



Polizia di Stato

# LINEE GUIDA PER L'INFORTUNISTICA STRADALE



# Indice

## **1. CAPITOLO PRIMO La Polizia Stradale tra tradizione ed innovazione (p.7)**

- 1.1 [Introduzione \(p.7\)](#)
- 1.2 [L'ufficio incidenti: organizzazione \(p.7\)](#)
- 1.3 [Il rapporto con gli utenti \(p.8\)](#)
- 1.4 [Le verifiche e le attività ispettive \(p.9\)](#)
- 1.5 [Le statistiche \(p.10\)](#)
- 1.6 [L'osservatorio sull'incidentalità \(p.11\)](#)
- 1.7 [Il rapporto con altri enti \(p.11\)](#)

## **2. CAPITOLO SECONDO L'incidente stradale: aspetti normativi e procedurali (p.13)**

- 2.1 [Il rilievo su strada: attività della pattuglia e modalità di compilazione del modello 360 \(p.13\)](#)
- 2.2 [Responsabilità penale, civile ed amministrativa \(p.18\)](#)
- 2.3 [L'incidente con esito mortale \(p.19\)](#)
- 2.4 [L'incidente con lesioni gravi o gravissime \(p.23\)](#)
- 2.5 [L'incidente con lesioni lievi o lievissime \(p.24\)](#)
- 2.6 [L'incidente con danni a cose \(p.24\)](#)
- 2.7 [La rilevanza stragiudiziale dei rilievi effettuati e alcune specifiche procedure di definizione dell'incidente \(p.25\)](#)

## **3. CAPITOLO TERZO La trattazione (p.27)**

- 3.1 [L'attività infortunistica nelle Sezioni e nelle UU.OO.DD \(p.27\)](#)
- 3.2 [Gli incidenti denunciati in ufficio \(p.27\)](#)
- 3.3 [Esame dell'attività e verifica della sequenza delle operazioni svolte \(p.28\)](#)
- 3.4 [Le segnalazioni amministrative \(p.30\)](#)
- 3.5 [Il ruolo della Polizia Stradale nel settore dell'infortunistica nella dimensione provinciale \(p.31\)](#)

## **4. CAPITOLO QUARTO La procedura PS 2000 – INFO: la gestione informatizzata (p.33)**

- 4.1 [Funzionamento, potenzialità, criticità \(p.33\)](#)
- 4.2 [La procedura "info" \(p.33\)](#)
- 4.3 [Incidenti rilevati da personale non appartenente alla Polizia Stradale \(p.40\)](#)

## **5. CAPITOLO QUINTO Gli sviluppi contravvenzionali (p.41)**

- 5.1 [Verbali redatti in ufficio \(p.41\)](#)
- 5.2 [Verbali redatti durante i rilievi \(p.42\)](#)
- 5.3 [La tempistica \(p.44\)](#)
- 5.4 [Il contenzioso \(p.44\)](#)
- 5.5 [Procedimenti civili scaturiti da incidenti stradali \(p.45\)](#)



## **6. CAPITOLO SESTO Accesso agli atti (p.47)**

- 6.1 [Fonti normative del diritto di accesso \(p.47\)](#)
- 6.2 [Rilascio di copia di rapporti e documenti \(p.47\)](#)
- 6.3 [Soggetti legittimati all'accesso \(p.48\)](#)
- 6.4 [Le modalità per la richiesta degli atti \(p.48\)](#)
- 6.5 [L'oggetto del diritto di accesso \(p.49\)](#)
- 6.6 [I costi del diritto di accesso \(p.51\)](#)

## **7. CAPITOLO SETTIMO Le nuove tecniche di rilevazione e trattazione: esperienze sul territorio (p.53)**

- 7.1 [Nuove metodologie per la rilevazione e ricostruzione degli incidenti stradali \(p.53\)](#)
- 7.2 [Tecniche di restituzione in ufficio: l'esperienza del Compartimento Veneto \(p.57\)](#)
- 7.3 [Calcolo della velocità postuma \(p.63\)](#)

## **8. CAPITOLO OTTAVO La prevenzione e temi dell'educazione stradale: la comunicazione (p.64)**





## Racconto

*“Mi trovo alla guida dell'autovettura di servizio nelle ore più calde del primo pomeriggio di una splendida giornata di sole. Il conducente dell'auto che mi segue richiama la mia attenzione lampeggiando. Mi fermo. L'uomo, in modo concitato, mi segnala che un'autovettura che lo seguiva era uscita di strada. Inverto subito la marcia mentre l'adrenalina sale velocemente in quelle poche centinaia di metri che mi separano dal luogo dell'incidente. In bilico sul ciglio della strada, trovo un'autovettura che aveva urtato un grosso albero, intorno gruppi di persone, alcune immobili, altre spaventate e disorientate ed altre ancora, con il telefonino in mano, che chiamano i soccorsi. Mi avvicino all'abitacolo del veicolo, apro la portiera e trovo l'anziano conducente esanime, riverso sopra una signora che gli stava a fianco; sotto i piedi della signora, incastrata tra le gambe, il corpo di una bambina. Con l'aiuto di altre due persone riusciamo a muovere il corpo dell'uomo ed a raggiungere la piccola. Con molta delicatezza, ne raccolgo tra le braccia il corpicino e contemporaneamente cerco di tranquillizzare le persone che urlano, disperate, impotenti. Finalmente, dopo un'attesa che mi sembra lunghissima, giunge l'elicottero del 118; continuo con cura a trattenere la mano della piccola; seguo con lo sguardo i passi del personale medico che mi viene incontro, concentrandomi sui quei movimenti con trepidazione, come per accelerarne l'arrivo; vedo il medico che ci raggiunge di corsa, ansimante. Si china e tenta subito di rianimare la piccola mentre altri soccorritori si occupano della donna, gravemente ferita. Capisco immediatamente che non c'è più nulla da fare per il conducente dell'auto. Per un attimo provo sollievo, fiducioso che il medico riesca a rianimare la bambina e la donna concentrandomi su quello che sta accadendo, ma c'è ancora tanta confusione, lacrime. Dopo alcuni minuti il dottore lascia la bambina e si avvicina alla signora: lo raggiungo, l'afferro per il braccio e incrocio il suo sguardo come ad interrogarlo: nessuna delle due c'è l'ha fatta. Mi sento svuotato, stordito. Di nuovo mi avvicino alla bambina per non lasciarla sola.*

*Aveva due anni come la mia seconda figlia e come lei aveva capelli lunghi, ricci, biondi e sottili che il vento leggero faceva ancora muovere. Mi avvicino al medico chiedendogli con timore e con un vago senso di colpa che cosa avrei potuto fare.*

*A distanza di anni, ogni volta che riguardo le foto di famiglia e dei figli, nei momenti felici, mi torna in mente l'incidente della bambina.*

*Oppure quell'altro incidente, in cui ha perso la vita un amico e collega e dove hanno trovato la morte anche suo figlio di due anni e suo padre. Percepisco nuovamente la sensazione dell'interminabile abbraccio di un uomo, rimasto da solo con i genitori anziani e molto malati, ultimo di quattro fratelli, che aveva visto morire tutti sulla strada.*

*Mi tornano in mente i sentimenti strazianti di quelle mamme che non sono riuscite a vedere per l'ultima volta il proprio figlio ...*

*Mi tornano in mente le molte notti insonni...*

*Ogni giorno, da tanti anni ormai, indosso l'uniforme ed inizio una nuova giornata con fiducia e ottimismo cercando con i miei colleghi di reparto di affrontare il mondo li fuori”.*

F.V.

## Premessa

*La Polizia Stradale è una Specialità della Polizia di Stato, incardinata nella Direzione Centrale per la Polizia Stradale, Ferroviaria, delle Comunicazioni e per i Reparti Speciali della Polizia di Stato.*

*Rilievi e trattazione degli incidenti stradali sono sicuramente i campi più rilevanti dell'attività della Specialità. L'elevata professionalità, la passione e l'umanità con la quale tutto il personale della Stradale opera in questo delicato settore, hanno permesso di ottenere importanti riconoscimenti e considerazione. Occorre pertanto continuare ad operare con elevato impegno e responsabilità affinché questo patrimonio non vada disperso, alimentando competenze, saperi ed abilità, spesso non scritte, frutto dell'esperienza e della sapienza dei nostri capopattuglia, dei Capi Ufficio, degli "anziani". L'equilibrio professionale dell'intervento, la valutazione di ogni singolo fatto con attenzione e passione sono tuttora la garanzia di competenza e specializzazione poste al servizio di cittadini già provati da tragedie umane ed economiche, spesso molto rilevanti.*

*Il presente lavoro intende fornire spunti per un approccio strutturato agli adempimenti dell'ufficio incidenti e dell'attività svolta in campo infortunistico. Esso nasce dall'esperienza pratica maturata dai componenti del gruppo e tiene conto della normativa vigente e delle procedure informatiche utilizzate. Di fondamentale importanza è stata l'esperienza offerta dal CAPS di Cesena al gruppo di lavoro, così come si sono rivelati di grande importanza i suggerimenti dei Dirigenti di Compartimento.*

*Il documento è aperto al futuro contributo degli "addetti ai lavori" che potranno segnalare esperienze, conoscenze e buone pratiche locali, affinché siano condivise in un percorso dinamico di arricchimento.*



# Capitolo Primo

## la Polizia Stradale tra tradizione ed innovazione

### 1.1 INTRODUZIONE

A partire dall'ultimo dopoguerra lo sviluppo veicolare sull'intero territorio nazionale è aumentato in maniera esponenziale. Negli anni 50 un italiano su ottanta possedeva un'auto, negli anni 60 uno su venti, negli anni 80 uno su tre; oggi il rapporto è salito ad un'auto ogni 1,5 abitanti. In conseguenza di ciò anche la rete stradale ha avuto un forte sviluppo tra autostrade e viabilità ordinaria. La crescita complessiva della circolazione stradale ha determinato come inevitabile conseguenza il problema della sicurezza stradale.

Lo stile di vita, le modalità di fruizione dei veicoli e, talvolta, la scarsa perizia dei conducenti, incidono tutt'ora in grande misura sulla sinistrosità. In un contesto del genere è aumentata la complessità dell'attività di ricostruzione di un evento infortunistico che richiede, oltre alla formazione tradizionale, il possesso di ulteriori qualità professionali: conoscenza di nozioni di cinematica, di tecnica investigativa e di tutte le norme riguardanti la circolazione stradale, nonché buona abilità di fotografo e di disegnatore. Sebbene l'attrezzatura in dotazione all'operatore della Polizia Stradale sia stata sostituita da apparecchiature più "performanti" e tecnologicamente avanzate nell'ambito di un processo di complessiva modernizzazione, la ricostruzione degli incidenti rimane uno dei principali servizi di Polizia Stradale.

**Ricostruire un incidente stradale significa descrivere** le sue fasi e, se necessario, procedere alle misurazioni ed alle riprese fotografiche dei luoghi e di tutti gli altri elementi pertinenti al sinistro; attività che, ripristinato lo stato dei luoghi, in larga parte non potrà più essere ripetuta. Se infatti la conformazione della strada e delle sue caratteristiche geometriche potranno essere riprodotte, non altrettanto può dirsi per la posizione assunta dai veicoli dopo l'urto e le tracce che a distanza di tempo potranno essere analizzate solo attraverso l'opera svolta dai rilevatori.

### 1.2 L'UFFICIO INCIDENTI: ORGANIZZAZIONE

I riferimenti normativi in tema di organizzazione dell'Ufficio Incidenti sono costituiti dal D.P.R. n. 208 del 22 marzo 2001 [1] e dal Decreto Ministeriale del 16 Marzo 1989 [2] e successive modifiche. Come è noto l'Ufficio provvede a tutte le incombenze di natura giudiziaria ed amministrativa connesse ai rilievi ed alla trattazione degli incidenti.

**Il Capo Ufficio**, tenuto conto della struttura e dei carichi di lavoro, si avvale di uno o più addetti e deve rappresentare un punto di riferimento per gli operatori; egli si confronta con il Dirigente sulle varie problematiche che sorgono nell'ambito dell'Ufficio, cura le pratiche amministrative e quelle giudiziarie ed i rapporti con il pubblico. D'intesa con il Dirigente tiene contatti con l'Autorità Giudiziaria, con l'Ufficio Territoriale del Governo, con il Dipartimento dei Trasporti Terrestri e con i Comandanti delle UU.OO.DD al fine di uniformare l'attività infortunistica in ambito provinciale. Di non minore importanza sono lo studio e divulgazione delle disposizioni del settore in maniera che le stesse siano conosciute dalle UU.OO.DD. e da tutti gli Operatori tenuti ad applicarle. Il Capo Ufficio deve esaminare quotidianamente i Modd. 360 e 365, ed i relativi atti, sottoponendoli alla valutazione del Dirigente. In occasione di sinistri stradali gravissimi o mortali, anche alla luce della novella legislativa 41/16 [3] che ha introdotto i reati di omicidio e di lesioni personali stradali gravi o gravissime, se è intervenuta una pattuglia della Sezione, si deve dare avviso al Dirigente, il quale si recherà sul posto unitamente al Capo Ufficio Infortunistica. Se, invece, è intervenuta la pattuglia di una UU.O.DD. si darà avviso al Dirigente della Sezione ed al Comandante del reparto minore che interverrà sul posto. Per i sinistri in ambito autostradale l'avviso sarà dato altresì al Dirigente del C.O.A. per l'intervento di

[1] D.P.R. n. 208 del 22/03/2001



[2] Decreto Ministeriale del 16/03/1989



[3] Circolare Ministero dell'Interno  
300/A/2251/16/124/68 del 25/03/2016



competenza. La diretta percezione delle circostanze dell'evento costituisce, infatti, garanzia di un miglior coordinamento delle complesse attività, anche alla luce dei contatti con l'Autorità Giudiziaria e fornisce innegabili vantaggi all'Ufficio in termini di corretta trattazione e supporto del personale.

Anche la logistica ha la sua importanza. Una buona "sistemazione" dell'ufficio non può prescindere da una razionale disposizione delle singole postazioni di lavoro; gli arredi devono essere idonei alla corretta conservazione e consultazione degli atti. I locali devono accogliere sia il Capo Ufficio che gli addetti, devono essere organizzati per ricevere il pubblico e dotati di armadi muniti di chiusura di sicurezza in cui custodire i fascicoli ed eventuali oggetti rinvenuti e/o repertati. Un archivio ben organizzato nel quale i fascicoli siano di semplice e pronta consultazione, specie per le annualità non correnti, è garanzia di buon andamento e buona organizzazione dell'ufficio. Si rende necessario preconstituire procedure e modalità di accesso interne ai fascicoli in modo che sia assicurata, in ogni circostanza, la "tracciabilità" dell'accesso medesimo e della eventuale riproduzione. Gli addetti devono conoscere a fondo tutte le procedure e l'Ufficio, fatte salve situazioni particolari, non deve essere caratterizzato da rigide compartimentazioni stagne. Il lavoro quotidiano deve essere progettato e controllato affinché la fascicolazione dell'evento sia tempestiva: la cartellina (mod. 382 P.Str) destinata a contenere tutti gli atti e documenti pertinenti l'incidente deve riportare sul verso il Reparto di appartenenza degli operatori, il numero progressivo (corrispondente a quello della procedura PS2000 INFO), la località e la data dell'incidente, le persone coinvolte, i veicoli e le persone ferite.

E' buona prassi annotare all'interno della prima copertina quelle informazioni utili per una rapida consultazione. All'interno della cartellina la documentazione dovrà essere raccolta negli appositi intercalari (mod. 387 P.Str), sui quali andrà riportato il contenuto: fogli, atti e documenti devono essere ordinati cronologicamente ed assicurati in modo da evitarne la dispersione. I rilievi tecnici sono conservati nell'apposito fascicolo (mod.386 PS) ove il timbro "ATTI" indica l'avvenuta definizione e la conseguente archiviazione del fascicolo [4]. L'organizzazione dell'orario di lavoro del personale assegnato a compiti burocratici dell'ufficio incidenti, ferma restando l'articolazione prevista nell'A.N.Q., deve consentire la ricezione del pubblico anche in ore pomeridiane.

**Il Comandante delle UU.OO.DD.** organizza il settore dell'infortunistica conformandosi alle disposizioni impartite dal Dirigente della Sezione. Non va sottaciuta la circostanza che in taluni Reparti, in particolare le Sottosezioni autostradali, la gran mole di incidenti rilevati ha determinato nel tempo un assetto organizzativo del settore dell'infortunistica più articolato e strutturato rispetto a quanto indicato dalle previsioni organizzative del 1989: infatti, a fronte di un carico di parecchie centinaia di sinistri all'anno, il responsabile di Reparto si può avvalere dell'opera di collaboratori adeguatamente formati per assicurare al settore funzionalità ed efficacia.

### 1.3 IL RAPPORTO CON GLI UTENTI

L'Operatore, spesso, è il primo a giungere sul teatro del sinistro e deve comprendere, in modo rapido e completo, quali siano le necessità e le priorità, poiché da lui dipende, in gran parte, l'attivazione della "catena dei soccorsi".

In presenza di feriti, risulta di fondamentale importanza l'approccio con gli operatori sanitari con i quali egli si presta ad assistere l'infortunato. In caso di sinistro stradale grave, l'operatore su strada vive situazioni ad altissimo impatto emotivo, condivise con tutti coloro che, a vario titolo, intervengono (Vigili del fuoco, personale del 118 ecc.). Al riguardo, il Dipartimento ha realizzato diverse iniziative di supporto ed au-

[4] La procedura per lo scarto degli atti, a cui provvede una commissione di vigilanza, di norma prevede un intervallo temporale di 10 anni oltre l'anno corrente ed esclude i fascicoli relativi ad incidenti mortali. Per tale attività si dovrà altresì tenere conto dei termini di conservazione stabiliti dall'emanando DPR previsto dall'art. 57 del D. Lgs. 30 giugno 2003 n. 196.





silio per gli operatori della Polizia Stradale utili per una gestione controllata ed equilibrata dello stress ed ai quali si rimanda per ogni approfondimento[5-6]. La comunicazione con i congiunti di persone vittime di incidenti mortali rappresenta la parte più delicata del rilievo di incidente. È necessario, infatti, calibrare il proprio intervento, operando con la dovuta sensibilità e cautela, ed è buona norma, nel disimpegnare tale attività, informarsi preventivamente sulla composizione del nucleo familiare del deceduto, sullo stato dei congiunti (es. genitori anziani, presenza di persone cardiopatiche che richiedono la preventiva attivazione di soccorsi sanitari), evitando per quanto possibile l'uso del telefono. (VEDASI PROGETTO CHIRONE) [6]

[5] FARE FRONTE - Percorsi di vita nella gestione di eventi critici



#### 1.4 LE VERIFICHE E LE ATTIVITÀ ISPETTIVE

L'operatore deve mantenere un comportamento misurato, non deve fornire anticipazioni sulle conclusioni dei rilievi, mostrando equidistanza ed imparzialità nei confronti degli utenti. Tra i compiti del Dirigente della Sezione, del Capo Ufficio Incidenti e delle UU.OO.DD. rientra anche quello di esercitare una costante ed efficace azione di controllo dell'attività dell'ufficio da attuarsi con monitoraggi frequenti. A tal proposito, la gestione informatizzata dell'ufficio incidenti consente di ottenere con rapidità alcuni dati indicativi della situazione generale; detta attività deve essere accompagnata sempre dalla visione e dall'esame di atti e di fascicoli, secondo le disposizioni di cui alla circolare sui controlli interni nr.300/A/8448/11/1310/39 del 21.10.2011[7].

