ufficiali di P.G. compiono i necessari accertamenti e rilievi sullo stato dei luoghi e delle cose.

Poiché la morte di una persona comporta degli adempimenti medico legali e di polizia

mortuaria, da effettuarsi entro tempi brevissimi si rende necessario procedere alla immediata segnalazione del fatto indicando i protagonisti, le circostanze di tempo e di luogo e l'esito del sinistro, senza soffermarsi sulle cause.

La immediata comunicazione telefonica al P.M., che potrà anche recarsi sul posto per autorizzare la rimozione della salma, è necessaria per consentire gli accertamenti medico legali, quali la ricognizione esterna, l'eventuale autopsia e la conseguente restituzione della salma per la sepoltura.

Questa prima comunicazione va effettuata entro tempi brevissimi e comunque mai oltre le ventiquattro ore dall'evento. Successivamente, entro 48 ore dal sinistro, vanno trasmessi al P.M. gli atti di P.G. compiuti in sede di intervento.

I veicoli, coinvolti nel sinistro, sono sottoposti a sequestro al fine di conservare le tracce del sinistro e consentire a richiesta delle parti o d'ufficio eventuali perizie tecniche.

Ai sensi dell'art. 354/2° c.p.p. il sequestro è un atto di P.G. di competenza del solo ufficiale di P.G., ma nei casi di particolare necessità e urgenza può essere compiuto anche da agenti di P.G.

L'atto può essere compiuto ad iniziativa della P.G. solo nell'immediatezza del fatto e nella impossibilità che il P.M. intervenga.

E' bene, perciò, prendere immediati contatti con il P.M. per avere direttive precise, non ultimo il sequestro dei veicoli.

Questo atto di P.G., ai sensi dell'art. 355/2°, va trasmesso entro 48 ore al P.M. per la convalida.

Copia del verbale di sequestro va rilasciata alla parte interessata; alla stessa va notificata copia dell'atto convalidato.

Per quanto concerne la competenza, i rilievi e gli eventuali sequestri, possono essere effettuati dagli ufficiali di P.G. e, in caso di necessità e urgenza, anche dagli agenti di P.G..

Nel caso frequentissimo, che il P.M. sia impossibilitato ad intervenire, la Polizia Giudiziaria provvede a tutti i rilievi descrittivi, fotografici e planimetrici e ad ogni altra indagine ritenuta indispensabile e non rinviabile.

Acquisita la notizia del reato e gli elementi rilevati sul posto del sinistro, la P.G. entro 48 ore deve comunicare al P.M. tutte le attività svolte e le fonti di prova individuate (art.347 nuovo C.P.P.).

In questa comunicazione, dovranno essere elencate le fonti di prova e le attività compiute, delle quali vanno trasmesse le relative documentazioni.

Così, ad esempio, vanno indicate le persone informate dei fatti identificate sul posto e non sentite oppure il verbale di sommarie informazione redatto sul luogo o nell'immediatezza del fatto (art. 357/2°, c.p.p.) i verbali di sequestro operati.

Deve contenere inoltre "gli elementi essenziali del fatto e gli altri elementi sino ad allora raccolti", "giorno ed ora in cui ha acquisito la notizia" e, "quando è possibile, le generalità il domicilio e quanto altro valga alla identificazione della persone nei cui confronti vengono svolte le indagini, della persona offesa e di coloro che siano in grado di riferire su circostanze rilevanti per la ricostruzione dei fatti".

Avuta questa comunicazione, il P.M. assume formalmente la direzione delle indagini e la P.G. "compie gli atti ad essa specificatamente delegati a norma dell'art.370 c.p.p. e tutte le attività di indagini che, nell'ambito delle direttive impartite, sono necessarie per accertare i reati ovvero siano richieste da elementi successivamente emersi".

In casi ordinari, in cui tutti gli atti sono espletati "sul luogo e nell'immediatezza del fatto", la P.G. potrà, con la comunicazione, chiedere o segnalare al P.M. la necessità di procedere ad una indagine specifica e riservarsi di trasmettere l'esito degli accertamenti esperiti come rilievi fotografici e planimetrici, che richiedono tempi tecnici superiori alle 48 ore citate.