I controlli di regolarità e l'attività ispettiva riguardano gli aspetti gestionali più significativi tra i quali:

- I tempi medi di intervento;
- L'esatta compilazione del prontuario per le annotazioni e gli accertamenti urgenti;
- La qualità dei rilievi tecnici e fotografici;
- La qualità e la corrispondenza della dinamica rispetto agli atti assunti ed ai rilievi effettuati;
- La corretta ed esaustiva compilazione delle informative;
- Il rispetto degli adempimenti di legge e la compilazione dei prescritti formulari;
- La verifica a campione della protocollazione di tutta la corrispondenza trattata dall'ufficio;
- Il corretto utilizzo del programma informatizzato di gestione;
- La distribuzione dei personal computer e l'utilizzo del PS2000-INFO anche in relazione alle abilitazioni e cambio password;
- La verifica dei verbali di accertamento di violazioni al C.d.S., con particolare riguardo alla tempistica delle operazioni di notifica;
- L'analisi dello stato di definizione dei fascicoli.

[6] CHIRONE - Linee guida per l'operatore di Polizia nell'approccio con le vittime di incidenti stradali e ferroviari, a cura di E. Mancini.



Le verifiche costanti consentono anche di scongiurare il pericolo di errori gravi, quali a titolo di esempio:

- Modifiche del contenuto dei modelli 360/365 prive di motivazione o successive alla definizione dell'incidente; inserimento nel fascicolo di atti o documenti da parte di soggetti non autorizzati alla trattazione del fascicolo;
- Rilascio "incontrollato" di notizie in favore di soggetti cointeressati ai diversi aspetti connessi al sinistro;

[7] Circolare Ministero dell'Interno 300/A/8448/11/1310/39 del 21.10.2011



- 
- Ritardo nelle segnalazioni prescritte;
  - Erronee archiviazioni dei fascicoli che impediscono di fatto l'inserimento dei dati relativi al sinistro nel PS2000 INFO;
  - Errati inserimenti, modifiche ingiustificate o non corretta trattazione informatica dei dati inseriti a sistema.

La titolarità dell'azione di verifica e delle attività ispettive spetta al Dirigente della Sezione (nella circolare sulla semplificazione amministrativa del 2010 è previsto che i Dirigenti di Sezione, con cadenza periodica, effettuino verifiche alle unità organizzative interne della Sezione lasciandone traccia sull'apposito registro) che può esercitarla avvalendosi del Funzionario Addetto ovvero del Capo Ufficio Infortunistica.

Gli esiti dei controlli eseguiti sono finalizzati all'adozione delle conseguenti iniziative e dei correttivi necessari.

Il Dirigente della Sezione attraverso il PS2000-INFO può avvalersi, come indicato, della procedura "ispettiva" per individuare la data dell'ultimo sinistro inserito, gli incidenti non definiti, il periodo medio di definizione dei fascicoli degli incidenti denunciati e rilevati ed infine gli incidenti con violazioni per le quali siano pendenti ricorsi. L'attivazione della procedura determina il popolamento dello "storico". Ciascun applicativo prevede la valorizzazione dell'intervallo di tempi che si vuole ricercare e il Reparto inseritore. Di sicura utilità sono: l'analisi del periodo medio di definizione con la possibilità di enucleare quelli definiti dopo 120 giorni; la possibilità di risalire al numero degli incidenti rilevati distinguendoli da quelli denunciati in ufficio e nell'ambito di questi due gruppi individuare quelli che risultano definiti; la possibilità di esaminare gli incidenti gravati da querela e quelli per i quali sia stato notificato un verbale di accertamento di violazione.

Tutte le elaborazioni propongono la griglia dei risultati e l'opzione di stampa.

## 1.5 LE STATISTICHE

Attraverso la lettura dei dati che l'ISTAT riceve da tutte le Forze di Polizia ed elabora periodicamente, si può avere una visione del fenomeno su base nazionale. Ogni sinistro è classificato secondo le modalità, le conseguenze, l'ubicazione, la fascia di età del conducente, le collocazioni temporali degli accadimenti, l'indice di mortalità, di lesività, la frequenza sull'estensione chilometrica ed altri parametri di interesse. L'analisi attenta dei dati offre spunti indispensabili per organizzare interventi appropriati e predisporre controlli mirati con apparecchiature speciali o attività di vigilanza e prevenzione. Non solo, essa consente anche di verificare l'efficacia delle strategie adottate, quali ad esempio l'introduzione della tecnologia SICVE-TUTOR che ha determinato una diminuzione netta degli incidenti mortali in autostrada. Le elaborazioni ISTAT possono essere consultate e scaricate dal sito "istat.it/it/archivio".

Altre statistiche possono essere attinte da:

PS 2000-Info

Il programma PS 2000 INFO, consente di avere un'analisi del fenomeno infortunistico riferito al solo ambito della Sezione, con elaborazioni statistiche di giorno, set-



timana, fascia oraria, età conducente, tipo veicolo, tipo strada, provincia, comune e chilometrica.

## 1.6 L'OSSERVATORIO SULL'INCIDENTALITÀ

L'attività degli osservatori per il monitoraggio e l'analisi del fenomeno dell'incidentalità stradale, sorti in seno alle conferenze provinciali permanenti previste dall'art. 11 del D.Lgs. 300/1999 e succ. mod., hanno reso possibile un costante e puntuale monitoraggio delle problematiche connesse alla circolazione stradale. L'analisi e l'elaborazione dei dati degli Osservatori costituiscono un imprescindibile strumento per l'adozione di interventi sul territorio.

## 1.7 IL RAPPORTO CON ALTRI ENTI

Nell'ambito dell'attività di rilevazione e di ricostruzione degli incidenti stradali, di assistenza alle vittime, di ripristino della viabilità, il responsabile dell'ufficio infortunistica ha normalmente rapporti con vari enti ed in particolare con:

- Ente proprietario o concessionario della strada;
- Vigili del Fuoco;
- Aziende Sanitarie Locali (118, Pronto Soccorso, Servizio Veterinario, Servizio Igiene Alimentare)
- Aziende di soccorso stradale e depositarie autorizzate;
- Ispettorato Provinciale del lavoro;
- Agenzie Regionali per l'Ambiente (ARPA);
- Servizi sociali.

Sarà opportuno, ove possibile, promuovere intese per definire le modalità di intervento da parte degli enti più frequentemente coinvolti. E' buona prassi allacciare e consolidare contatti, anche informali, con i responsabili e gli addetti di tali enti.





# Capitolo Secondo

## L'incidente stradale: aspetti normativi e procedurali

L'incidente stradale è definito dalla convenzione di Vienna del 1968 come un "evento in cui rimangono coinvolti veicoli, esseri umani o animali, fermi o in movimento, e dal quale derivino lesioni a cose, animali, o persone". Ai fini dell'applicazione delle norme poste a tutela della circolazione è necessario che l'evento infortunistico si sia verificato su strada (art. 2/1° C.d.S.) od altro luogo soggetto a pubblico passaggio, che vi siano coinvolti pedoni o veicoli e che da esso scaturiscano danni a cose o persone. La giurisprudenza ha poi ampliato la nozione di "incidente", definendolo come quell'avvenimento inatteso che determina un danno più o meno grave o turba un andamento previsto nella circolazione, fermo restando il principio della pubblicità dell'area. Ad un sinistro stradale sono legati, congiuntamente o disgiuntamente, tre differenti profili di responsabilità: penale, civile e amministrativo.

### 2.1 IL RILIEVO SU STRADA: ATTIVITÀ DELLA PATTUGLIA E MODALITÀ DI COMPILAZIONE DEL MODELLO 360

Nel gennaio 2013 è stata approvata la norma UNI 11472 riguardante le modalità di esecuzione dei rilievi degli incidenti stradali. La norma descrive la procedura per il rilievo degli incidenti stradali, ponendo l'attenzione sull'oggetto dei rilievi e sulle modalità, affinché essi possano costituire una valida base di partenza per la successiva ricostruzione del sinistro. Dopo l'individuazione delle fasi salienti di un rilievo di incidente stradale ed il loro ordine cronologico, il documento analizza le tracce e gli elementi tipici da rilevare, specificando la tipologia di rilievo da utilizzare ed analizzando nel dettaglio le procedure per effettuare i singoli rilievi di tipo descrittivo e foto planimetrico. La norma intende rivolgersi agli operatori di polizia stradale e vorrebbe uniformare a livello nazionale le procedure e orientare, quale fine ultimo, tale raccolta di dati alla ricostruzione dell'incidente.

Effettuata una comparazione con la manualistica in uso alla Polizia Stradale, distribuita dal CAPS di Cesena, non sono emersi elementi di sostanziale difformità nei contenuti, anzi, in gran parte, la norma riproduce pedissequamente l'attività che la Specialità tradizionalmente svolge nel settore. Tuttavia, in determinati contesti processuali ed alla luce delle dinamiche che in quella sede possono innescarsi (vuoi per l'importanza del fatto, vuoi per le rilevanti pretese risarcitorie) la norma, sebbene non vincolante, potrebbe essere invocata dalla difesa come riferimento in ordine alla correttezza dei rilievi svolti.

#### Prontuario per le annotazioni e gli accertamenti urgenti relativi agli incidenti stradali - Modello 360

Nel tempo sono stati distribuiti ed utilizzati vari modelli per facilitare la raccolta dei dati e le rilevazioni in occasione di incidenti stradali. Attualmente sono in uso due distinti modelli: il Mod. 360 per la rilevazione degli incidenti mortali o con lesioni; il Mod. 365 per la rilevazione degli incidenti con solo danni a cose. Tale distinzione è stata superata con l'adozione di un unico modello (Mod. 360 [8]) per tutte e tre le tipologie di incidenti.

#### Struttura e compilazione del nuovo Mod. 360

La copertina del Mod. 360 include: l'indicazione del Reparto; del numero di protocollo che sarà assegnato in sede di registrazione; la data, l'ora e la località in cui l'incidente si è verificato; la tipologia dell'incidente; il tipo di rilievi tecnici eseguiti; la qualifica e i nominativi degli accertatori; l'orario dell'incidente, della chiamata e dell'intervento sul luogo del sinistro da parte della pattuglia. La copertina è corredata

Mod. 365-360-nuovo 360



[8] Nuovo Mod. 360 editabile





da un glossario cui attingere per una più agevole compilazione del verbale di accertamento urgente sullo stato dei luoghi e sulle cose.

Dopo la copertina seguono sei modelli di verbale, utilizzabili alternativamente come:

- verbale di “spontanee dichiarazioni della persona nei cui confronti si svolgono le indagini” (art. 350/7° c.p.p.);
- verbale di “sommarie informazioni assunte dalla persona che può riferire circostanze utili ai fini delle indagini” (art.351 c.p.p.);
- verbale di “assunzione di informazioni ai sensi dell’art. 13 della legge n.689/1981”.

Gli stampati recano in alto lo spazio destinato al timbro lineare dell’Ufficio o Comando, che si avrà cura di apporre prima della spedizione all’A.G. o all’A.A., ad esso seguono i campi per la completa identificazione del soggetto che rende le dichiarazioni. Il margine superiore è perforato per consentirne il distacco dal prontuario e l’inoltro all’Autorità Giudiziaria o Amministrativa, trattandosi dei verbali originali. Ciò comporterà, necessariamente, che il compilatore dovrà utilizzare una grafia chiara, ove possibile in stampatello. L’Ufficio, per i propri atti, provvederà a produrre fotocopia dei verbali. Lo spazio inutilizzato di ciascuna pagina andrà annullato con una linea trasversale ed eventuali errori di scrittura andranno cerchiati, trascrivendo di fianco la parola o la frase esatta, avallando con firma le correzioni o le aggiunte. Il verbale, che deve essere sottoscritto dagli intervenuti, si presta a tre opzioni:

- Se utilizzato come verbale di “*spontanee dichiarazioni della persona nei cui confronti si svolgono le indagini*” (art. 350/7° c.p.p.), sbarrando il punto 1, va redatto nei confronti dei soggetti indagati, in presenza di ipotesi di reato che emergono concretamente durante il rilevamento.
- Il verbale di “sommarie informazioni assunte dalla persona che può riferire circostanze utili ai fini delle indagini” (art.351 c.p.p.), punto 2, si utilizzerà per raccogliere informazioni rilasciate dai testimoni o da altri soggetti coinvolti nell’incidente che non rientrano nelle condizioni di cui al precedente paragrafo.

Le predette due opzioni sono utilizzabili solo in caso di incidente con esito mortale o con lesioni, comunque per ipotesi di reato.

- Come verbale di “*assunzione di informazioni ai sensi dell’art. 13 della legge n.689/1981*” sarà utilizzato per assumere informazioni nei casi di incidenti manifestamente con solo danni e ogni qualvolta fosse necessario raccogliere elementi per accertare illeciti amministrativi.

Dopo tali modelli vi è un modello di “**verbale di accertamenti urgenti sullo stato dei luoghi e sulle cose**” (art. 354/2° e 3° c.p.p.) che è l’atto di P.G. più articolato e importante, vuoi perché redatto sul luogo e nell’immediatezza del sinistro vuoi perché, di regola, segue il procedimento penale in tutte le sue fasi.” La rilevanza di tale verbale deriva anche dal fatto che costituisce un atto irripetibile in quanto con esso la pattuglia intervenuta descrive lo stato dei luoghi, delle tracce e delle cose che per ovvi motivi si modificano o possono scomparire in tempi più o meno brevi. Per tale motivo, le persone sottoposte alle indagini devono essere rese edotte della facoltà di farsi assistere da un difensore di fiducia. Del predetto avviso va dato atto nell’apposito spazio nella parte finale del verbale.

In questo verbale va descritta accuratamente la zona dell’incidente e gli elementi fissi e mobili ad esso pertinenti, mediante una puntuale compilazione delle parti e



delle voci che lo costituiscono (circostanze di tempo e di luogo, caratteristiche e condizioni della strada, dati dei veicoli e dei relativi conducenti-proprietari e trasportati, schizzo planimetrico, danni agli stessi e alle strutture in genere, ecc.)

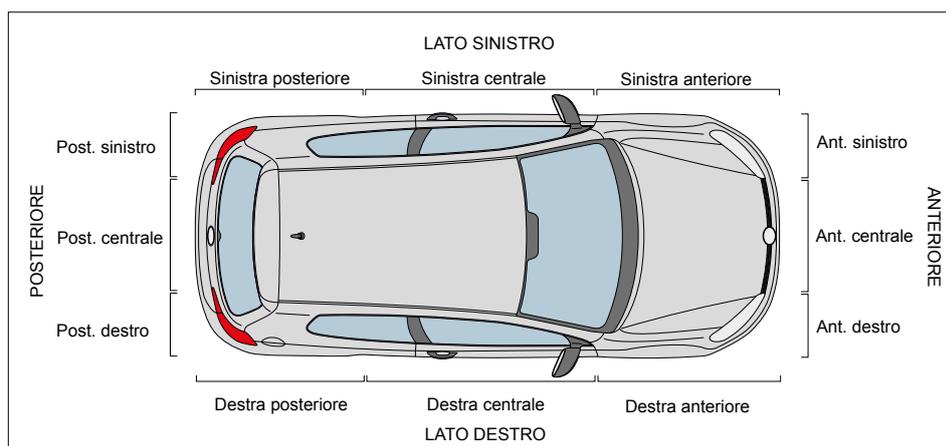
*Si raccomanda la compilazione di tutte le voci che costituiscono questo atto, nel tempo sempre più trascurate. Queste notizie costituiscono, infatti, informazioni utilissime alla corretta ricostruzione della dinamica; basti pensare all'importanza che può avere, ad esempio, conoscere quale marcia era inserita al cambio di un veicolo, al fine di valutare l'attendibilità delle dichiarazioni del protagonista, oppure lo stato di usura degli pneumatici per poter stabilire il coefficiente di aderenza e, in base alle tracce di frenatura rilevate, risalire alla velocità tenuta al momento dell'impatto. Nella parte destinata all'identificazione dei passeggeri, vi sono anche alcune caselle ove l'operatore dovrà segnare il posto da essi occupato a bordo del veicolo, l'uso delle cinture di sicurezza, l'attivazione dell'airbag e in caso di motoveicolo l'uso del casco protettivo. In questi ultimi riquadri vanno segnate con una "X" le sole voci che interessano.*

*A piè di pagina sono presenti ampi spazi ove trascrivere i danni constatati sui veicoli, che rivestono grande importanza nella ricostruzione dell'incidente e per le valutazioni connesse alla procedura di revisione di cui art. 80/7 del C.d.S. Il rilevatore dovrà descrivere la localizzazione, la tipologia e l'entità degli stessi, tenendo conto dei danni riscontrati, che possono essere principalmente di due tipi: "DIRETTI" o di "CONSENSO". I danni diretti sono quelli riportati dalla parte del veicolo che è venuta in collisione con l'ostacolo e che vanno annotati per primi. I danni di consenso sono quelli riportati su una parte del veicolo non interessata dall'urto ma che sono una conseguenza dello stesso. Nella descrizione dei danni viene osservato il seguente metodo:*

*Indicare l'entità del danno: lievissimo, lieve, medio, grave;*

*Riportare quale dei quattro lati del veicolo è stato interessato dall'urto: anteriore, posteriore, destro, sinistro.*

*Di ciascun lato dovrà poi essere individuata la parte: destra o sinistra per i lati anteriore e posteriore; anteriore o posteriore per i lati destro e sinistro;*



*Descrivere, in concreto e dettaglio, il tipo di danno (e, quando è accertabile, la direzione) tenendo presente le seguenti definizioni:*

- *introflessione, incavatura, ammaccatura: intensità decrescente di una curvatura di una lamiera verso l'interno;*
- *estroflessione, bozzatura: intensità decrescente della curvatura di una lamiera verso l'esterno;*

- *ondulazione, grinzatura: intensità decrescente della insieme di curve e pieghe;*
- *perforazione: foratura della lamiera;*
- *punzonatura: incavatura marcata e profonda della lamiera;*
- *breccia: perforazione con vistose lacerazioni;*
- *accartocciamento: piegatura angolare ed irregolare;*
- *incisione: taglio più o meno profondo;*
- *strisciatura: segno ottenuto premendo e spostando congiuntamente il corpo premente;*
- *abrasione: asportazione superficiale di materiale (vernice o altro);*
- *rottura: cedimento traumatico di una struttura originariamente unica ed omogenea;*
- *incrinatura: sottile e profonda crepa che riduce la robustezza dell'oggetto (in genere vetri e plastiche);*
- *torsione: deformazione che avviene attraverso forze applicate con moto rotatorio;*
- *stiramento: allungamento e assottigliamento di un corpo (in genere di superfici elastiche);*
- *contrazione: diminuzione di volume (in genere di superfici elastiche);*
- *espansione: dilatamento (in genere di superfici elastiche).*

*Si rammenta che nel caso di identificazione di un ciclista, che si trovi nelle fattispecie previste dall'art. 182/4°, i dati dello stesso saranno riportati nel quadro riservato all'identificazione dei pedoni, dopo aver trascritto un opportuno rimando - "vedi pedone" nella parte del fascicolo destinata all'identificazione del conducente del veicolo.*

*Nello "schizzo planimetrico del campo del sinistro" vanno riportati tutti quegli elementi fissi e mobili già citati nel verbale di cui all'articolo 354 c.p.p., con ordine e nel rispetto, per quanto possibile, delle proporzioni. Lo schizzo dovrà essere sottoscritto dal disegnatore qualora venga utilizzato un foglio diverso da quello presente nel modello. Nello spazio in fondo alla pagina, riservata alla "legenda", saranno riportate le misurazioni effettuate.*

*Nel quadro "altri danni eventuali causati alle cose da parte di veicoli", gli operatori dovranno annotare, differenziandone la responsabilità per ciascun veicolo, i danni arrecati alle infrastrutture o alla strada. In fondo alla pagina sono riportate delle voci specifiche riguardanti: l'eventuale effettuazione dei rilievi fotografici; l'orario di inizio e fine dei rilievi nella loro interezza; la presenza sul posto dell'indagato e dell'eventuale difensore; in questa parte vanno depennate le voci che non interessano.*

*Il verbale costituisce un unicum e nel caso di "innesto" di ulteriori fogli (ad es.: incidente con cinque o più veicoli coinvolti), si dovrà modificare l'eventuale progressione della numerazione trascrivendo a penna il numero effettivo dei fogli riportandolo in calce al verbale.*

**Il "verbale di accertamenti urgenti sullo stato dei luoghi e sulle cose"** costituisce il documento dal quale l'Ufficio Incidenti attinge le notizie per l'eventuale segnalazione all'A.G. (art. 347 c.p.p.) o per la relazione prevista per i reati di competenza del Giudice di Pace.