Nel trasmettere i fascicoli dei rilievi planimetrici e fotografici, che costituiscono parti fondamentali della ricostruzione del sinistro, la Polizia Giudiziaria, previa intesa con il P.M., potrà accompagnarli con una relazione conclusiva che, in pratica, avrà il contenuto del precedente rapporto di P.G. ove, alla luce delle risultanze emerse da tutte le indagini esperite, d'iniziativa o su delega, e dai rilievi effettuati sul luogo del sinistro, sarà fornita la ricostruzione dell'evento in ogni sua fase, senza, ovviamente, pronunciarsi sulle responsabilità delle parti.

E' necessaria, comunque, la preventiva intesa con il P.M., perché questa seconda comunicazione non è un atto dovuto e acquista il valore di atto interno (art. 433 c.p.p.) e, come tale, rimane nel fascicolo del P.M. e non potrà fare parte del fascicolo dibattimentale.

Tutti i verbali relativi agli atti di P.G. esperiti sui luoghi e sulle cose, andranno invece nel fascicolo dibattimentale (art.431) e, perciò, anche a disposizione delle parti processuali.

Se il P.M., avuta la comunicazione della notizia del reato, non solo assumerà la direzione delle indagini, ma richiederà la sola trasmissione dei singoli verbali degli atti espletati sul posto, o delegati successivamente, senza alcuna relazione ricostruttiva dell'evento, la Polizia Giudiziaria provvederà a quanto richiesto e si limiterà a trasmettere i fascicoli dei rilievi espletati e i verbali degli atti effettuati.

Sinistro con lesioni

Il reato di lesioni colpose a causa di sinistro stradale è perseguibile d'ufficio solo se si tratta di lesioni gravi, gravissime o mortali. Negli altri casi è necessaria la querela della persona offesa.

In sede di sinistro stradale gli organi addetti al rilevamento, acquisiscono la notizia del

reato nell'immediatezza del fatto cioè quando sono chiamati ad intervenire sul luogo del sinistro che ha provocato le lesioni;

La notizia del reato è costituita dal referto medico.

In caso di sinistro stradale gli organi sanitari emettono sempre il referto, notiziandone le autorità di Polizia.

Questa loro attività di emissione di referto trova giustificazione nel fatto che, giuridicamente, la lesione costituisce reato, anche se la perseguibilità è subordinata alla presentazione della querela ed anche perché la natura delle stesse potrebbe anche non essere colposa e, quindi, perseguibile d'ufficio.

Pur in presenza della perseguibilità a querela, del reato di lesioni colpose, la comunicazione al P.M. della notizia di reato, è da considerarsi atto dovuto, per i seguenti motivi: -le lesioni colpose costituiscono reato e la querela non influisce sulla configurazione giuridica del fatto, ma solo sulla sua perseguibilità; -il referto è una denuncia qualificata di reato, diretta al P.M., esso viene trasmesso

agli organi di Polizia, perché questi ultimi hanno l'obbligo di riferirla; -l'archiviazione di un fatto per mancanza di una condizione di perseguibilità, qual è

la querela, è di competenza esclusiva dell'A.G.

Inoltre, è da tenere presente che il c.p.p., art.346, prevede che " in mancanza di una condizione di procedibilità che può ancora sopravvenire, possono essere compiuti gli atti di indagine preliminare necessari ad assicurare le fonti di prova e, quando vi è pericolo nel ritardo, possano essere assunte le prove previste dall'art. 392".

Una volta acquisita la notizia del reato, a seguito di intervento e ricevuto il referto, nasce l'obbligo per la P.G. di riferire, tempestivamente, al P.M. competente per territorio la notizia del fatto entro il termine di 48 ore «dall'inizio della attività di indagine», nel caso che la prognosi sia superiore ai 40 giorni; negli altri casi invece

bisogna seguire il procedimento previsto per i reati di competenza del giudice di pace.

Va evidenziato, che la fase delle indagini preliminari presenta delle differenze rispetto al rito ordinario, in quanto sono attribuiti alla polizia giudiziaria nuovi poteri.

In particolare possiamo notare come, mentre nel procedimento dinanzi al Tribunale il Codice di Procedura penale attribuisce alla polizia giudiziaria il potere di effettuare indagini di propria iniziativa fino all'iscrizione della notizia di reato sul registro degli indagati, perché dopo tale momento la polizia può continuare e compiere indagini ma la direzione di esse spetta al Pubblico Ministero; nel procedimento dinanzi al Giudice di Pace invece il decreto 274/2000 dispone che la titolarità delle indagini rimanga in capo alla P.G., la quale ha l'obbligo di consegnare

l'esito delle indagini al Pubblico Ministero entro 4 mesi dall'acquisizione della notizia di reato.