Dopo la serie dei modelli di verbali sopra descritti, segue una sezione con funzione essenzialmente di annotazione a cura degli operatori su strada o del personale d'ufficio. Si tratta di spazi dedicati:



- All'identificazione delle persone decedute ed infortunate, specificando se conducenti, trasportati o pedoni. Nel caso di deceduti si trascriverà se il decesso è avvenuto e constatato sul posto, l'eventuale avviso ai familiari, l'impresa che è intervenuta per il recupero della salma. Per i feriti si trascriverà la prognosi, l'ospedale presso il quale sono stati medicati o ricoverati, l'eventuale notizia ai familiari [9].
- Alla destinazione dei veicoli, al termine dei rilievi. In essi sono compresi gli spazi per la descrizione sommaria dello stato d'uso e degli eventuali accessori, se il veicolo è sottoposto a sequestro e a chi lo stesso viene affidato.
- Qualora ricorra il caso, dovranno essere compilate le note di consegna all'impresa intervenuta per il recupero del veicolo e la comunicazione di conferimento di incarico al conducente / proprietario.
- Alla trascrizione della dinamica, dove illustrare le fasi dell'incidente \* e non deve contenere giudizi di responsabilità dei coinvolti; essa consiste sostanzialmente nella descrizione oggettiva dell'evento e si pone quale presupposto per la ricostruzione finale, che di norma fa capo al responsabile dell'Ufficio ed include anche l'indicazione delle violazioni commesse.

[9] In caso di rilascio di copia della pagina agli interessati, qualora sia stata riportata anche la diagnosi, trattandosi di dati sensibili, si dovrà provvedere alla cancellazione della parte attraverso degli "omissis".

*\*Nella ricostruzione della dinamica si terrà conto che un incidente si articola, di norma, in tre fasi:*

- **fase antecedente**, cioè la provenienza e direzione dei veicoli, le manovre poste in essere dai protagonisti nelle frazioni di tempo immediatamente precedenti all'urto, descritte dettagliatamente e desumibili dalle eventuali tracce lasciate dai veicoli in questa fase e dagli altri elementi oggettivi;
- **fase culminante**, ossia l'urto, con relativa descrizione dell'entità dello stesso, della localizzazione delle parti dei veicoli venute a contatto e del punto in cui è avvenuto sulla sede stradale, se desumibile;
- **fase susseguente**, cioè la posizione assunta dai veicoli dopo l'urto, con descrizione delle tracce lasciate in questa fase ed eventuali conseguenze prodotte alle persone e alle strutture.

- All'annotazione di informazioni varie, che non trovano logica collocazione negli altri spazi.
- Alle note aggiuntive, spazio riservato in parte alla pattuglia e in parte all'Ufficio. Qui si dovranno inserire le modalità di accertamento relative allo stato di ebbrezza e allo stato di alterazione psicofisica per assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope \*\*, l'intervento delle altre Forze di Polizia e di soccorso, l'eventuale chiusura della strada, le infrazioni contestate non connesse. Nello spazio riservato all'Ufficio saranno, invece, riepilogati i provvedimenti sanzionatori adottati e le segnalazioni effettuate ai sensi degli artt. 15,80,128,179,223, C.d.S., ecc.  
Seguono le valutazioni finali del Capo Ufficio in merito alla ricostruzione dell'incidente e alla sussistenza di violazioni delle norme di comportamento.

*\*\* L'accertamento tossicologico e/o del tasso alcolemico va richiesto in tutti i casi in cui i conducenti siano sottoposti a cure mediche, fatta eccezione per i soggetti che versano in situazioni particolari (a titolo di esempio non si potrà richiedere l'accertamento per un bambino coinvolto in un incidente alla guida di una bicicletta), con richiesta formale inoltrata ai sanitari del Pronto Soccorso. Quando i conducenti sono presenti sul posto l'accertamento dovrà essere eseguito dagli operatori con gli strumenti in dotazione, come indicato nella Circolare Ministeriale nr.300/A/2/34382/109/42 del 25 agosto 2004, ed, in caso di omicidio e lesio-*

*ni personali stradali gravi o gravissime, secondo quanto statuito dalla circolare nr. 300/A/2251/16/124/68 del 25/03/2016 [12]. Per l'esatta individuazione delle cause del sinistro in alcuni casi potrà essere utile l'esecuzione degli accertamenti anche nei confronti dei deceduti; in questi casi la richiesta dovrà essere formulata dagli Organi di Polizia Stradale e sarà soggetta ad autorizzazione dell'A.G.*

In questa sezione è stato inserito anche un verbale di rinvenimento e di restituzione delle cose recuperate sul luogo del sinistro.

Completa il Mod. 360 un mini dizionario plurilingue (inglese, francese e tedesco) per facilitarne la compilazione in presenza di cittadini stranieri.

Al fine di renderlo maggiormente fruibile è stata elaborata una versione editabile del nuovo Mod. 360 [10] e si sta valutando la possibilità di inserirlo nel S.I.P.S. portatile (Sistema Informativo Polizia Stradale) di modo che il file che ne deriverebbe sarebbe automaticamente pronto e trasferibile all'Ufficio Infortunistica per le incombenze successive al primo intervento.

### L'attività della pattuglia

Al termine della prima fase dell'intervento, nel corso della quale si può rendere necessario il soccorso ai feriti o la richiesta di personale sanitario o specializzato e la rimozione dei veicoli, sarà necessario ripristinare la sicurezza della viabilità attraverso la bonifica dei luoghi. Tale compito spesso assolto in via d'urgenza dal personale dei Vigili del Fuoco, spetta all'Ente proprietario della strada, ai sensi dell'art. 14 del C.d.S., che a sua volta può delegarlo a privati. Al riguardo si richiama la circolare del Ministero dell'Interno del 26/08/2009 [11] che fornisce indicazioni nelle ipotesi di convenzioni per l'esternalizzazione del servizio di ripristino della sede stradale.

La pattuglia avrà cura, peraltro, di verificare l'esistenza di sistemi di video sorveglianza sul luogo del sinistro e nelle immediate vicinanze, così come tra l'altro ribadito dalla circolare ministeriale del Ministero dell'Interno 300/A/2251/16/124/68 del 25/03/2016 [12] relativa all'omicidio ed alle lesioni personali stradali.

## 2.2 RESPONSABILITÀ PENALE, CIVILE, AMMINISTRATIVA

La responsabilità penale

Le "lesioni personali colpose" (art. 590 c.p.), le "lesioni personali stradali gravi o gravissime" (art. 590 bis c.p.) e "l'omicidio stradale" (art. 589 bis c.p.) non sono gli unici reati ipotizzabili come conseguenza di un incidente stradale. Nella ricostruzione e trattazione possono emergere altre ipotesi di reato quali ad esempio "l'aborto colposo" (art. 17 L. 194/78), "l'incendio colposo" (art. 423 bis c.p.), reati in materia ambientale T.U. D. Lgs. 152/2006, ecc. Il compito dell'Organo di Polizia è quello di assicurare tutti gli elementi acquisiti nel corso dell'attività su strada e delle indagini, trasmettendoli all'A.G. competente.

### La responsabilità civile

La responsabilità civile è di natura extracontrattuale e trova il suo riferimento formale nell'art. 2043 del Codice Civile "risarcimento per fatto illecito". In tema di circolazione dei veicoli è necessario altresì tener presente la presunzione legale prevista dall'art. 2054 del Codice Civile. L'operato degli agenti durante i rilievi riveste grande importanza per la definizione anche di tale responsabilità; infatti, quanto più precisa

[10] Nuovo Mod. 360 editabile



[11] Circolare Ministero dell'Interno 300/A/10627/09/124/62 del 26/08/2009



[12] Circolare Ministero dell'Interno 300/A/2251/16/124/68 del 23/03/2016





e completa sarà l'attività di rilievo, tanto più sarà agevole la definizione risarcitoria del sinistro, che può avvenire con accordo stragiudiziale tra le parti ovvero dar luogo a contenzioso.

### La responsabilità amministrativa

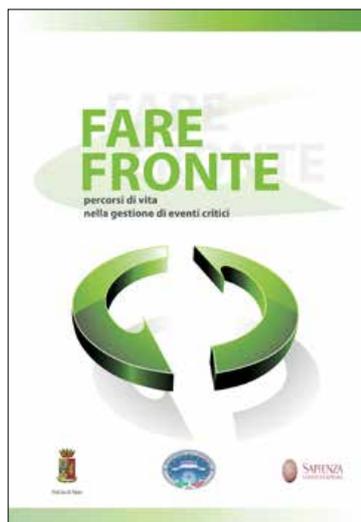
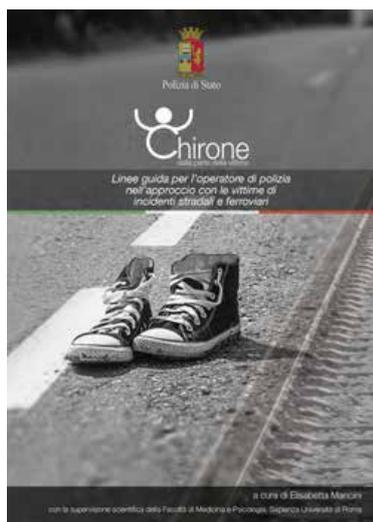
La responsabilità amministrativa scaturisce dalla violazione di norme poste a tutela della circolazione stradale, violazione che oltre a dar luogo alla contestazione dell'illecito può originare provvedimenti di sospensione, revoca o revisione della patente.

## 2.3 L'INCIDENTE CON ESITO MORTALE

L'incidente mortale costituisce un momento saliente dell'attività dell'Operatore della Specialità, per la complessità dell'intervento e per l'individuazione delle gravi responsabilità connesse. L'esperienza sul campo insegna che un evento così drammatico oltre ad essere di grande impegno professionale riveste un impatto emotivo da non sottovalutare. Si richiama al riguardo quanto già detto in merito alle pubblicazioni denominate "Fare fronte" e "Chirone".

### CHIRONE

Linee guida per l'operatore di Polizia nell'approccio con le vittime di incidenti stradali e ferroviari, a cura di E. Mancini.



### FARE FRONTE

Percorsi di vita nella gestione di eventi critici



## PROCEDURA

### Intervento

Avuta notizia dell'incidente è necessario intervenire con tempestività allo scopo di preservare il campo del sinistro e scongiurare il pericolo che lo stato dei luoghi e delle cose venga modificato. Occorrerà delimitare il campo del sinistro, allontanare i soggetti estranei, avendo cura di ricercare coloro che possono riferire sui fatti. E' particolarmente importante tutelare i sentimenti di pietà verso i defunti, evitando che vengano eseguite riprese non autorizzate dei cadaveri che, a tal fine, devono essere opportunamente coperti con lenzuola od altro. Molto spesso all'arrivo della pattuglia è già presente personale del servizio 118, con il quale è necessario stabilire contatti senza interferenze e sovrapposizioni. Il decesso deve essere accertato da un medico, che rilascerà un'apposita certificazione; occorre evidenziare che l'attività di constatazione del decesso e la redazione dell'atto possono avvenire anche in momenti diversi qualora il medico sia impegnato a prestare cure urgenti agli altri feriti. Dai soccorritori potranno essere acquisite informazioni sulla posizione dei feriti soccorsi prima dell'arrivo della pattuglia.

### L'avviso telefonico all'A.G. (art. 347 c.p.p.)

Dopo aver effettuato la prima ricognizione del campo del sinistro ed aver assunto le notizie principali, si informerà il Magistrato di turno presso la Procura della Repubblica territorialmente competente con le modalità in uso a ciascun ufficio (ufficiale di p.g. sul posto; sala operativa; Comandante di Reparto ecc.). Solitamente, il Magistrato non si reca sul teatro del sinistro ma impartisce oralmente disposizioni in merito alla rimozione della salma ed il suo trasporto presso apposito locale identificato dal comune competente (quello dove è avvenuto il decesso o dove è stata rinvenuta la salma), o altro locale diverso, laddove sussistano necessità di accertamenti successivi (es. esame autoptico). Lo stesso Magistrato dispone, inoltre, che la salma sia posta nella sua disponibilità o che venga posta nella disponibilità dei prossimi congiunti; in ogni caso, il comune competente è tenuto a prestare il servizio di trasporto della salma (direttamente o a mezzo di soggetti autorizzati).

Il PM di turno, inoltre, in caso di rifiuto da parte del conducente di sottoporsi agli accertamenti sullo stato di ebbrezza e di alterazione psicofisica per assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, può disporre il prelievo coattivo, ovviamente in presenza di un fondato motivo di ritenere che dal ritardo dell'accertamento possa derivare un grave o irreparabile pregiudizio per le indagini. In presenza delle predette condizioni, la Polizia Giudiziaria può, infatti, richiedere al PM di turno l'autorizzazione al prelievo coattivo, secondo le indicazioni fornite in sede locale dall'Autorità Giudiziaria e nel rispetto della normativa novellata e meglio esplicitata nella circolare del *Ministero dell'Interno nr. 300/A/2251/16/124/68 del 25/03/2016* [13]. Per ulteriori spunti di riflessione circa le problematiche insorte con l'introduzione della legge 41/2016, può essere utile la consultazione del "Protocollo operativo sui prelievi e accertamenti necessari nei casi di omicidio e lesioni personali stradali gravi e gravissime" tra la Procura Generale presso la Corte d'Appello di Roma e la Regione Lazio.

In merito alla rimozione ed al trasporto della salma viene redatta annotazione/verbale, rilasciandone copia all'addetto al trasporto (che la firma per ricevuta), con un successivo inoltro sia all'A.G. precedente che al Comune interessato (vedasi Regolamento di Polizia Mortuaria con annessa Circolare esplicativa del Ministero della Sanità).

### Il rilievo fotografico

Allontanate le persone e i veicoli non coinvolti nell'incidente si potranno effettuare i rilievi fotografici. La documentazione fotografica contribuisce a fornire precise indicazioni sulla strada, sulle sue pertinenze, sullo stato della segnaletica orizzontale e verticale. Tutte le foto scattate durante il rilievo fotografico saranno conservate ed archiviate dall'Ufficio Infortunistica. Nel caso sia necessario realizzare un fascicolo fotografico, il Capo Ufficio Infortunistica farà una selezione delle foto più significative e rilevanti che verranno riportate e descritte nel predetto fascicolo. Nella prima pagina si darà atto del numero delle fotografie selezionate tra quelle scattate in occasione dei rilievi. Tutte le foto scattate, devono essere archiviate e non cancellate. Per motivi di trasparenza, si ritiene opportuno anche indicare l'operatore (o gli operatori) che hanno effettuato le foto e chi ha materialmente impaginato il fascicolo fotografico. Tutte le foto scattate, anche quelle eventualmente venute male, devono essere archiviate e non cancellate. Questo per evitare possibili contestazioni dovute all'eventuale mancanza di fotografie deducibile dalla lettura dei nomi dei files che generalmente hanno un numero progressivo. Nel caso sul luogo dell'incidente siano arrivati fotografi o cineoperatori di organi di stampa o emittenti televisive, potrebbe tornare utile chiedere copia delle foto e/o dei video da loro effettuati.

[13] Circolare Ministero dell'Interno  
300/A/2251/16/124/68 del 23/03/2016





La **foto “panoramica”** deve essere realizzata secondo il senso di marcia di ciascun veicolo coinvolto (in generale la tecnica rispecchia quella del sopralluogo di polizia scientifica). È importante che le riprese siano effettuate dal centro della carreggiata o, in caso di particolari conformazioni dei luoghi, dal punto di vista dei protagonisti e, ove possibile, dall’alto, per una miglior visione di tutto il teatro del sinistro.

Le **foto di “insieme”** - ovvero a media distanza – sono di grande utilità per evidenziare i veicoli coinvolti e le tracce sulla carreggiata.

Le **foto di “dettaglio”** - o ravvicinate - servono invece ad evidenziare i particolari.



Saranno oggetto di tali riprese, ad esempio, i danni ai veicoli, le varie tracce ed ogni altro elemento che possa aver attinenza con la dinamica. Completano il rilievo le foto scattate alle opere ed alle strutture stradali che sono state interessate dall’evento.