In pratica la polizia giudiziaria può compiere liberamente i seguenti atti di indagine quali: la raccolta di sommarie informazioni da persone a conoscenza dei fatti, l'acquisizione della consulenza tecnica (se però l'accertamento tecnico non è irripetibile), l'interrogatorio e il confronto (se però ad essi non partecipi l'indagato), le perquisizioni e i sequestri.

Il limite dei poteri è previsto invece dall'art. 13 del decreto che prevede che per alcuni atti è necessaria la specifica delega del P.M.

Infatti necessitano di autorizzazione:

- 1 Gli accertamenti tecnici irripetibili, gli interrogatori e confronti cui partecipi l'indagato;
- 2 Le perquisizioni e i sequestri quando ci si trovi al di fuori delle condizioni previste dal codice che legittimano la polizia giudiziaria ad effettuarli di propria iniziativa (es. non sarà necessaria l'autorizzazione per eseguire la perquisizione nella flagranza di reato o di eseguire il sequestro in caso di pericolo che le cose o le tracce del reato si alterino o disperdano o si modificino ed il P.M. non possa intervenire tempestivamente)

Al termine dell'indagine che devono comunque essere compiute entro 4 mesi dall'acquisizione della notizia di reato, la polizia giudiziaria compila la relazione conclusiva chiedendo al P.M. l'autorizzazione a disporre la comparizione dell'indagato davanti al Giudice di Pace (art.11).

Spetterà al P.M. disporre il compimento di altre indagini, l'archiviazione o il rinvio a giudizio.

Nel caso in cui il P.M. riterrà fondata la richiesta di imputazione e sufficienti gli elementi raccolti autorizzerà la citazione in giudizio dell'indagato.

Spetterà alla polizia giudiziaria (in particolare ad un'ufficiale della P.G.) di provvedere a citarlo in giudizio "sulla base dell'imputazione formulata dal P.M." (art.20).

Tale attribuzione costituisce una rilevante deroga al procedimento ordinario.

Ad ogni buon conto la comunicazione della notizia di reato al P.M. va sempre effettuata e deve contenere le notizie atte a identificare i coinvolti, fornire la indicazione di tempo e l'entità delle lesioni riportate con le generalità degli infortunati.

Queste notizie sono indispensabili perché nel caso di presentazione di querela, direttamente presso l'A.G. o presso organi di Polizia Stradale diversi da quello che è intervenuto, il P.M. sarà in grado di darne notizia all'Organo di Polizia titolare per i successivi adempimenti .

RICOSTRUZIONE CINEMATICA DEL SINISTRO (Esempio)

FASE ANTECEDENTE

Il veicolo (tipo e targa) condotto da (nome e cognome del conducente) percorreva la strada..... con direzione di marcia Procedeva a (destra, sinistra, senza tenere strettamente la destra) e a velocità (elevatissima, non moderata, moderata).

Giunto all'altezza (indicare località o progressiva chilometrica) effettuava manovra di (descrivere la manovra posta in essere come: sorpasso svolta a destra o sinistra, attraversamento, ecc.), senza ottemperare all'obbligo di (descrivere l'eventuale violazione alle norme di comportamento o alla segnaletica) venendo a collisione con il veicolo (tipo e targa) condotto da (nome e cognome del conducente).

Quest'ultimo percorreva la strada con direzione di marcia Procedeva a ed a velocità (come sopra).

Giunto all'altezza della (indicare la località come sopra), veniva a collisione con il primo veicolo nel momento in cui effettuava (descrivere la eventuale manovra effettuata).

FASE CULMINANTE L'urto di (forte, media e lieve) entità, interessava la parte (ant., post., laterale, sx o dx) del primo veicolo e la parte del secondo, e si concretizzava (descrivere la localizzazione del punto d'urto in relazione agli spazi di pertinenza dei singoli veicoli).

FASE SUSSEGUENTE

A seguito della collisione, il primo veicolo (descrivere la traiettoria seguita e le tracce lasciate, es. effettuava una rotazione in senso antiorario), e si arrestava ad una distanza di mt.....dal punto di collisione, in posizione (di marcia, ribaltato, adagiato su un lato) con orientamento (originario, inverso obliquo) mentre il secondo veicolo, dopo aver effettuato (descrivere come sopra) si arrestava anch'esso a mt. (descrivere la posizione l'orientamento e la localizzazione dello stato di quiete come per l'altro veicolo).

I conducenti (e eventuali trasportati) a seguito della collisione dei veicoli, (descrivere eventuali traiettorie diverse dai veicoli, come sbalzati fuori dell'abitacolo e localizzati rispettivamente a (oppure rimanevano nell'abitacolo dei veicoli) e riportavano lesioni per le quali (descrivere gli esiti, es., decedevano sul posto, oppure venivano presso l'Ospedale di

trasportati

ove venivano giudicati guaribili in giorni..... come da certificazione medica allegata.

OSSERVAZIONI

Nella fase antecedente la collisione, il primo veicolo lasciava impronte sul manto stradale (descrivere natura, andamento, estensione ed intensità delle tracce rilevate) che evidenziano come lo stesso nella fase di avvicinamento al punto di collisione si trovasse (descrivere la condizione o posizione del veicolo rispetto a quanto richiesto dalle norme, da principi di prudenza o da particolari condizioni dell'ambiente), mentre il secondo veicolo (descrivere come sopra).

Contestazione di infrazioni a seguito di sinistro e modalità operative

-Infrazioni direttamente connesse alle cause del sinistro:

secondo l'art. 222 del Codice della Strada "qualora da una violazione delle norme di cui al presente Codice, derivino danni alle persone il giudice applica con la sentenza di condanna le sanzioni amministrative pecuniarie previste, nonché le sanzioni amministrative accessorie della sospensione o della revoca della patente.

Quando dal fatto derivi una lesione personale colposa la sospensione della patente è da quindici giorni a tre mesi. Quando dal fatto derivi una lesione personale grave o gravissima la sospensione della patente è da uno a sei mesi. Nel caso di omicidio colposo la sospensione è da due mesi a un anno.

Il giudice può applicare la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente nell'ipotesi di recidiva reiterata specifica verificatasi entro il periodo di cinque anni a decorrere dalla data della condanna definitiva per la prima violazione".

Per l'attuazione di tali previsioni normative, il primo e secondo comma dell'art. 223, indicano le modalità operative da seguire:

«Nelle ipotesi di reato per le quali sono previste le sanzioni accessorie di cui all'articolo 222, commi 2 e 3, l'agente od organo accertatore della violazione ritira immediatamente la patente e la trasmette, tramite il proprio comando o ufficio, alla Prefettura competente.

Se il ritiro immediato non è per qualsiasi ragione possibile, il verbale di contestazione è trasmesso senza indugio alla Prefettura competente.

Il prefetto, appena ricevuta la patente ai sensi del comma 1, ne dispone, sentito il competente ufficio della M.C.T.C., che deve esprimere parere entro quindici giorni dalla richiesta, la sospensione provvisoria della validità fino al massimo di un anno.

Il provvedimento è scritto sulla patente e comunicato all'ufficio della M.C.T.C. Se la patente non è stata ritirata, il prefetto, appena ricevuto il verbale di contestazione, emette

l'ordinanza di sospensione provvisoria ed ordina all'intestatario di consegnare la patente, entro quindici giorni dalla comunicazione dell'ordinanza stessa, presso il proprio ufficio: anche questo provvedimento è scritto e comunicato come sopra disposto.

Pertanto, all'atto del rilevamento del sinistro, qualora siano accertati il reato conseguente (omicidio colposo, lesioni personali lievi, gravi o gravissime) e sia di sicura evidenza la violazione che ha causato l'evento, gli operatori possono procedere al ritiro immediato della patente di guida che sarà trasmessa, a cura del Comando o ufficio di appartenenza, alla Prefettura che l'ha rilasciata, entro 5 giorni dal ritiro.

Il prefetto, sentito l'ufficio provinciale M.C.T.C. dispone la sospensione entro i limiti previsti per il reato commesso.

Se la patente non è stata ritirata, il prefetto, appena ricevuto il verbale di contestazione, emette l'ordinanza di sospensione provvisoria ed ordina all'intestatario di consegnare la patente, entro cinque giorni dalla comunicazione dell'ordinanza stessa, presso il proprio ufficio: anche questo provvedimento è scritto e comunicato come sopra disposto.