In caso di decesso è utile eseguire una ripresa particolareggiata della salma, preferibilmente nella posizione in cui è stata rinvenuta. I veicoli vanno fotografati dai quattro lati per una visione complessiva e nel particolare per mettere in risalto i danni. È buona norma fotografare anche l’interno per evidenziare l’eventuale mancato utilizzo di sistemi di ritenuta, l’attivazione di air bag ed in generale qualsiasi altro elemento idoneo alla ricostruzione. Per le particolarità della tecnica di rilievo fotografico si rimanda a quanto ampiamente descritto nei testi professionali curati dal CAPS di Cesena.

### **Il rilievo planimetrico**

L’operatore intervenuto esegue gli accertamenti urgenti di cui all’art. 354 c.p.p. e redige il prescritto verbale. Traccerà a mano libera uno schizzo quanto più possibile proporzionato dell’area interessata dal sinistro, indicando il caposaldo cui riferire le misurazioni. Individuerà gli elementi mobili (detriti, veicoli, tracce ecc.) e fissi (strutture della strada, segnaletica verticale ed orizzontale ecc...) da riportare sullo schizzo e misurerà le distanze dei punti dal caposaldo, utilizzando anche eventuali basi ausiliarie. Al riguardo è bene tener presente che occorrerà: legare la base dei rilievi ad un punto fisso (caposaldo); utilizzare preferibilmente il metodo delle triangolazioni; usare eventualmente basi multiple ed in tal caso la sequenza delle basi deve essere alfabetica mentre la sequenza dei punti di rilievo deve essere numerica; misurare i veicoli agli spigoli (ciò è indispensabile per autocarri e veicoli atipici); effettuare le misurazioni con cordella metrica tesa e posta orizzontalmente al piano stradale; misurare le distanze per lunghezze preferibilmente inferiori a mt. 20,00. Questa procedura di rilievo viene superata con l’utilizzo del Topcrash (vedi infra par. 7.1)”



### Ulteriori adempimenti nell'immediatezza

Completati i rilievi tecnici, è necessario liberare la carreggiata e ripristinare la circolazione. I mezzi devono essere sottoposti a sequestro (probatorio ex artt. 354 c.p.p. e 113 norme di attuazione per gli Agenti di P.G.) e affidati ad un custode giudiziario. È possibile che, qualora non vi siano particolari necessità di approfondimento investigativo, i veicoli possano anche non essere oggetto di sequestro, ed in tal caso le attività di rilievo descrittivo e fotografico dovranno essere curate nei minimi particolari.

Le persone che possono riferire sui fatti, presenti sul luogo del sinistro, dovranno essere escusse ai sensi dell'art. 351 c.p.p. così come devono essere assunte le dichiarazioni degli indagati, disciplinate dall'art.350/7°c.p.p., utilizzabili processualmente solo ai fini delle eventuali contestazioni. Trattandosi di dichiarazioni spontanee, l'operatore di Polizia dovrà procedere con assoluta neutralità, senza interferenze e lasciando all'escusso la libera enunciazione dei fatti. Si dovranno evitare espressioni di assenso o dissenso, anche a livello di mimica facciale, che in qualche modo possano condizionare l'esposizione dell'evento. La dichiarazione spontanea va raccolta possibilmente nell'immediatezza, al fine di evitare che l'escusso possa rielaborare l'evento con una rivisitazione "soggettiva" dello stesso (Circolare nr. 300/A/24965/131/M11 del 13/08/1992[14]). Particolare attenzione operativa dovrà essere rivolta all'acquisizione e conservazione di valori o denaro appartenuti alla persona deceduta comunque rinvenuti sul luogo del sinistro, consegnati agli Agenti da infermieri, medici e Vigili del fuoco presenti o dalla Polizia Mortuaria ovvero, ancora, dagli addetti al servizio di traslazione della salma.

### Adempimenti successivi

Ai fini della successiva inumazione, tumulazione o cremazione, il Magistrato o più spesso l'Ufficiale di P.G., assistito da un medico, deve effettuare accertamenti sullo stato del cadavere e sulle circostanze della morte, nonché acquisire notizie in merito all'identità della salma, redigendone apposito verbale (art. 71 e seguenti D.P.R. 03/11/2000 n° 396).

L'accertamento dell'identità della salma viene effettuato tramite suo riconoscimento da parte di due persone che l'abbiano conosciuta in vita; in caso di impossibilità, dovrà essere eseguita un'attività d'indagine specifica per giungere all'identificazione

[14] Circolare Ministero dell'Interno  
300/A/24965/131/M11 del 13/08/1992





del cadavere (mediante contatti telefonici con numeri in rubrica del telefono cellulare della persona defunta, rilievo e comparazione foto-dattiloscopica, prelievo di campioni per l'individuazione del DNA, diffusione della notizia del sinistro tramite mass-media). L'attività d'identificazione della salma deve consentire di escludere ogni dubbio al riguardo.

Al termine delle operazioni, viene rilasciata autorizzazione al seppellimento, mediante "nulla osta" del Magistrato; è invalsa la consuetudine da parte dell'A.G. di delegare l'Ufficiale di P.G. precedente al rilascio del "nulla osta".

### Comunicazione notizia di reato

Al termine degli adempimenti esperiti sul luogo del sinistro e immediatamente dopo, deve essere redatta una comunicazione preliminare, ai sensi dell'art. 347 c.p.p., nella quale riportare, oltre alle circostanze di tempo e di luogo, tutta l'attività di indagine svolta dal personale intervenuto ed una breve e sintetica dinamica. In questa prima comunicazione scritta devono essere indicati:

le generalità dell'indagato – l'ipotesi del reato con la norma penale che si assume violata – le generalità della persona offesa - la data ed il luogo del commesso reato- l'elenco degli atti da convalidare – i dati relativi ai prossimi congiunti della persona deceduta - quant'altro ritenuto utile ai fini della qualificazione del fatto.

Tale attività va poi completata all'esito dei successivi accertamenti, che confluiranno nella CNR definitiva e nella formazione di un fascicolo dei rilievi foto-planimetrici.

### Contestazione delle violazioni amministrative

L'accertamento e la successiva contestazione ai responsabili delle violazioni alle norme di comportamento rappresentano una singolarità in quanto non derivano dalla percezione diretta dell'operatore intervenuto nell'immediatezza ma piuttosto da una deduzione logico giuridica successiva, alimentata da quanto rilevato dalla pattuglia ed avendo riguardo alle risultanze delle indagini. Per i casi di evidente ed esclusiva responsabilità e quindi di contestazione immediata, si richiama il contenuto della circolare del Ministero dell'Interno nr. 300/A/2251/16/124/68 del 25/03/2016 [15], con la precisazione che, trattandosi di incidente mortale, la decisione dovrà essere assunta, o condivisa, ove possibile, dal Comandante del Reparto o dal Capo Ufficio infortunistica.

[15] Circolare Ministero dell'Interno  
300/A/2251/16/124/68 del 23/03/2016



## 2.4 L'INCIDENTE CON LESIONI GRAVI O GRAVISSIME

Per effetto della riforma di cui alla legge n. 41/2016, le lesioni personali conseguenti ad un incidente stradale sono oggetto di un trattamento giuridico diverso in base alla loro gravità. Infatti, mentre le **lesioni lievi e lievissime** continuano ad essere punite dall'art. 590 c.p., per quelle **gravi o gravissime** si applica la nuova previsione dell'art. 590 bis c.p.

Salvo diversa indicazione dell'A.G., nel caso in cui il primo referto indichi una durata della malattia inferiore ai 40 giorni, è consigliabile che l'Ufficio o il rilevatore (nei casi in cui ciò sia possibile) inviti la persona offesa a trasmettere l'eventuale documentazione sanitaria attestante l'ulteriore prolungamento della malattia. Qualora la malattia superasse i 40 giorni si dovrà inviare la c.n.r. tenendo conto della procedibilità d'ufficio e della competenza del tribunale monocratico. In presenza di incidente con lesioni giudicate in "prognosi riservata" ed in ordine al dubbio se considerare tali lesioni gravi o gravissime, ci si atterrà alle direttive impartite dalla Procura territorial-

mente competente. In assenza di direttive a tal riguardo, si valuteranno gli elementi a disposizione (gravità dell'incidente, esame dei testimoni, contatti diretti con i medici, ...) al fine di considerare le lesioni gravi o meno, nel presupposto che comunque gli atti conseguenti più rilevanti (arresto in flagranza, prelievo coattivo in caso di rifiuto) saranno adottati d'intesa e/o su delega del P.M. di turno.

Il nuovo reato prevede le medesime aggravanti di cui all'art. 589 bis c.p. e, pertanto, gli operatori intervenuti dovranno porre particolare attenzione alle operazioni di rilievo ed agli accertamenti di Polizia Giudiziaria connessi, tenendo ben presente che i limiti edittali, delle nuove tipologie di reato, sono notevolmente aumentati, con conseguente possibilità di applicazione di misure precautelari quali l'arresto che, però, in virtù dell'art. 189 C.d.S., non potrà essere eseguito nel caso in cui il conducente coinvolto e responsabile delle lesioni si sia fermato ed abbia prestato assistenza agli infortunati, mettendosi immediatamente a disposizione degli organi di Polizia. È prevista, altresì, la procedibilità d'ufficio e la competenza è del Tribunale. Si rimanda, per gli ulteriori aspetti procedurali, a quanto statuito dalla circolare del Ministero dell'Interno nr. 300/A/2251/16/124/68 del 25/03/2016.

## 2.5 L'INCIDENTE CON LESIONI LIEVI O LIEVISSIME

Il reato di lesioni personali colpose, lievi e lievissime, rientra nella competenza del Giudice di Pace, ad esclusione delle fattispecie di cui all'art. 590/3° c.p. quando si tratta di fatto commesso da soggetto in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'art. 186/2 lett. c) del C.d.S., ovvero da soggetto sotto l'influenza di sostanze stupefacenti o psicotrope (fermi restando i principi del concorso formale di reati in relazione alla competenza). Nella prima ipotesi, la Polizia Giudiziaria trasmetterà la relazione ai sensi dell'art. 11 del D.Lgs n. 274/2000 [16], entro 4 mesi decorrenti dalla data di acquisizione della notizia di reato, salvo disposizioni diverse da parte dell'A.G., mentre nella seconda ipotesi provvederà ad inoltrare comunicazione notizia di reato ai sensi dell'art. 347 c.p.p.

In sede di intervento su sinistro stradale, gli organi addetti al rilevamento acquisiscono la notizia del reato nel momento in cui accertano che da tale fatto sono derivate lesioni, certificate dal medico. Ricevuta la relazione ai sensi dell'art.11, il Pubblico Ministero, se ravvisa la fondatezza della notizia di reato e non ritenga doversi effettuare ulteriore attività di indagine, provvede alla citazione a giudizio dell'imputato (art. 20 D.Lgs. 274/2000, così come modificato dal D.L. 27 luglio 2005 n° 144). Se invece ritiene infondata la notizia o accerta la mancanza di condizione di procedibilità, provvede a richiedere l'archiviazione al Giudice di Pace (art. 17 D.Lgs. 274/2000).

## 2.6 L'INCIDENTE CON DANNI A COSE

Gli operatori chiamati ad intervenire per un incidente stradale con solo danni a cose devono attuare quanto previsto dall'art. 189, comma 3, del C.d.S., ordinando, quando ciò sia possibile, la rimozione dei mezzi dalla sede stradale. Nel caso ciò non sia possibile, in attesa dei carri soccorso, occorre presegnalare la zona interessata adottando tutte le misure necessarie per la sicurezza delle persone. I protagonisti del fatto sono tenuti a scambiarsi le generalità e le altre informazioni ai fini risarcitori (art.189, comma 4, C.d.S.).

Per gli incidenti con solo danni verificatisi in ambito autostradale si richiama, per completezza, la circolare a firma del Capo della Polizia del 02/09/1998, con annesso protocollo di intesa con AISCAT, che disciplina il ruolo degli ausiliari (Circolare Ministeriale del 09/12/1999 [17]).

[16] Decreto Legislativo n. 274 del 28/08/2000



[17] Circolare Ministero dell'Interno 300/A/46786/107/66/2 del 09/12/1999





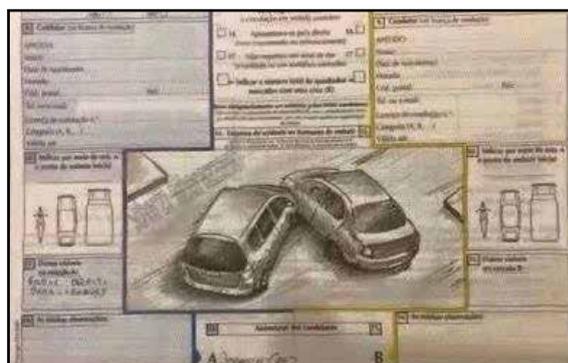
## 2.7 LA RILEVANZA STRAGIUDIZIALE DEI RILIEVI EFFETTUATI E ALCUNE SPECIFICHE PROCEDURE DI DEFINIZIONE DELL'INCIDENTE

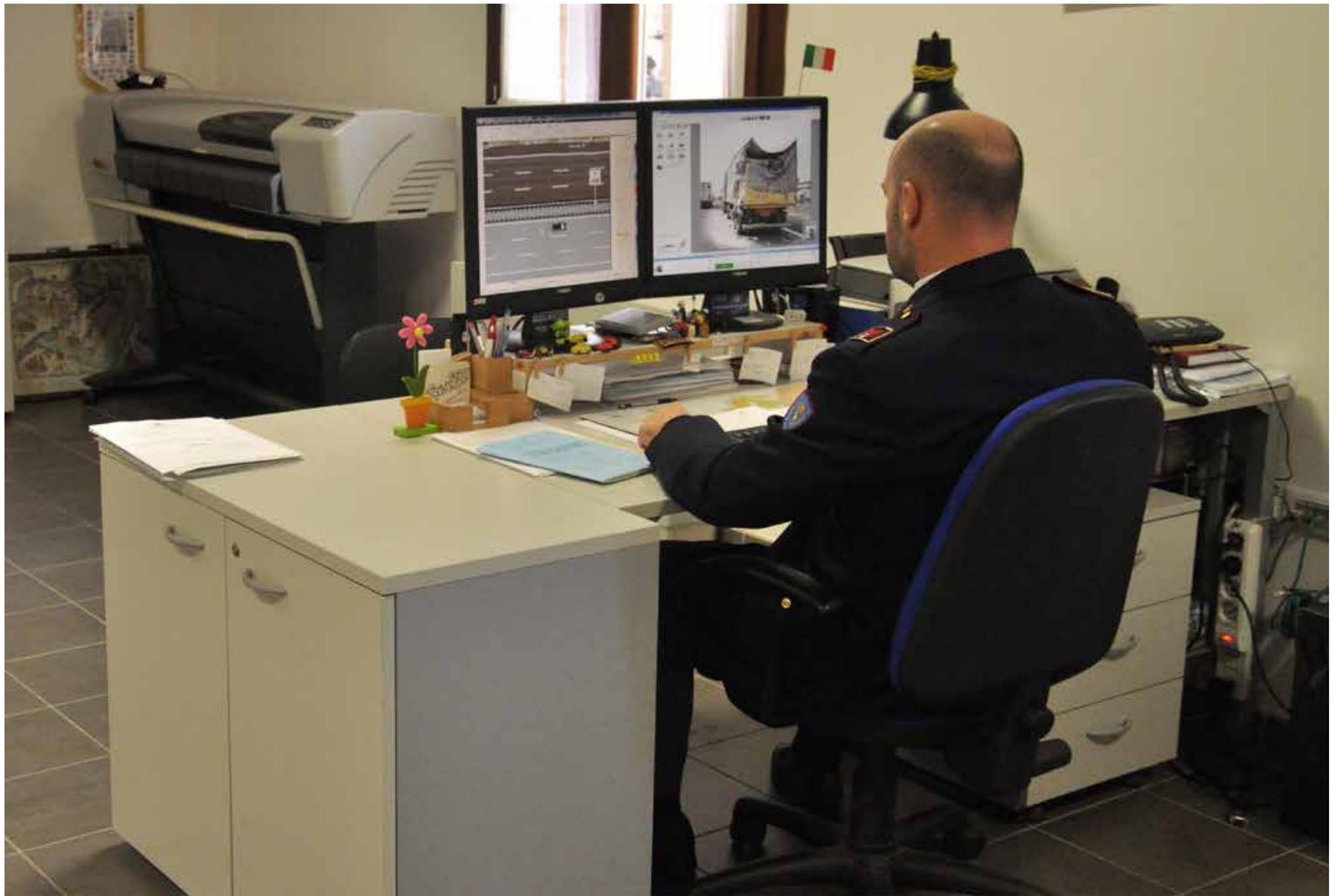
Se il sinistro rimane in un ambito stragiudiziale, i soggetti incaricati di valutare le singole responsabilità dei protagonisti dell'incidente effettueranno le loro valutazioni sulla base delle informazioni desumibili dai rilievi dell'Organo di Polizia. L'aver individuato il nesso eziologico del sinistro nell'inosservanza di norme di legge o di comune prudenza, da parte di uno o più conducenti coinvolti, è circostanza che travolge e supera la presunzione di responsabilità ai sensi dell'art. 2054 c.c.

Nel corso degli anni si sono instaurate alcune specifiche procedure di definizione dell'incidente, che appare utile richiamare.

- Dal 1° febbraio 2007, per gli incidenti con danni a cose al veicolo e/o con lesioni non gravi (cioè lesioni con invalidità permanente non superiore al 9%), che vedono coinvolti non più di due veicoli, la richiesta di risarcimento deve essere fatta direttamente alla propria compagnia d'assicurazione (Procedura di risarcimento diretto).
- Nelle ipotesi in cui non è possibile attivare la procedura di risarcimento diretto, il danneggiato dovrà richiedere il risarcimento del danno alla compagnia assicuratrice della controparte. Entro 60 giorni, l'Assicurazione formulerà al danneggiato congrua offerta per il risarcimento ovvero comunicherà i motivi per i quali non ritiene di fare offerta. Il termine di 60 giorni è ridotto a 30 quando il modulo di denuncia sia stato sottoscritto dai conducenti coinvolti nel sinistro. L'obbligo di proporre al danneggiato congrua offerta per il risarcimento del danno, ovvero di comunicare i motivi per cui non si ritiene di fare offerta, sussiste anche per i sinistri che abbiano causato lesioni personali o il decesso (Procedura di risarcimento normale valida dal 1 febbraio 2007).
- La polizza R.C. Auto prevede anche la copertura dei danni fisici dei trasportati. Il risarcimento, in questi casi, andrà richiesto all'Assicurazione del veicolo sul quale si trovava, prescindendo dall'effettiva responsabilità dei conducenti dei veicoli coinvolti. Corrisposto il risarcimento, l'assicurazione ha diritto di rivalsa nei confronti dell'Assicurazione del responsabile del sinistro, secondo la procedura stabilita dal Nuovo Codice delle Assicurazioni Private (Decreto Legislativo 7 settembre 2005, nr. 209) (Risarcimento per lesioni al passeggero).
- Il modello CAI è un documento predisposto dall'ANIA, secondo il modulo ministeriale, avente caratteristiche e contenuti unici a prescindere dalla Compagnia di Assicurazione. L'utilizzo corretto del CAI (acronimo di Constatazione Amichevole di Incidente) può valere sia quale denuncia di sinistro alla propria Compagnia, ai sensi dell'art. 23 del D.lgs. 209/2005 [18], sia quale conciliazione tra le parti coinvolte nell'evento (Il modulo "CAI").