I provvedimenti di sospensione sono annotati sul documento.

Modalità operative

Il nuovo Codice della Strada ha previsto la possibilità di procedere al ritiro immediato della patente di guida nel caso di sinistri con lesioni o con esito mortale conseguenti ad una violazione delle norme dello stesso testo unico.

L'operatore di Polizia Stradale perciò, nel caso che sul posto del sinistro accerti che si sono verificati danni alle persone e accerti la violazione che ha causato il sinistro procede a ritirare immediatamente la patente.

Se manca la conoscenza di uno o entrambi gli elementi di cui sopra non si procede al ritiro immediato.

A tal fine, è bene ricordare che se è facile accertare i danni alle persone che devono essere certificati, non bastando le dichiarazioni dell'interessato che accusa malore e si riserva di recarsi dal medico, non sempre è agevole accertare sul posto la norma violata e l'autore della trasgressione.

Molto spesso la norma violata è individuata a seguito della ricostruzione dell'evento in ogni sua fase.

Oltre a tali difficoltà obiettive di individuazione certa della norma violata, considerazioni di ordine pratico sconsigliano il ricorso generalizzato alla contestazione immediata della violazione e al ritiro della patente di guida.

Contestare una norma di comportamento a seguito di sinistro significa che secondo il rilevatore, la causa o una delle cause, del suo verificarsi, vanno ricercate nella condotta di

guida del conducente che ha violato i precetti imposti. In considerazione di ciò, le contestazioni delle norme, che influiscono direttamente o indirettamente sulle cause e responsabilità, quando non siano di inconfutabile evidenza, è consigliabile effettuarle dopo aver attentamente ricostruito il sinistro e valutato tutti gli elementi raccolti.

In tal modo, si assicura il raggiungimento di tre scopi importantissimi:

- 1 contestazioni suffragate da elementi obiettivi raccolti e valutati accuratamente;
- 2 unicità di indirizzo da parte dell'ufficio da cui dipende l'operatore. Se nei casi dubbi la contestazione è lasciata alla valutazione del singolo

operatore difficilmente l'ufficio assicurerà un orientamento costante e univoco.

Ci si troverebbe di fronte ad interpretazioni diverse di casi simili o analoghi.

Per evitare ciò è consigliabile che la ricostruzione sia esaminata dal responsabile dell'ufficio che, d'intesa con il rilevatore, valuterà la eventuale violazione da contestare;

Evitare spiacevoli situazioni sul posto del sinistro, come discussioni con le parti interessate.

E' ovvio che, se l'operatore, nei casi in cui potrebbero essere ipotizzabili corresponsabilità nelle manovre attuate dai protagonisti, sul posto del sinistro, procede a contestazioni di infrazioni concernenti norme direttamente influenti sulla responsabilità dell'evento, agli occhi degli interessati assume le vesti di colui che ha già celebrato un processo sul fatto ed ha emesso anche la sentenza di colpevolezza a carico di una parte.

In questo caso, l'operatore si troverà ad affrontare le accese discussioni di difesa della parte ritenuta colpevole, mentre avrebbe la tacita o palese gratitudine dell'altra.

Tali situazioni non sono certo tra le più ambite o ricercate per gli operatori di Polizia che, nell'esercizio delle loro funzioni, hanno il dovere di essere (ed apparire) funzionari obiettivi ed imparziali.

L'operatore, perciò, non si pronunci mai sulle cause e responsabilità del sinistro, specie nei sinistri ove tali fattori non siano chiari ed inequivocabili.

Il rimandare ogni contestazione, che rappresenta sempre la sintesi di un «giudizio» espresso dall'operatore su un fatto giuridicamente rilevante, significa anche dimostrare serietà professionale, ocularità d'indagine e rispetto della propria funzione.

Al contrario, pronunciare «sentenze» sul fatto appena conosciuto, è sintomo di superficialità nell'esercizio della propria funzione.

Per sostenere la tesi contraria, che vuole l'immediatezza della contestazione, si potrebbe far riferimento all'art. 200 del nuovo Codice, che la prevede come norma mentre **l'eccezione è costituita dalla notificazione (art. 201)**, che si configura come **contestazione successiva**,

da effettuarsi entro 150 giorni dall'accertamento, a cui si ricorre ogni qualvolta non sia stata possibile la contestazione.