[18] Art. 23 del D.lgs. 209/2005





# Capitolo Terzo

## La trattazione

### 3.1 L'ATTIVITA' INFORTUNISTICA NELLE SEZIONI E NELLE UU.OO.DD.

La ricostruzione di un incidente stradale è un'attività complessa, divisa in fasi cronologicamente distinte, che inizia con l'intervento della pattuglia, prosegue con la raccolta di tutti gli elementi oggettivi, delle dichiarazioni delle parti e si conclude con la valutazione e le determinazioni finali del responsabile dell'ufficio incidenti o del Comandante dell'unità operativa distaccata. Un'esatta ricostruzione dell'evento infortunistico permette un corretto esercizio dell'azione penale, quando ne ricorrono le condizioni di procedibilità, di quella civile se il risarcimento non ha trovato soddisfazione nella trattativa extragiudiziale, l'adozione di provvedimenti amministrativi nei casi in cui ne ricorrono i presupposti (revisione straordinaria del veicolo, sospensione della patente, ecc.).

### 3.2 GLI INCIDENTI DENUNCIATI IN UFFICIO

In assenza di intervento degli organi di Polizia Stradale può accadere che gli interessati si presentino successivamente presso un comando di Polizia Stradale per "denunciare" l'incidente stradale. Le situazioni sono varie e da queste potrebbero emergere profili di obbligatorietà dell'attività di polizia in ordine all'accertamento delle circostanze denunciate. Pertanto, va rivolta una particolare attenzione all'individuazione e qualificazione delle tracce d'urto sui veicoli, al fine di determinarne epoca, ubicazione, altezza dal suolo in condizione di marcia, andamento e quant'altro possa tornare essenziale ai fini dell'indagine. Potrà tornare utile disporre un sopralluogo, con l'urgenza legata alla gravità del fatto, soprattutto nei casi in cui il sinistro sia stato causato da una riferita anomalia della strada, da ostacoli in carreggiata o comunque da situazioni pregiudizievoli per la sicurezza degli utenti.

In questi casi l'attività di ricostruzione sarà compiuta sulla base degli elementi raccolti successivamente: dalle dichiarazioni assunte dalle parti coinvolte e dalle persone che possono riferire circostanze utili sui fatti, nonché dagli elementi oggettivi costituiti in maggior parte dalle tracce rilevabili sui veicoli. In assenza di riscontri certi non si procederà a contestare violazioni a norme di comportamento del C.d.S. e l'evento, se da esso non sono derivate lesioni, rimarrà in atti come fatto storico e gli elementi raccolti saranno comunque a disposizione delle parti interessate per eventuale accesso agli atti ai fini risarcitori.

Salva l'ipotesi in cui l'incidente debba essere trattato perché oggetto di querela, ovvero perché se ne abbia cognizione mediante la ricezione del Referto, l'Ufficio può trovarsi di fronte ad una serie di eventi dannosi che non sempre assumono le caratteristiche dell'incidente stradale. In tali casi, si dovrà operare una attenta valutazione finalizzata all'inquadramento e successiva gestione del fatto, facendo confluire nel sistema INFO solo quanto inequivocabilmente riconducibile a sinistro stradale, onde assicurare la "purezza" del dato statistico, specialmente in ambito autostradale ove la Polizia Stradale opera in via esclusiva.

Per completezza si richiama il Codice delle assicurazioni (D.Lgs. 7 settembre 2005 n.209 [19] e il D.P.R. di attuazione n.254 del 2006 [20] sul risarcimento diretto) che, per gli incidenti con soli danni, prevede procedure semplificate per velocizzare il risarcimento in favore dell'utente.

[19] Decreto legislativo n. 209 del 7 settembre 2005



[20] D.P.R. n. 254 del 18/07/2006



### 3.3 ESAME DELL'ATTIVITA' E VERIFICA DELLA SEQUENZA DELLE OPERAZIONI SVOLTE

Il Responsabile dell'Ufficio Incidenti o il Comandante dell'unità operativa distaccata, nel più breve tempo possibile, deve prendere visione dell'attività svolta dalla pattuglia. In particolare dovrà verificare (vedasi anche le attività di controllo riportate al capitolo 1):

- la completezza dei dati presenti nel mod. 360 o nel mod. 365 per gli incidenti con soli danni;
- l'inoltro della richiesta degli accertamenti tossicologici;
- l'esecuzione dei rilievi fotografici;
- l'accuratezza dello schizzo planimetrico;
- l'esistenza di eventuali danneggiamenti alle opere stradali;
- l'eventuale interesse che l'evento infortunistico ha suscitato negli organi di stampa o da parte delle Autorità Locali o Nazionali (gravità dell'incidente, spettacolarità della dinamica, bambini o personaggi pubblici coinvolti, incidenti che possono causare danni ambientali persistenti, problemi sulla viabilità del traffico ecc.);
- la richiesta di intervento dei vigili del fuoco e del consulente dell'impresa proprietaria del mezzo, nel caso siano coinvolti veicoli che trasportano merci pericolose. Nel caso vi sia una perdita del carico con inquinamento o pericolo di inquinamento ambientale dovranno essere informati la Prefettura, l'ufficio per l'ecologia e l'ambiente del Comune, l'ufficio provinciale dell'A.R.P.A.
- L'effettuazione delle interrogazioni nel sistema SDI, nei confronti di tutte le persone e dei veicoli coinvolti nell'incidente, al fine di verificare l'eventuale sussistenza di provvedimenti (cfr. circolare della Direzione Centrale della Polizia Criminale nr. MI-123-U-E-1-1-2015-90 del 01/07/2015) quali ad esempio: il fermo amministrativo per la contestazione della sanzione amministrativa prevista dall'art. 214 del cds; il pignoramento, per l'esecuzione ex art. 521 bis cpc, uniformandosi alle procedure dettate dalla circolare ministeriale n. 300/A/5502/16/101/20/21/4 dell'8 agosto 2016 [21]. A tal fine si renderebbe opportuno interpellare i responsabili degli Istituti Vendite Giudiziarie al fine di conoscere le modalità e/o le depositarie convenzionate alle quali affidare i veicoli sottoposti a pignoramento [22]. Al riguardo appare utile richiamare la Circolare della Direzione Centrale della Polizia Criminale nr. MI-123-U-E-1-1-2015-90 del 01/07/2015 ed il Notiziario S.D.I. nr. 327 del 26/06/2015 [23].

Il responsabile dell'Ufficio Incidenti o il Comandante dell'unità operativa distaccata dovrà altresì:

- procedere alla raccolta dei dati eventualmente mancanti nel modello 360 o 365, con particolare riguardo alla parte che attiene al sopralluogo;
- richiedere l'esito degli accertamenti tossicologici alla direzione sanitaria, avendo cura di accertare che gli atti siano sottoscritti dal medico responsabile e dall'interessato per gli aspetti che lo riguardano (consenso informato, rifiuto, ecc.) prima dell'invio all'Autorità Giudiziaria;
- verificare con i rilevatori eventuali incongruenze, rappresentazioni illogiche o altri elementi estranei all'evento;
- inviare tempestivamente le segnalazioni agli Enti proprietari delle strade per il ripristino della segnaletica e delle altre opere stradali eventualmente danneggiate;

[21] Circolare Ministero dell'Interno  
300/A/5502/16/101/20/21/4 del  
08/08/2016



[22] Circolare ACI 6833/14 del  
18/11/2014



[23] Notiziario S.D.I. nr. 327 del  
26/06/2015





- attenersi, nel rilasciare dichiarazioni alla stampa, a quanto statuito dalla Circolare 555/EST/S/1/1669/14 del 23/07/2014 [24], ed alle indicazioni fornite dall'A.G. locale per i fatti penalmente rilevanti.
- archiviare la documentazione fotografica ed implementarla quando risulti incompleta (amplius infra capitolo 7);
- archiviare con lo stesso sistema le planimetrie degli incidenti stradali con i relativi fascicoli fotografici;
- prestare particolare attenzione al recupero e alla riconsegna dei veicoli incidentati. Si tenga conto che il diretto interessato può rivolgersi ad un'impresa di soccorso stradale di sua fiducia con tempistiche ragionevoli e soprattutto compatibili con le esigenze operative. Qualora non sia possibile, si procederà per conto del conducente o proprietario del veicolo, redigendo l'apposito verbale di rimozione e consegna all'operatore del carro soccorso intervenuto, informando immediatamente dopo il proprietario (vedasi disposizioni operative impartite con circolare ministeriale n. 300/A/2/5284/101/20/21/4 del 13/05/2002 [25]). Per questo tipo di attività la Prefettura non è tenuta al pagamento delle spese di recupero e custodia. Occorre evidenziare che, in ambito autostradale, la discrezionalità di scelta è limitata agli enti e alle imprese autorizzate ai sensi dell'art. 175, comma 12 del C.d.S.;
- verificare che siano stati avvisati i familiari delle vittime, accertando sempre le cause di un eventuale ritardo e informare tempestivamente anche l'Autorità diplomatica o consolare in Italia quando vi sia stato il decesso di un cittadino straniero;
- accertare che sia stata fornita tempestiva comunicazione interna agli uffici superiori e sia stata inoltrata l'apposita modulistica;
- inviare la segnalazione all'ufficio immigrazione della Questura che ha rilasciato il permesso o la carta di soggiorno nel caso di decessi di stranieri immigrati;
- provvedere all'invio dei documenti di identità delle persone decedute all'organo che li ha emessi o, nel caso di documenti stranieri, alla rappresentanza diplomatica o consolare in Italia;
- aggiornare la banca dati SDI in tutti i casi in cui vi sia il decesso di una persona, con le previste cancellazioni e la formale comunicazione agli Uffici che hanno inserito i singoli fatti nello stesso sistema;
- Inoltrare la prevista segnalazione all'Agenzia delle Entrate e alla Guardia di Finanza, entro 15 giorni dalla definizione dell'incidente, qualora un conducente alla guida di un veicolo adibito al trasporto merci in conto terzi per il quale è richiesta la patente di guida di categoria C o CE, sia responsabile di incidente stradale che abbia provocato la morte di una o più persone, ovvero di lesioni gravi o gravissime. La segnalazione si deve inoltrare ai sensi dell'art. 51 della legge 29 luglio 2010 n. 120, che ha introdotto il comma 7-bis all'art. 7 del D.Lvo 21 novembre 2005 nr. 286. Si richiamano, al riguardo, le disposizioni della Circolare Ministeriale n. 300/A/4628/11/101/3/3/9 del 18 maggio 2011, il cui contenuto deve ritenersi parzialmente modificato dalla successiva Direttiva del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, n. 3 del 10 gennaio 2014, e dalla legge 23 dicembre 2014, n. 190, che ha modificato l'art. 83-bis del decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2008, n. 133.

[24] Circolare Ministero dell'Interno  
555/EST/S/1/1669/14 del 23/07/2014



[25] Circolare Ministero dell'Interno  
300/A/2/5284/101/20/21/4  
del 13/05/2002



[26] Articolo 51 Legge 120 del  
29/07/2010



[27] Circolare Ministero dell'Interno  
300/A/4628/11/101/3/3/9 del 18/05/2011



Per le procedure di registrazione dell'incidente nel sistema INFO2000, si rimanda alla trattazione del capitolo IV. I modelli 360 e 365 andranno, poi, custoditi nell'apposita cartellina mod. 382 che dovrà riportare lo stesso numero di registrazione del si-

stema. Si segnala che, per gli incidenti in autostrada, il C.O.A. attribuisce un proprio numero progressivo agli eventi rilevati che sarà utile annotare sui modd. 360/365.

Degna di nota è la circolare ministeriale del 29/10/2009 [28] esplicativa della Direttiva per la semplificazione del 22 ottobre 2009 [29] la quale, alla voce "REGISTRI DA SOPPRIMERE", ha abolito il registro Mod. 363, ove si annotavano manualmente gli estremi degli incidenti stradali.



[28] Circolare Ministero dell'Interno  
300/A/13646/09/1310/39 del 29/10/2009



[29] Circolare Ministero dell'Interno  
300/A/13359/1310/39 del 22/10/2009



### 3.4 LE SEGNALAZIONI AMMINISTRATIVE

- Segnalazione ai sensi degli artt. 222 e 223 del Codice della Strada: va inoltrata alla Prefettura del luogo dove si è verificato l'incidente stradale per l'applicazione della sanzione accessoria della sospensione della patente di guida, qualora il conducente si sia reso responsabile di un sinistro ed abbia violato una norma di comportamento del Codice della Strada. La segnalazione va inoltrata al termine della ricostruzione dell'evento infortunistico e deve evidenziare la condotta dell'utente ed indicare le violazioni a norme del codice della strada, secondo le direttive della Circolare del Ministero dell'Interno del 12 agosto 2010 [30]. Importanti modifiche sono state introdotte all'articolo 223 cds in materia di sospensione cautelare della patente disposta dal Prefetto nelle more della definizione del giudizio per i reati di omicidio e lesioni personali stradali. Per un approfondimento vedasi la circolare del Ministero dell'Interno nr. 300/A/2251/16/124/68 del 25/03/2016 [31].
- Segnalazione ai sensi dell'art. 128 c. 1 del Codice della Strada: va inoltrata al competente Ufficio del Dipartimento Trasporti Terrestri, quando sorgano dubbi sul persistere delle condizioni psicofisiche nei confronti dei titolari di patente di guida; ad esempio quando si apprenda di patologie particolari, oppure si abbia notizia di gravi lesioni a seguito dell'incidente o nel caso di condotte di guida particolarmente pericolose. Il procedimento di revisione della patente di guida conseguente alla commissione degli illeciti contravvenzionali di cui agli artt. 186 e 187 C.d.S., ha un suo iter autonomo; (vedasi anche infra capitolo 4.2)
- Segnalazione ai sensi dell'art. 128 c.1 ter del Codice della Strada: va inoltrata ai fini della la revisione obbligatoria della patente di guida al competente ufficio del Dipartimento Trasporti Terrestri nei confronti dei conducenti che abbiano causato

[30] Circolare Ministero dell'Interno  
300/A/11310/10/101/3/3/9 del  
12/08/2010



[31] Circolare Ministero dell'Interno  
300/A/2251/16/124/68 del 23/03/2016



incidenti mortali o lesioni gravi a terzi ed a loro carico si sia proceduto alla contestazione di una violazione alle norme del C.d.S. da cui consegue l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente; (vedasi anche [infra capitolo 4.2](#))

- Segnalazione all'U.C.I. (Ufficio Centrale Italiano): va inoltrata su richiesta dell'UCI di Milano in caso di incidenti stradali che vedano coinvolti congiuntamente veicoli immatricolati in Italia e veicoli immatricolati in uno stato estero, come previsto dall'art. 126/6° del D.Lgs. 209 del 07/09/2005 [31] (Codice delle Assicurazioni);
- Segnalazioni ai sensi dell'art. 80/7 del Codice della Strada: va inoltrata al competente Ufficio del Dipartimento Trasporti Terrestri per la revisione straordinaria dei veicoli a motore o rimorchi che, a seguito di incidente stradale, abbiano riportato gravi danni tali da far sorgere dubbi sulle condizioni di sicurezza per la circolazione;
- Segnalazione ai sensi dell'art.179/8 bis del Codice della Strada: va inviata alla Direzione provinciale del lavoro dove ha sede il titolare della licenza od autorizzazione al trasporto o dell'iscrizione all'albo degli autotrasportatori di cose, in caso di incidente stradale con danno a persone od a cose, provocato dal conducente di un veicolo per il quale vi è l'obbligo dell'installazione del cronotachigrafo (vedasi pag. 37 della Circolare Ministeriale del 12/08/2010 [32]) ;
- Segnalazione all'ente proprietario della strada per le incombenze di cui all'art. 15 del C.d.S. nelle ipotesi di danneggiamento in qualsiasi modo della struttura stradale, delle opere, delle piantagioni e degli impianti ad essa pertinenti;
- Segnalazione trimestrale, all'Ufficio incidenti delle Sezioni, degli incidenti con violazioni di cui agli artt. 186 e 187 del C.d.S. per il successivo inoltro al Compartimento.
- Segnalazione ai sensi dell'articolo 7, comma 7-bis, del D. Lgs. 21 novembre 2005, n. 286, che va inoltrata quando dalla violazione di disposizioni del C.d.S. derivino la morte di persone o lesioni personali gravi o gravissime e la violazione sia stata commessa alla guida di uno dei veicoli per i quali è richiesta la patente di guida di categoria C o C+E.

### 3.5 IL RUOLO DELLA POLIZIA STRADALE NEL SETTORE DELL'INFORTUNISTICA NELLA DIMENSIONE PROVINCIALE

La già citata Direttiva del Ministero dell'Interno n. 300/A/10307/09/144/5/20/3 del 14 Agosto 2009 [33] meglio nota come "Direttiva Maroni", prevede il monitoraggio degli incidenti stradali a livello provinciale da parte dell'Osservatorio costituito presso le Prefetture [34] , al quale partecipano tutti gli organi di Polizia Stradale e anche altri soggetti che operano nell'ambito della sicurezza stradale. In particolare, sono disciplinate le modalità tecniche di accertamento e di contestazione delle violazioni relative alla velocità, spesso all'origine di gravi incidenti. Sono monitorati i sinistri dipendenti da tali cause con una valutazione periodica dei risultati. L'Osservatorio diventa, quindi, uno strumento efficace di monitoraggio e di intervento rapido per adottare misure di contrasto ed è in questo particolare contesto che la Polizia Stradale dovrà assumere un ruolo primario nell'analisi dei dati e nel suggerire gli interventi urgenti da adottare. La Sezione è, quindi, l'organo che recepisce le direttive dell'Autorità Giudiziaria e di quella Amministrativa e, per il tramite dell'ufficio incidenti, coordina e indirizza l'attività operativa dei Reparti di Polizia Stradale di tutta la provincia. Sugli interventi nel campo dell'infortunistica stradale si richiama l'attenzione sulla ministeriale nr. 225/B/2007/140/U del 02 gennaio 2007 [35] .

[31] Decreto Legislativo n. 209 del 07/09/2005



[32] Circolare Ministero Interno 300/A/11310/10/101/3/3/9 del 12/08/2010



[33] Direttiva Ministro dell'Interno 300/A/10307/09/144/5/20/3 del 14/08/2009



[34] Istituito presso la Conferenza provinciale permanente prevista dall'art.11 del D.Lgs n. 300 del 30 luglio 1999



[35] Circolare Ministero Interno 225/B/2007/140/U del 02/01/2007





# Capitolo Quarto

## La procedura PS 2000-INFO: la gestione informatizzata

### 4.1 FUNZIONAMENTO, POTENZIALITÀ, CRITICITÀ.

La procedura Infortunistica – INFO - affiancata a quella degli Uffici Verbali, costituì a suo tempo una delle più importanti innovazioni nella gestione e nella trattazione degli incidenti stradali. In uso a tutti gli uffici della Polizia Stradale, essa consente la gestione automatizzata di tutte le attività connesse al rilevamento di un incidente stradale.

### 4.2 LA PROCEDURA “INFO”

I modelli 360/365 completati e depositati presso il Reparto sono controllati dal Capo Ufficio che dispone o esegue l’inserimento nel sistema “INFO”. Dopo l’inserimento completo si può gestire correttamente l’intero fascicolo, utilizzando la modalità di trasmissione dei dati alla Sezione ed alla Società Autostrade (TS14), redigendo la notizia di reato, la comunicazione alla Prefettura (ex art. 223/1), la segnalazione ex art. 80/7, le notizie agli interessati, le comunicazioni ex art. 15, ed avere una vasta possibilità di consultare le statistiche.

Dopo l’inserimento completo dell’incidente è possibile creare un “fascicolo elettronico”, con l’opportunità di personalizzare l’utilizzo delle stampe a seconda delle necessità della Sezione o della UU.OO.DD. A questo punto sia il Capo Ufficio Incidenti che il Dirigente della Sezione possono concretamente verificare l’attività di ciascun Reparto dipendente visualizzando direttamente ciascun incidente inserito.

L’Ufficio che ha in carico il fascicolo dell’incidente dovrebbe utilizzare le voci memorizzate per la “produzione” della notizia di reato e quasi tutte le altre comunicazioni ad Enti ed Uffici esterni tenendo presente che, per effetto delle disposizioni impartite dalla circolare sulla semplificazione, non vanno più inviati atti “per conoscenza”. È possibile costruire il “registro degli incidenti”; il programma prevede l’inserimento di eventuali note (es. le violazioni contestate, l’indicazione “definito”, l’eventuale numero di protocollo SDI ed ogni altra informazione) e consente di modificare la pagina che contiene l’informazione dell’incidente specifico (a tal proposito va ricordato che la procedura consente la tracciabilità degli interventi). Le modalità di utilizzo della procedura “INFO” sono ampiamente descritte nel manuale [36] dell’operatore consultabile in una delle sezioni del programma. Si riportano alcune precisazioni relative all’uso della procedura, allo scopo di armonizzare l’utilizzo della stessa e consentire l’elaborazione delle statistiche utilizzando un sistema di inserimento comune a tutti i Reparti.

#### Utilizzo della procedura infortunistica

- Cambio password: per motivi di sicurezza, l’operazione di cambio delle credenziali di accesso va fatta con cadenza trimestrale anche se il sistema non lo richiede.
- Controllo incidenti errati: questa operazione va effettuata con cadenza settimanale. Permette di verificare che gli incidenti siano stati inseriti correttamente e che tutte le voci corrispondano ai dati necessari per la gestione ISTAT. È bene sapere che l’incidente non correttamente inserito non viene catalogato dall’ISTAT con conseguente dispersione del dato.
- Ricerca incidente: apre il registro degli incidenti e la scelta consente di ricercare un incidente stradale attraverso numerosi parametri. Si consiglia per tale motivo di prestare particolare attenzione durante l’inserimento avendo cura di seguire tutte le indicazioni (data del sinistro - protocollo - localizzazione), fornite in altri paragrafi affinché il registro sia omogeneo in tutti i Reparti.



[36] Manuale M-DATA System PS2000-INFO





## Gestione incidente

- Dati di base (variazione - nuovo incidente): com'è noto, per la corretta gestione dell'incidente è necessario provvedere innanzitutto al regolare inserimento di quanto riportato dal Capo Pattuglia sui modelli 360/365. La procedura prevede campi obbligatori (colore verde), automatici (beige) e facoltativi (bianchi). Allo scopo di armonizzare l'utilizzo della procedura attualmente in uso a tutti i Reparti della Specialità, oltre a quanto ben riportato nel manuale del programma, sotto la voce "consultazioni" della procedura, è opportuno tener presente le seguenti indicazioni:

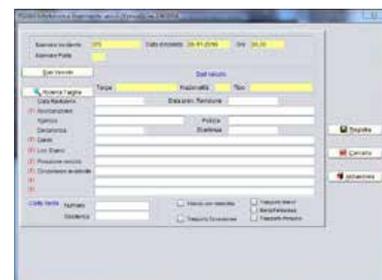
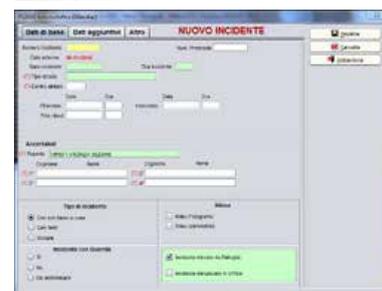
Nella sezione "nuovo incidente" dopo aver inserito la data, il sistema fornisce in automatico il numero dell'incidente. La cronologia del registro dipenderà dalla data dell'incidente, e non seguirà la progressione numerica dell'inserimento. Naturalmente non è conveniente effettuare cancellazioni e modifiche di altro genere per avere il registro in ordine di numero crescente. La procedura fornisce un numero di protocollo elettronico che va a collocarsi nel campo automatico. È possibile inserire il protocollo ordinario nel campo bianco (in alto a destra). Per uniformare il registro devono essere inserite solo le cifre del protocollo senza il categorico (220.20).

Dove a fianco dello spazio per l'inserimento è presente il simbolo "T" digitando "invio" si attiva la relativa tabella. Alcuni dati non sono aggiornati ma è comunque obbligatorio inserirli se il campo è verde. È inoltre opportuno completare anche gli spazi bianchi, per meglio indicare la localizzazione dell'incidente.



## Veicoli

- Inserimento dati: anche in questa sezione è necessario inserire i dati per tutti i campi utilizzando le tabelle del sistema. Particolare attenzione va posta in merito alla denominazione delle compagnie di assicurazione che cambia sovente e pertanto le tabelle spesso non sono aggiornate. La soluzione temporanea è quella di inserire il nome della compagnia nello spazio relativo alla voce "agenzia" in modo tale che la stessa venga poi regolarmente esportata nelle stampe di volta in volta richieste. E' necessario prestare la massima attenzione, nel corso dell'inserimento, alle violazioni contestate in quanto le stesse, attraverso codici riportati in tabelle inserite in procedura, transitano direttamente all'ISTAT e verranno utilizzate per la stesura delle statistiche generali sulle cause degli incidenti (codici relativi alle intersezioni – a quelli non intersezioni – eccesso di velocità - fuoriuscite – comportamenti dei pedoni) in quanto spesso, per la loro terminologia, (linguaggio in codici ISTAT) inducono in errore. Si raccomanda, inoltre, di seguire correttamente l'inserimento dei veicoli adibiti al trasporto merci ed a quelli che movimentano merci pericolose utilizzando i segni di spunta ed i codici tabellati presenti in procedura.
- Danni: dopo l'inserimento del veicolo, la procedura richiede l'inserimento dei danni che lo stesso ha subito. I danni vanno inseriti correttamente perché saranno poi visualizzati su tutte le stampe. Sarebbe auspicabile che l'addetto all'inserimento utilizzi, laddove necessario, una terminologia più completa e professionale rispetto a quella che il capo pattuglia indica nel modello 360/365. Per completezza ed uniformità, si ricorda che vanno utilizzati termini tecnici ed appropriati ([vedasi supra paragrafo 2.1](#)).





## Persone

- **Conducenti:** l'inserimento del conducente è una delle parti più delicata dell'intera procedura. Da essa il sistema elabora una serie di attività e di statistiche. Le voci sono semplici e vanno inserite secondo quanto riportato nelle varie sezioni, anche se alcune sembrano superate (CAP). Attenzione all'anagrafica, alla patente, alle condizioni fisiche post incidente. Va comunque sempre considerato che l'intera procedura ha come riferimento il "modello Istat cartaceo" e quindi prende in considerazione la casistica del "deceduto" entro 24 oppure entro 30 giorni. Per i decessi successivi è necessario procedere comunque all'inserimento per l'aggiornamento del registro e delle altre voci della procedura.
- Se viene attivata la voce "autorizzazione ad esercitarsi alla guida" il sistema apre una seconda sezione che permette di inserire l'istruttore. In ordine alla provenienza ed ai tempi di guida, poiché è un campo bianco, le informazioni vanno inserite solo se conosciute ed attendibili (es. cronotachigrafo). Inserire nel campo previsto le condizioni del conducente (illeso – ferito – deceduto).
- **Proprietari/locatari:** vanno inseriti i proprietari ed eventualmente i locatari (vanno digitati nuovamente i vari campi attivando la funzione ricerca) se il nominativo che stiamo inserendo è già presente in banca dati apparirà in video. Verificare sempre le generalità che si stanno inserendo ed in particolare la residenza. Se si attiva la funzione "ricerca" il sistema riporta l'anagrafica eventualmente già presente in banca dati. Eventuali correzioni vanno effettuate dalla funzione "manutenzione" avendo cura di variare solo il dato relativo all'incidente senza modificare l'anagrafica storica.
- **Altri:** in questa sezione la procedura permette di inserire altre persone non direttamente coinvolte nel sinistro, ma che comunque possono avere attinenza con l'attività d'indagine che viene svolta (ad esempio il testimone che può riferire in ordine a fatti non direttamente riconducibili alla dinamica oppure il soggetto che a suo avviso ritiene di aver subito danni dall'evento o ancora la persona che ha effettivamente subito danni e non trova riscontro in altre parti della procedura).
- **Testimoni:** nell'ipotesi vi siano testimoni ed il capo pattuglia ne annota la presenza nel modello 360/365. Vanno inseriti nella procedura in un'anagrafica propria. Se il capo pattuglia non riesce ad escutere il teste per una serie di ragioni, inserendo il nominativo nella procedura, il sistema lo riporta alla voce "verbali" consentendo di redigere il relativo verbale, utilizzando il prestampato presente all'interno del sistema che rimane agli atti.
- **Danneggiati:** vanno inserite le voci relative alle parti danneggiate escluse quelle relative ai mezzi coinvolti es. Autostrada, ANAS, Comune, Provincia che hanno subito danni in conseguenza dell'evento. Permette di riportare i dati inseriti nelle segnalazioni ex art. 211/6 C.d.S. ed eventualmente per altre tipologie di corrispondenza con l'ente gestore della strada.
- **Animali:** in questa parte vanno inseriti gli animali eventualmente coinvolti nel sinistro. Con le recenti modifiche legislative questa sezione assume maggiore importanza in quanto consente di gestire meglio gli incidenti nei quali sono coinvolti animali. Vanno inseriti attraverso l'apposita tabella, i dati del proprietario, quelli del conducente e quelli relativi alla eventuale copertura assicurativa.
- **Danni a cose:** permette di inserire i danni subiti da soggetti diversi non direttamente coinvolti nel sinistro (es. il muretto di recinzione di una struttura adiacente alla strada – piante collocate all'interno di terreni coltivati ecc.).
- **Dinamica:** è sicuramente il campo più importante della procedura. Attraverso l'inserimento della dinamica è possibile riportare automaticamente il testo nelle varie

comunicazioni. Prima dell'inserimento della dinamica a sistema in una versione "ragionata e sintetica", è fondamentale che la stessa venga sempre controllata dal responsabile dell'ufficio, in quanto molto spesso, il capo pattuglia, allo scopo di illustrare la descrizione dell'evento, utilizza una terminologia concreta, ma molto più adatta ai rapporti interni che a quelli legali. Pertanto all'atto del "caricamento" si dovrà evitare di modificare nella sostanza l'attività del capo pattuglia sforzandosi di rendere il testo più fluido per agevolarne l'uso in tutte le altre applicazioni. Si raccomanda di inserire sempre la data in cui sono stati completati gli accertamenti, il nome e la qualifica dei rilevatori e del responsabile del procedimento, poiché quest'ultimo dato non risulta accessibile in nessun'altra sezione della procedura. Tutte le informazioni inserite permettono di utilizzare le stampe ed allo stesso tempo permette agli addetti di visualizzare l'intero l'incidente, senza ricorrere al fascicolo cartaceo che spesso non è facilmente accessibile (es. locali archivio fuori dall'ufficio). Se si procedesse ad inserire in tempi diversi la dinamica del capo pattuglia e quella poi ricostruita dal Capo Ufficio o Comandante, si allungherebbero i tempi di lavoro e si correrebbe il rischio, in caso di richiesta degli atti, di fornire alle parti due dinamiche diverse.

- **Adempimenti:** anche questo campo è fondamentale per il corretto utilizzo della procedura. Difatti, in questo spazio va inserito il "responsabile del procedimento" inteso come "responsabile dell'inserimento nella procedura INFO". Sarebbe opportuno che tale funzione fosse svolta dal Capo Ufficio Incidenti oppure dal Comandante del Reparto. Questi, ovviamente, può assegnare l'incidente ad altro operatore e verificare che tutti gli adempimenti siano svolti regolarmente. La voce va obbligatoriamente inserita perché consente di "definire" l'incidente. La procedura al momento della definizione toglie l'incidente dal registro, e per un'eventuale ricerca si dovrà utilizzare la sezione "consultazioni" poiché solo con questa parte è possibile accedere a tutti gli archivi.
- **Referti:** anche questo campo non è molto utilizzato poiché la procedura non esporta i dati relativi a diagnosi e prognosi che non sono quindi trasferiti in fase di stampa. È opportuno che tali vincoli rimangano e non siano modificati poiché la pubblicazione del contenuto dei referti non è compatibile con altre disposizioni (divieto divulgazione dati sensibili).
- **Inserimento richiesta atti:** l'inserimento dei dati richiesti in questo campo consente di avere sempre aggiornato il "registro degli accessi agli atti", con l'inserimento di tutte le voci riportate in questa sezione, viene compilato il registro con tutte le informazioni richieste dalle vigenti disposizioni (vedasi infra medesimo paragrafo "registro richiesta atti").
- **Scheda riepilogativa:** consente di visualizzare velocemente i dati inseriti in modo da poter controllare il lavoro svolto senza aprire le varie sezioni.

## Verbali

- La procedura contiene una serie di schemi relativi a numerosi verbali di uso corrente nell'attività dell'ufficio incidenti. L'utilizzo di tali verbali consente la conservazione agli atti del fascicolo elettronico di tutte le attività svolte. Non è particolarmente agevole l'utilizzo dei verbali contenuti nella procedura, in quanto le formule sono molto generiche e richiedono sostanziali modifiche da parte dell'utilizzatore. Ovviamente sarebbe opportuno che tutta l'attività dell'ufficio incidenti venisse svolta utilizzando i verbali della procedura, in quanto con piccole modifiche si possono utilizzare tutti i dati già inseriti nei campi esaminati. Non si devono trascrivere le dichiarazioni raccolte dalla pattuglia che continueranno ad essere custodite all'interno del modello 360/365, salvo la necessità di inviarli alla competente Autorità Giudiziaria. In questo caso è utile procedere alla scansione dei verbali che posso-

### Verbali

- Spontanee dich. Indagato
- Sommarie inf. Testimoni
- Sequestro Veicolo(penale)
- Accertam. Tecnici Veicolo
- Sopralluogo
- Ricognizione Cadaverica
- Inserim. Dati Su Indagato
- Avviso al Difensore
- Affidamento in custodia
- Interrogatorio Indagato
- Rinv. oggetti/eff. pers.
- Relata di Notifica
- Proposta Verbalizzazioni



no essere allegati al fascicolo elettronico anche in altri formati (pdf). I Reparti che hanno in dotazione il pc portatile sul quale è installata la procedura infortunistica, possono redigere direttamente i verbali utilizzando le formule in esso contenute.

## Segnalazioni

- Art. 347 c.p.p.: con l'inserimento completo di tutto l'incidente è possibile utilizzare questa funzione per la compilazione della comunicazione preliminare e conclusiva all'Autorità Giudiziaria. Allo scopo di uniformare le modalità di redazione della comunicazione, si deve necessariamente stilare la comunicazione in questa sezione, significando che è comunque possibile allegare foto, testi, disegni e tutto quello che le prassi locali richiedono.
- Revisione veicolo ex art. 80 Codice della Strada: in questa sezione la procedura riporta i danni già inseriti e consente di compilare correttamente la segnalazione ex art. 80 del Codice della Strada. L'inserimento dei danni effettuato con precisione consente di economizzare sensibilmente i tempi di redazione della segnalazione. (vedasi infra medesimo paragrafo "danni").
- Revisione patente ex art. 128 Codice della Strada: con alcuni opportuni aggiornamenti è possibile effettuare, quando prevista, la segnalazione ex art. 128 a carico dei conducenti coinvolti. Si rammenta che la legge 120 del 29/07/2010 [37] ha introdotto alcune importanti novità in merito all'applicazione dell'istituto della revisione della patente. Difatti, oltre a quanto già previsto in tema di revisione per mancanza o perdita dei requisiti psicofisici, è stata introdotta anche la segnalazione da parte dei responsabili di terapia intensiva o di neurochirurgia per coloro i quali hanno subito un coma superiore alle 48 ore (128/1 bis). Inoltre, è sempre disposta la revisione della patente per i conducenti coinvolti in incidenti, che hanno determinato lesioni gravi alle persone ed agli stessi siano state contestate violazioni per le quali è prevista la sanzione accessoria della sospensione della patente (art. 128/1 ter). Oltre ai casi descritti, per i quali la segnalazione è obbligatoria, nell'ipotesi in cui sorgano dubbi sulla persistenza dei requisiti per condurre veicoli nei confronti di un protagonista, è necessario descrivere correttamente quali sono gli elementi dai quali scaturisce l'iniziativa (es. più incidenti in tempi brevi oppure inosservanza gravissima di norme elementari della circolazione stradale).
- Segnalazione ex art. 15 Codice della Strada: dopo aver inserito correttamente i danni nella sezione prevista, la procedura consente di realizzare la segnalazione ex art. 211/6° comma del C.d.S. scaturita dalla contestazione dell'articolo 15. Anche in questo caso è necessario effettuare le segnalazioni in questa procedura poiché la stessa riporta gli estremi nel registro e consente di contabilizzare correttamente le segnalazioni trasmesse.
- Prima segnalazione autorità giudiziaria: in passato per le comunicazioni relative agli incidenti stradali mortali si effettuava una prima segnalazione telegrafica alla Procura, alla Questura ed a tutti gli uffici che avevano competenza in materia. Successivamente, si è consolidata la prassi per cui si trasmette una breve informativa posta a corredo degli atti urgenti (sequestri, accertamento sullo stato dei luoghi, cose e persone, ed atti relativi al cadavere). Infine, al termine delle indagini, si invia la comunicazione definitiva, con il fascicolo dei rilievi tecnici. Pertanto, questa parte della procedura, di solito, non viene utilizzata in quanto la prima segnalazione viene effettuata nella sezione riservata alla comunicazione ex art. 347.
- Segnalazione ex art. 222 Codice della Strada: in questa parte della procedura vengono realizzate le comunicazioni ex artt. 222 e 223 del Codice della Strada. Va ricordato che il sistema riporta ancora in indirizzo il Dipartimento dei Trasporti Terrestri, anche se allo stesso non deve essere più inviata alcu-

### Segnalazioni

347 cpp 223 cds  
Revisione Veicolo art.80  
Revisione Patente art.128  
Segnalazione art.15  
1° Segnalazione A.G.  
Seg. 222 cds

[37] Legge n. 120 del 29/07/2010



na comunicazione che invece va trasmessa solo alla Prefettura – U.T.G.. Utilizzando questa sezione, il sistema riporta la segnalazione nel registro incidenti.