Per le ragioni suesposte, l'infrazione ad una norma di comportamento non può dirsi accertata già in sede di sopralluogo perché richiede la valutazione di tutti gli elementi di indagine raccolti.

Ecco perché l'ipotesi ordinariamente non rientra nell'art. 200 ma, più opportunamente, nell'art. 201.

Contestazioni di infrazioni non connesse direttamente alle cause e responsabilità del sinistro

All'atto del sopralluogo, è possibile accertare infrazioni, la cui configurazione non richiede alcuna interpretazione delle modalità del sinistro.

Trattasi di infrazioni conseguenti ad un mero atto di accertamento, dovuto ed esperito sul posto dell'evento.

Rientrano in questa casistica tutte le infrazioni relative ai documenti di circolazione e al possesso e validità degli stessi, agli obblighi assicurativi, alle prescrizioni sull'uso dei veicoli, previste nei documenti di circolazione, alla dotazione dei dispositivi di equipaggiamento e loro stato d'uso.

Queste infrazioni possono essere contestate già all'atto dell'accertamento, perché, pur avendo potenzialmente influito sulle cause del sinistro o sulle conseguenze dello stesso, non presuppongono alcun giudizio sui comportamenti.

Potrebbero definirsi come atti di accertamento al di fuori del nesso di causalità tra violazione e sinistro.

La contestazione di queste infrazioni deve essere immediata, sia ai sensi dell'art. 200 del Codice della Strada, perché l'accertamento delle stesse non presuppone altre indagini, sia ai sensi di altre norme che prevedono obblighi particolari connessi all'accertamento immediato.

In merito, va ricordato che alcune violazioni comportano l'obbligo di procedere a provvedimenti sul veicolo come fermo amministrativo, sequestro amministrativo, sequestro penale (art. 116/13°), che vanno disposti immediatamente.

DISPOSIZIONI IN MATERIA DI CONSEGUENZE DERIVANTI DA INCIDENTI STRADALI – LEGGE 21/02/2006 N. 102

Art. 222 (sanzioni amministrative accessorie all'accertamento di reati)

Qualora da una violazione delle norme di cui al presente codice della strada derivano danni alle persone, il giudice applica con la sentenza di condanna le sanzioni amministrative previste, nonché le sanzioni amministrative accessorie della sospensione o della revoca della patente di guida.

Quando dal fatto derivi una lesione personale colposa la sospensione della patente è da

quindici giorni a tre mesi. Quando dal fatto derivi una lesione personale colposa grave o gravissima la sospensione della patente è fino a due anni. Nel caso di omicidio colposo la sospensione è fino a quattro anni.

2bis . La sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente fino a quattro anni, è diminuita fino a un terzo nel caso di applicazione della pena ai sensi degli artt. 444 e seguenti del codice di procedura penale.

Art. 224 – bis

CODICE PENALE

Art. 589 (Omicidio colposo).

Chiunque cagiona per colpa la morte di una persona è punito con la reclusione da sei mesi a cinque anni.

Se il fatto è commesso con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale o di quelle per la prevenzione degli infortuni sul lavoro la pena è della reclusione da due a cinque anni.

Nel caso di morte di più persone, ovvero di morte di una o più persone e di lesione di una o più persone, si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse aumentata fino al triplo, ma la pena non può superare gli anni dodici.

Art. 590 (lesioni personali)

Chiunque cagiona ad altri per colpa, una lesione personale grave, commessa con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale o di quelle per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, la pena per le lesioni gravi è della reclusione da tre mesi a un anno o della multa da euro 500 a euro 2.000 e la pena per le lesioni gravissime è della reclusione da uno a tre anni.

Art. 24 LEGGE 21/02/2006 N. 102

Qualora gli aventi diritto al risarcimento, che a causa del sinistro, vengano a trovarsi in stato di bisogno, possono chiedere che sia loro assegnata una somma da imputarsi nella liquidazione definitiva del danno.

Il giudice civile o penale, su richiesta del danneggiato, sulla scorta di un sommario accertamento da cui risultino gravi elementi di responsabilità a carico del conducente nel sinistro stradale, con ordinanza immediatamente esecutiva, provvede all'assegnazione, a carico di una o più delle parti civilmente responsabili, di una provvisoria pari ad una percentuale variabile di risarcimento del danno che è compresa tra il 30 e il 50 per cento della presumibile entità del risarcimento che sarà liquidato con sentenza.