## Comunicazioni

- Come già indicato nella parte relativa alla voce “VERBALI”, la procedura contiene un’altra serie di schemi relativi ad altre attività normalmente svolte nella gestione dell’ufficio incidenti.
- Notizie agli interessati: questa parte invece è importantissima nell’attività dell’Ufficio Incidenti in quanto consente di fornire all’utenza tutte le informazioni relative alle parti coinvolte, ai veicoli ed agli estremi delle compagnie di assicurazione, senza che alle informazioni suddette venga accodata la dinamica dei fatti.

## Elenchi

- Registro: sostituisce il vecchio registro cartaceo, del quale va ricordata la completezza delle voci, i colori e la simbologia utilizzata, (puntini rossi e blu) che permettevano di individuare gli incidenti mortali, quelli con lesioni gravi e lievi, e quelli con soli danni ai mezzi. I tempi cambiano e la tecnologia consente di gestire tutte queste informazioni con sistemi più veloci ed efficaci. Pertanto, tutti i dati inseriti nelle varie sezioni vanno a comporre il nuovo registro degli incidenti. Affinché il registro informatizzato sia completo ed uniforme in tutti gli uffici della Specialità, è necessario eseguire correttamente tutte le operazioni che la procedura prevede nei settori ad essi destinati. Nello spazio “note”, potrebbe essere utile inserire anche le voci P (Precursore), E (Etilometro), R (Referto), mentre appare necessario far menzione delle violazioni contestate a ciascuna parte. Per le segnalazioni utilizzare sempre la parte ad essa destinata in quanto solo così viene riportata correttamente sul registro. E’ possibile inserire anche le altre note (in maniera sintetica ad es. violazione artt. 186, 187 oppure 189 C.d.S. ecc..). Il registro non deve essere storicizzato e la stampa va eseguita mensilmente, per consentirne la chiusura. Alla fine dell’anno le stampe mensili vanno raccolte in modo tale da avere un registro cartaceo per ogni anno di attività degli uffici. Tutti i registri cartacei vanno conservati e non devono mai essere scartati.

### Elenchi

- Registro
- Rubrica Nominativa
- Registro richiesta atti
- Incidenti non definiti

- Rubrica nominativa: elenca tutti i nomi delle persone inserite nella procedura. È un valido aiuto nelle ricerche, laddove non vi sono dati rilevabili altrove.
- Registro richiesta atti: Le richieste vanno inserite in modo completo nella sezione “INSERIMENTO RICHIESTA ATTI”. Tutte le richieste inserite compongono il registro che può essere anche stampato.
- Incidenti non definiti: come già descritto, nella fase di inserimento è necessario indicare il “responsabile del procedimento”. Quest’ultimo, con cadenza mensile, deve verificare l’attività dell’ufficio attraverso la procedura infortunistica e provvedere contestualmente all’archiviazione dell’incidente indicandolo “definito”. Seguendo scrupolosamente tali procedure, il responsabile dell’Ufficio Incidenti della



Sezione può verificare il numero degli incidenti in trattazione presso le UU.OO. DD ed a sua volta il Dirigente può valutare i carichi di lavoro di ciascun Reparto “visualizzando” direttamente la loro attività.

## Statistiche

La gestione delle statistiche costituisce il punto più complesso dell'intera procedura. Quando la procedura venne realizzata, furono previste delle statistiche che oggi non sono più attuali ed andrebbero profondamente implementate con la possibilità di visualizzare ed elaborare, con maggiore velocità, ulteriori informazioni relative ad esempio alla localizzazione degli incidenti ed altre tipologie di statistiche che vengono ancora effettuate manualmente (art. 186 e 187).

### Statistiche

- Giorno settimana
- Orario
- Eta' conducente
- Tipo veicolo
- Stat. Generiche

## Consultazioni

- Incidenti: consente la ricerca e la visualizzazione completa degli incidenti stradali contenuti in memoria. Questa funzione permette alla Sezione di accedere agli incidenti propri e a quelli inseriti e gestiti dalle rispettive UU.OO.DD.. Attraverso numerosi campi di ricerca è possibile individuare agevolmente l'incidente ed eventualmente visualizzarlo. E' possibile inoltre selezionare la ricerca per tipo di incidente (mortale, con lesioni, con danni). Infine, permette al Dirigente della Sezione oppure al Capo Ufficio Incidenti di seguire l'intera attività dei Reparti dipendenti.
- Persone coinvolte: anche questa è una funzione di ricerca come la precedente e consente di accedere direttamente all'anagrafica nel corso dei vari anni. Permette di effettuare la stampa del registro con le anagrafiche delle persone inserite nel sistema. Poiché il registro principale contiene tutte le informazioni relative alle parti, non è necessario effettuare ulteriori stampe ma è possibile utilizzare questa funzione per verificare eventuali omonimie e anagrafiche già esistenti nella procedura.
- Veicoli: attraverso questa sezione si accede all'archivio dei veicoli coinvolti negli incidenti e si effettua la ricerca per targa.
- Archivio assicurazioni: contiene la tabella delle assicurazioni (le tabelle non sono aggiornate, nell'ipotesi in cui ci trova ad inserire una nuova assicurazione ricordare di inserire il nome nel campo bianco relativo alla “agenzia” in modo che il nome della compagnia venga riportato sulle stampe).

### Consultazioni

- Incidenti
- Persone coinvolte
- Veicoli
- Archivio Assicurazioni
- Manuale

## Utility

- Acquisizione dati portatile: i Reparti che hanno in dotazione il pc portatile con la procedura infortunistica eseguono lo scarico direttamente presso il server della Sezione. Nella parte relativa ai verbali si è detto che i reparti che hanno in dotazione il portatile con la procedura infortunistica possono compilare i relativi atti utilizzando direttamente il computer. In questo caso tutte le informazioni inserite transitano direttamente nell'archivio riducendo sensibilmente i tempi di inserimento dell'incidente.

### Utility

- Acquis. Dati (PORTATILE)
- Trasferimento Dati (UOD)
- Gestione di Sistema ▶
- Gestione Operatori ▶
- Assistenza ▶
- Trasferimento Ts14 SA
- Trasferimento Istat
- Trasf. dati statistici
- Trasferimento Ts14 Altri

## Gestione di sistema

- Manutenzione: da questa sezione è possibile provvedere alla correzione dei dati presenti in procedura siano essi relativi a dati base, persone o veicoli.
- Gestione operatori: consente l'inserimento degli operatori e l'attivazione dei relativi profili. Tale attività deve essere svolta necessariamente dal Dirigente della Sezione.

- TS14/ TS14 ALTRI: Consente la trasmissione dei dati alla società “Autostrade per l’Italia spa”. Con “TS14 Altri” si consente la trasmissione dei dati anche alle altre società concessionarie. In procedura vanno inseriti solo gli incidenti stradali. Tutti gli altri fatti denunciati a vario titolo in ufficio dovranno essere trattati come “attività infortunistica / varie” oppure attività di “Polizia Giudiziaria” a seconda del tipo di denuncia ricevuta. Laddove al termine delle indagini eventualmente svolte, dovessero emergere circostanze che inducono a considerare il fatto come “incidente stradale” si potrà effettuare l’inserimento all’interno della procedura “INFO”.

[38] Circolare Ministero dell’Interno  
300/A/46124/124/87 del 16/12/2003



#### **4.3 INCIDENTI RILEVATI DA PERSONALE NON APPARTENENTE ALLA POLIZIA STRADALE**

Con la circolare n. 300/A46124/124/87 del 16/12/2003 [38] è stato previsto l’intervento in caso di incidenti stradali da parte del personale della Polizia di Stato non appartenente alla Specialità, poi disciplinato con Circolare n. 225/B/2007/140/U del 02/01/2007 [39] . Attualmente sono numerosi gli Uffici di Polizia che intervengono in occasione di incidenti stradali. Spesso l’intervento è limitato alla fase dell’assistenza alle parti, che vengono invitate a procedere alla rimozione dei veicoli ed allo scambio delle generalità. In altri casi, specie negli incidenti con lesioni, il personale invece provvede ad effettuare i rilievi planimetrici con la compilazione del prontuario. In quest’ultima ipotesi i relativi atti vengono inviati ad un Reparto della Specialità che provvede all’inserimento nella procedura “INFO”, alla contestazione di eventuali illeciti, alle comunicazioni di rito, su eventuali istanze di accesso agli atti ed, infine, ad archiviare il relativo fascicolo.

[39] Circolare Ministero dell’Interno  
225/B/2007/140/U del 02/01/2007



# Capitolo Quinto

## Gli sviluppi contravvenzionali

La contestazione delle violazioni di norme poste a tutela della circolazione stradale, connesse al rilievo di un evento infortunistico, assume carattere particolare poiché, nella maggior parte dei casi, le infrazioni non vengono accertate contestualmente al loro verificarsi ma costituiscono l'esito di un'elaborazione degli elementi acquisiti durante il sopralluogo. Ne consegue che i verbali in argomento potranno essere redatti sul posto se i suddetti elementi risultino esaustivi e di univoca interpretazione ovvero successivamente, ove sia necessaria una più ampia indagine e/o una più approfondita valutazione di quanto rilevato.

### 5.1 VERBALI REDATTI IN UFFICIO

#### I presupposti

Secondo quanto rilevato dall'ISTAT, le violazioni al Codice della Strada più ricorrenti in caso di incidenti sono quelle contrarie alle norme di comportamento ovvero la velocità, la precedenza, la posizione dei veicoli sulla carreggiata, la distanza di sicurezza, il sorpasso, il cambio di direzione o di corsia, il comportamento dei pedoni, il mancato rispetto della segnaletica. Più raramente risultano violate altre norme legate allo stato dei veicoli, all'ambiente o ad altri fattori.

#### Il momento decisionale e la titolarità del "potere"

I rilevatori non sono necessariamente gli accertatori delle violazioni ma coloro che acquisiscono gli elementi utili alla sua determinazione, riportando quanto osservato ed appreso.

L'analisi di tutti gli elementi acquisiti consente la successiva ricostruzione dell'evento da parte di chi è incaricato di tale funzione che, per comodità di lettura, chiameremo "Responsabile". Quest'ultima figura potrà essere individuata nel Capo Ufficio Infortunistica o nel Dirigente di Sezione ovvero nel Comandante dell'U.O.D., tenendo conto delle caratteristiche dell'organizzazione interna dei singoli uffici.

Il criterio di scelta dovrà tener conto della necessità di individuare anche la figura del "Responsabile del Procedimento", al quale sono attribuite specifiche responsabilità in ordine al "Procedimento Amministrativo", come previsto dalla normativa vigente (Legge 7 agosto 1990 nr. 241 e succ. mod.)<sup>[40]</sup>.

Con la circolare n. 300/A/13646/09/1310/39 del 29/10/2009 <sup>[41]</sup>, il Ministero dell'Interno ha impartito delle disposizioni attuative sulla Direttiva per la semplificazione amministrativa e gestionale degli uffici territoriali della Polizia Stradale, nella quale ha previsto l'accentramento e la conseguente trattazione degli incidenti con soli danni presso le Sezioni. In questi casi il "Responsabile" così come indicato nel presente testo, ovvero il "Responsabile del Procedimento", se non coincidente, dovrà essere individuato presso la Sezione, anche in relazione alla detenzione stabile degli atti che ne fa scaturire la responsabilità.

Esso svolge tra l'altro il compito di rilevare la sussistenza di una violazione e stabilire qual è la norma violata. Questa fase decisionale è di estrema importanza per gli effetti che può produrre in sede penale, amministrativa ed in campo civilistico per gli aspetti risarcitori (è infatti noto il valore riconosciuto dalle compagnie assicurative all'eventuale esistenza di violazioni contestate nel ripartire le quote di responsabilità). Come già detto l'accertamento della violazione si realizza in una fase successiva alla ricostruzione dell'incidente che è a sua volta il prodotto di un processo logico-deduttivo basato sugli elementi raccolti. Tuttavia, ogni qual volta sia possibile stabilire, in modo chiaro e senza la necessità di ulteriori accertamenti, la responsabilità esclu-

[40] Legge 7 agosto 1990 nr. 241



[41] Circolare Ministero dell'Interno 300/A/13646/09/1310/39 del 29/10/2009



siva o comunque prevalente del conducente, si procederà alla contestazione immediata della norma violata ed al ritiro della patente di guida, secondo quanto precisato dalla circolare del Ministero dell'Interno nr. 300/A/2251/16/124/68 del 25/03/2016 [42].

Nel Mod. 360, nello spazio riservato alle "proposte contravvenzionali", il Capo Pattuglia potrà formulare proposte motivate sulle norme di comportamento eventualmente violate dai conducenti coinvolti nel sinistro, indicando le circostanze e gli elementi fattuali a sostegno di tali conclusioni. Tali proposte potrebbero non essere in linea con quanto determinato dal "Responsabile" sulla norma del Codice della Strada da contestare. In questi casi sarebbe opportuno che il "Responsabile" convocasse il Capo Pattuglia per rappresentargli tale situazione spiegando le ragioni che hanno determinato la sua decisione riportandole in atti.

Va sottolineato che, in assenza di contestazione immediata della norma violata, non si dovrà procedere all'immediato ritiro della patente di guida; in tal caso, il documento formerà oggetto di apposito provvedimento di sospensione da parte della Prefettura competente nel caso ravvisi la sussistenza di "fondati elementi di un'evidente responsabilità".

### La verbalizzazione d'ufficio

Eseguita la ricostruzione dell'evento e qualora sussistano i presupposti, l'ufficio procederà alla verbalizzazione della violazione che si ritiene possa essere contestata. Il "verbalizzante" potrà essere individuato in base all'organizzazione interna e non dovrà necessariamente coincidere con la persona che ha eseguito i rilievi. Il verbale dovrà indicare che la redazione ha fatto seguito al completamento della ricostruzione dell'incidente stradale, avvenuta al termine dell'esame degli elementi acquisiti in merito. Dovranno essere indicati i nominativi di coloro che hanno eseguito i rilievi, il nominativo del responsabile che ha individuato la violazione, nonché la data in cui l'accertamento è stato compiuto. Si potrà utilizzare, con formula di stile, una frase adatta alle circostanze quale ad esempio:

"...infrazione accertata a seguito di incidente avvenuto in data \_\_\_\_\_ in località \_\_\_\_\_ nel territorio del Comune di \_\_\_\_\_ ovvero a seguito del completamento della ricostruzione avvenuto in data \_\_\_\_\_....."

Si rammenta che nell'indicare le Autorità titolari del ricorso (Prefetto, Giudice di Pace), si deve fare riferimento alla competenza territoriale in base al luogo in cui è stata commessa la violazione, e perciò, a quello in cui è avvenuto l'incidente. Ovviamente in caso di connessione obiettiva di reato con l'illecito amministrativo, si deve indicare il tribunale quale autorità competente a ricevere il ricorso, secondo quanto indicato con circolare del Ministero dell'Interno 300/A/2251/16/124/68 del 25/03/2016 [42]

### 5.2 VERBALI REDATTI DURANTE I RILIEVI

Nei casi in cui i rilievi di un incidente stradale non necessitino di indagini successive e, pertanto, non vi sia alcun dubbio sulla ricostruzione della dinamica, sia evidente la responsabilità dei coinvolti e sia certa la norma violata, si procederà alla sua immediata contestazione e verbalizzazione. Ne consegue che in caso di incidente con lesioni certificate o mortale si darà luogo al contestuale ritiro della patente di guida.

[42] Circolare Ministero dell'Interno  
300/A/2251/16/124/68 del 23/03/2016





In siffatte circostanze il Responsabile avrà cura di trattare con la necessaria celerità il fascicolo e di provvedere alla trasmissione della patente di guida, unitamente a copia del rapporto e del verbale di contestazione, alla Prefettura entro i dieci giorni prescritti dall'art. 223 Codice della Strada.



Nell'immediatezza dovranno essere contestate anche le violazioni di natura documentale rilevabili (es. patente scaduta di validità, mancata revisione periodica del veicolo, mancanza di copertura assicurativa, documenti non al seguito, violazioni rilevate da lettura del cronotachigrafo o connesse al suo utilizzo, sistemi di equipaggiamento non conformi o mancanti, ecc...), nonché tutte le altre violazioni riscontrate al momento del sopralluogo (es. eccesso o errata sistemazione del carico, mancata segnalazione dell'incidente e mancato utilizzo dei sistemi riflettenti, ingombro della carreggiata, divieto sosta o fermata, ecc...).

Merita una particolare riflessione l'ipotesi prevista dall'art. 186/2° Bis del Codice della Strada, allorché il conducente in stato di ebbrezza abbia provocato un incidente stradale. La previsione della sanzione accessoria del fermo amministrativo ed il raddoppio delle sanzioni per l'ipotesi ex art. 186/2° lett. a) e la necessità di indicare nel verbale di contestazione l'importo corretto della sanzione (semplice o raddoppiata) fanno sì che si debba stabilire nell'immediatezza la responsabilità in ordine all'incidente.

### **Contestazione dell'art. 180 Codice della Strada**

La contestazione dell'art. 180 Codice della Strada, nei confronti di persone coinvolte in un incidente che non hanno al seguito i documenti prescritti, deve essere operata solo nei casi in cui l'ipotesi sanzionata dallo stesso articolo sia certa e non solo presunta. Si fa riferimento ai casi frequenti in cui i conducenti siano trasportati in ospedale e non siano in grado di esibire immediatamente i documenti richiesti ovvero ai casi in cui in presenza di veicoli fortemente incidentati, risulti molto difficile cercare gli eventuali documenti custoditi all'interno. In estrema sintesi, la contestazione dovrebbe avvenire solo nel caso in cui sia il protagonista stesso a dichiarare che al momento dell'incidente non recava al seguito i documenti per la circolazione, ovvero quando è assolutamente in grado di esibirli (perché non è ferito e il veicolo ha riportato danni lievi) ma non adempie tale obbligo.

### 5.3 LA TEMPISTICA

Per escludere a priori la possibilità di ricorso per notificazione eseguita oltre i termini di legge, il verbale deve essere notificato entro il termine di cui all'art. 201 del Codice della Strada, considerando come dies a quo la data dell'incidente, salvo casi assolutamente eccezionali (esempio esame di persona in coma o in stato di incoscienza da lungo periodo) rispetto ai quali i 90 giorni potranno decorrere dalla data di completamento degli accertamenti.

In tali casi sarà il Giudice di merito che, avendo a disposizione tutti gli atti, valuterà se il tempo impiegato per l'accertamento possa essere considerato ragionevole o meno.

Nei casi d'incidente stradale con lesioni, l'art. 223 Codice della Strada prevede che l'organo di Polizia, che ha proceduto ai rilievi, invii alla Prefettura Ufficio Territoriale del Governo copia del rapporto e del verbale di contestazione notificato al responsabile dell'incidente ai sensi dell'art. 201 del Codice della Strada. La nuova formulazione del citato articolo, così come modificato dalla Legge 29 luglio 2010 n. 120 [43], non prevede più che la trasmissione debba essere fatta entro dieci giorni, poiché tale termine si riferisce alla sola ipotesi di ritiro della patente di guida.

[43] Legge 29 luglio 2010 n. 120



### 5.4 IL CONTENZIOSO

Come noto il ricorso può essere proposto alternativamente al Prefetto o al Giudice di Pace secondo le regole dettate dagli articoli 203 e 204 bis del Codice della Strada, che prevedono iter procedurali diversi. Nei casi di connessione obiettiva con un reato di cui all'art. 221 CdS, si adatteranno le procedure fissate con circolare n. 300/A/2251/16/124/68 del 25 marzo 2016 [44].

Nei casi di connessione obiettiva con un reato di cui all'art. 221 C.d.S., si adatteranno le procedure fissate con circolare n. 300/A/2251/16/124/68 del 25 marzo 2016.

#### Ricorsi per vizi di forma

Possono riferirsi a vizi di forma dell'atto in se, quali ad esempio la mancata indicazione di elementi essenziali previsti dall'art. 383 Reg. Esec. Codice della Strada (Autorità competente per il ricorso, motivo della mancata contestazione immediata ecc...), ovvero ad aspetti procedurali attinenti l'iter del verbale (notifica oltre i termini di legge...). In entrambi i casi non viene in discussione il merito e, quindi, la correttezza dei rilievi e della ricostruzione.

[44] Circolare Ministero dell'Interno  
300/A/2251/16/124/68 del 23/03/2016



#### Ricorsi presentati al Prefetto

Diverso è il caso in cui il ricorrente censure la correttezza della norma di comportamento contestata, sollevando dubbi sulla ricostruzione postuma eseguita dal "Responsabile". In questo caso le "controdeduzioni" dovranno essere prodotte direttamente dal "Responsabile" che ha assunto la decisione. Questo tipo di ricorso deve essere valutato con molta attenzione, anche perché potrebbe introdurre elementi utili, sino a quel momento sconosciuti, per una diversa ricostruzione dell'incidente.

Le osservazioni dell'Ufficio devono essere complete ed esaustive. Non è sufficiente la mera trasmissione di copia del Mod. 360 ma è necessario fornire elementi di fatto chiari e inequivocabili sul rapporto causa effetto tra la condotta di guida sanzionata e l'incidente. Per quanto riguarda la trasmissione di copia del Mod. 360 al Prefetto, è bene valutare che se il modello, o anche parte del suo contenuto, riguarda un procedimento penale ed è quindi inserito nel fascicolo relativo alle indagini preliminari del P.M. (come ad esempio quando emergono ipotesi di reato di cui agli artt. 189/6-



7 – 186 del C.d.S.), la trasmissione di tale documentazione è soggetta al nulla osta da parte della Procura della Repubblica.

### **Ricorsi presentati al Giudice di Pace**

L'iter procedurale per il ricorso presentato al Giudice di Pace, disciplinato dall'art. 7 del Decreto Legislativo 150 del 01/09/2011 [45], richiamato espressamente dall'art. 204 bis del Codice della Strada, prevede che il Giudice di Pace ordini all'Autorità che ha emesso il provvedimento impugnato di depositare copia del rapporto con gli atti relativi all'accertamento alla contestazione o notificazione della violazione dieci giorni prima dell'udienza fissata. L'onere del deposito grava sul Prefetto che è legittimato passivo ed a quest'ultimo si dovranno inviare tutti gli atti per la costituzione in giudizio. Sebbene le controdeduzioni non siano espressamente richiamate dalla normativa citata, è opportuno che siano allegare agli atti trasmessi, per consentire al Prefetto, ovvero al funzionario da questo delegato per rappresentarlo in giudizio, di produrre una difesa più efficace delle ragioni dell'amministrazione.

Dei vari atti, relativamente alla trasmissione di copia del Mod. 360 al Giudice di Pace, è bene valutare che se il modello, o anche parte del suo contenuto, riguarda un procedimento penale ed è quindi inserito nel fascicolo relativo alle indagini preliminari del P.M. (come ad esempio quando emergono ipotesi di reato di cui agli artt. 189/6-7 – 186 del C.d.S.), la trasmissione di tale documentazione è soggetta al nulla osta da parte della Procura della Repubblica.

[45] Art. 7 Decreto Legislativo n. 150 del 01/09/2011



### **Ricezione del ricorso presentato al Prefetto**

Le regole di presentazione del ricorso al Prefetto sono disciplinate dall'art. 203 del Codice della Strada, il quale prevede che il ricorso possa essere inviato direttamente al Prefetto, che provvede a sua volta alla trasmissione all'organo accertatore per la necessaria istruttoria. La norma prevede altresì che possa essere inviato, ovvero depositato all'organo accertatore. Capita sovente che il ricorso pervenga direttamente all'U.O.D. che ha curato i rilievi dell'incidente. La trattazione di questi ricorsi dipende dall'organizzazione interna dei singoli Uffici. Il Responsabile della U.O.D., salvo il caso in cui in base all'organizzazione interna debba eseguire direttamente la trattazione, dovrà trasmetterlo tempestivamente alla Sezione, ma, per ragioni di economicità dell'iter procedurale, valuterà la necessità di corredarlo delle necessarie "controdeduzioni".

## **5.5 PROCEDIMENTI CIVILI SCATURITI DA INCIDENTI STRADALI**

### **Richiesta di atti da parte dell'organo giudicante**

L'incidente stradale può dar luogo ad un giudizio civile per il riconoscimento del danno. In queste ipotesi capita sovente che l'organo giudicante intimi (ai sensi dell'art. 210 c.p.c.) all'Ufficio che ha curato i rilievi di esibire gli atti di accertamento. Il Responsabile dell'Ufficio Incidenti o dell'U.O.D. provvederà tempestivamente rispettando quanto disposto dal Giudice circa i tempi, il luogo e le modalità dell'esibizione. Nel caso in cui l'incidente stradale sia connesso a un procedimento penale e gli atti di accertamento compiuti siano stati trasmessi al Pubblico Ministero, essendo gli stessi coperti dal segreto, nelle more del procedimento penale, sarà necessario chiedere preventivamente il nulla osta alla Procura della Repubblica. Analogamente in caso di incidenti con lesioni, gli atti potranno essere rilasciati, in pendenza di procedimento penale, previa autorizzazione dell'Autorità Giudiziaria. (Art.21/6° Regolamento di Esecuzione Codice della Strada).

## La testimonianza in giudizio

Nelle cause civili, così come in quelle penali, può accadere che il personale che ha effettuato i rilievi, o compiuto atti d'indagine, sia citato in giudizio per riferire sulle attività compiute. È buona norma consentire la visione del fascicolo d'incidente al dipendente per agevolarne la memoria su quanto è chiamato a riferire in giudizio.



# Capitolo Sesto

## Accesso agli atti

### 6.1 FONTI NORMATIVE DEL DIRITTO DI ACCESSO

Nell'esaminare le fonti del diritto di accesso, un cenno va fatto alla Carta Costituzionale ed in particolare agli articoli 97/1° e 24. Il primo per i principi cardine in esso contenuti, tesi a regolare il funzionamento della Pubblica Amministrazione, quali l'imparzialità e la trasparenza, il secondo per marcare la fondamentale rilevanza del diritto alla difesa anche in ambito non strettamente giudiziario. In ossequio a tali principi il Legislatore ha prodotto una serie di norme che regolano il diritto di accesso ai documenti amministrativi. Di seguito si riassume il quadro normativo in materia di accesso alle informazioni relative alle circostanze e modalità dell'incidente stradale e dei dati delle persone e veicoli in esso coinvolti.

- Legge 7 agosto 1990 n. 241 [46] e s.m.i. "recante nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto all'accesso ai documenti amministrativi", che ha rappresentato la prima assoluta novità nel sistema dell'azione amministrativa, con un intervento organico, raccogliendo e codificando un insieme di regole prima di allora individuate solo in sede giurisprudenziale. Un effetto fondamentale sul piano dei principi è stata l'adozione delle regole di trasparenza e di imparzialità dell'azione della Pubblica Amministrazione, con l'affermazione del diritto dei cittadini di "accedere" agli atti amministrativi che li riguardano, avendone piena conoscenza con la loro presa visione ovvero estraendone copia;
- D.P.R. n. 352, del 27/06/1992 [47], adottato ai sensi dell'art. 24/2° della L. 241/90 (Regolamento per la disciplina delle modalità di esercizio e dei casi di esclusione del diritto di accesso ai documenti amministrativi);
- Art. 11 D.Lgs. 30/4/1992, n. 285 (Codice della Strada) e art. 21 Reg. Esec.;
- D.M. 10 maggio 1994, n. 415 [48], Regolamento per la disciplina delle categorie di documenti sottratti al diritto di accesso ai documenti amministrativi, in attuazione dell'art. 24, comma 4, della legge 7 agosto 1990, n. 241);
- D.P.R. 184 del 12/4/2006 [49] (Regolamento sull'accesso ai documenti amministrativi);
- D.Lgs. 30 giugno 2003, n.196 [50], Codice in materia di protezione dei dati personali.

Occorre, inoltre, considerare che la richiesta di accesso determina il sorgere di un autonomo procedimento amministrativo che, in quanto tale, soggiace ai principi generali dettati per quest'ultimo

### 6.2 RILASCIO DI COPIA DI RAPPORTI E DOCUMENTI

Si possono richiedere le informazioni relative all'incidente stradale di cui si è parte interessata inoltrando la richiesta, in carta semplice (salvo richiesta di copia formale), indicando esplicitamente la motivazione della richiesta, con l'indicazione del giorno, dell'ora e della località in cui si è verificato l'incidente, compresi gli estremi relativi al/ai veicolo/i e le generalità dei soggetti coinvolti, se da loro conosciuti, ed in caso contrario indicando gli elementi necessari per individuare con certezza gli atti del fatto cui è diretto l'accesso. All'atto della presentazione il richiedente dovrà esibire contrassegno attestante l'avvenuto pagamento dell'importo corrispondente all'imposta di bollo ("marca da bollo/contrassegno") se prevista o delle spese di riproduzione (vedasi infra). Gli interessati potranno richiedere, in alternativa al ritiro presso l'Ufficio di Polizia Stradale, l'inoltro degli atti tramite servizio postale. In questo caso l'importo previsto dovrà essere integrato dai costi di spedizione.

[46] Legge 241 del 07/08/1990



[47] D.P.R. 352 del 27/06/1992



[48] Decreto Ministeriale n. 415 del 10/05/1994



[49] DPR 184 del 12/04/2006



[50] Decreto Legislativo n. 196 del 30/06/2003



La Circolare del Ministero dell'Interno 300/A/7138/11/101/138 [51] del 2/9/2011, ammette ed incentiva l'utilizzo della posta elettronica certificata, per l'acquisizione e la consegna degli atti, prevedendone la gratuità. Al riguardo è importante che ciascun Ufficio sensibilizzi i soggetti interessati (specie quelli con i quali si hanno rapporti consolidati), ad acquisire la disponibilità della PEC- Posta Elettronica Certificata, in modo da favorire un progressivo e preferenziale utilizzo di tale modalità rispetto a quella del ritiro personale o dell'inoltro a mezzo posta, tramite altro comando o con mail generica. Sarebbe buona prassi predisporre un modello di richiesta in PDF (vedasi facsimile) [52] che gli "interessati" possano scaricare e stampare e, previa scansione, inviare all'Ufficio. La richiesta deve essere protocollata in entrata e annotata nel registro di accesso agli atti. La data di protocollo è di grande importanza, poiché da questa data decorre il termine per la risposta. Se l'istanza è pervenuta tramite PEC, la data di ricezione della stessa assume a dies a quo per i termini del rilascio o del diniego.

[51] Circolare Ministero dell'Interno  
300/A/7138/11/101/138 del 02/09/2011



### 6.3 SOGGETTI LEGITTIMATI ALL'ACCESSO

Per interessati si intendono i soggetti portatori di interessi pubblici o privati, nonché i portatori di interessi diffusi costituiti in associazioni o comitati, cui possa derivare un pregiudizio dal provvedimento per il quale è richiesto l'accesso.

La Circolare del Ministero dell'Interno del 6/2/1998, n. 300/A/51520/124/77B [53] "Richiesta di informazioni relative alle modalità di incidenti stradali", ha individuato nelle figure sotto elencate coloro che, legittimamente, possono inoltrare la richiesta di accesso agli atti afferenti il sinistro stradale, sia personalmente che avvalendosi di terzi muniti di apposito atto autorizzatorio (delega):

[52] Modulo facsimile da inviare per  
la compilazione



- A il destinatario del provvedimento finale che scaturisce dal procedimento;
- B le persone a cui il provvedimento può recare un qualsiasi pregiudizio (economico, patrimoniale, ecc.);
- C i soggetti che per legge hanno l'obbligo o il diritto di intervenire nel procedimento ad es. il civilmente obbligato, il rappresentante legale del minore;
- D i soggetti portatori di interessi diffusi, costituiti in comitati o associazioni, a cui il procedimento può recare pregiudizio

### 6.4 LE MODALITÀ PER LA RICHIESTA DEGLI ATTI

Le modalità previste per l'esercizio del diritto di accesso agli atti sono diversamente regolamentate in relazione agli esiti e alle conseguenze derivanti dal sinistro stradale. Precisamente, la disciplina della Legge n. 241/1990 e succ. mod. e int., in forza del disposto dell'art. 21, comma 4, del Regolamento di esecuzione del Codice della Strada, che rinvia alle "vigenti disposizioni di legge", vale a dire alla stessa legge n. 241/1990, trova integrale applicazione con riferimento agli incidenti con soli danni alle cose e con lesioni alle persone in assenza di procedimento penale; mentre, per quelli mortali o che hanno causato lesioni personali colpose, per i quali è pendente procedimento penale, si applicheranno le prescrizioni dei commi 5 e 6 dello stesso art. 21 del citato Regolamento. La ragione che giustifica l'applicazione di una diversa disciplina è da rinvenire nella circostanza che soltanto i sinistri con esiti mortali o con lesioni colpose gravi o gravissime instaurano un procedimento penale che modifica, in maniera sostanziale, la risoluzione del conflitto esistente fra il diritto alla trasparenza dell'attività amministrativa (nel caso di specie, in materia di infortunistica stradale), soddisfatto attraverso l'ostensione degli atti, e quello alla segretezza

[53] Circolare Ministero Interno  
300/A/51520/124/77B del 06/02/1998





dell'attività giudiziaria di indagine, finalizzata all'esatta ricostruzione del sinistro ed all'individuazione del reo, tutelato specificamente dalla norma del Codice di Procedura Penale di cui all'art. 329 [54]. A quest'ultima norma va, inoltre, fatto riferimento per tutti quei casi reattivi a procedimenti penali connessi ad un sinistro stradale, quali ad esempio gli artt. 186 – 187 – 189 C.d.S.).

[54] Articolo 329  
Codice di Procedura Penale



In ragione del prospettato conflitto, il comma 5 dell'art. 21 del Regolamento di esecuzione del C.d.S., afferma che **“in caso di incidente che abbia causato la morte di una persona, le informazioni sono fornite, previa presentazione di nulla-osta rilasciato dall'autorità giudiziaria competente”**; mentre, il comma 6, dello stesso articolo, dispone che **“se dall'incidente siano derivate lesioni alle persone, le informazioni sono fornite, in pendenza di procedimento penale, previa autorizzazione dell'autorità giudiziaria, ovvero previa attestazione prodotta dall'interessato e rilasciata dalla medesima autorità dell'avvenuto decorso del termine utile previsto per la presentazione della querela”**. In mancanza, quindi, del necessario nulla-osta della competente autorità giudiziaria prevale la tutela della segretezza delle indagini finalizzate all'esatta ricostruzione della dinamica del sinistro.

#### **Ricapitolando (fatte salve le indicazioni fornite dalla locale Autorità Giudiziar- ria):**

1. in caso di sinistro con esito mortale e con lesioni gravi o gravissime, è necessario ottenere il nulla-osta della competente Autorità Giudiziar-  
ria;
2. in caso di incidente con lesioni colpose lievi o lievissime, in pendenza di procedi-  
mento penale, si rende necessaria l'autorizzazione dell'autorità giudiziaria;
3. sempre in caso di sinistro con lesioni colpose lievi o lievissime, trascorsi tre mesi  
dal medesimo (salvo diverso termine indicato in via generale dall'A.G. territoriale)  
necessita apposita attestazione, rilasciata dall'autorità giudiziaria, prodotta dall'in-  
teressato, dell'avvenuto decorso del termine per la presentazione della querela da  
parte della persona offesa dal reato;
4. in ogni caso in cui sussista connessione con altro reato perseguibile d'ufficio (es.  
violazione artt. 186 e 187), è sempre necessario il nulla-osta dell'A.G..

#### **Nella richiesta devono obbligatoriamente essere specificati i seguenti ele- menti:**

1. gli estremi dei documenti richiesti: la richiesta può riguardare, infatti, i soli rilievi  
planimetrici del sinistro o l'intero fascicolo redatto dall'Ufficio;
2. la prova della titolarità o contitolarità dell'interesse connesso all'oggetto della  
richiesta: si dovrà, per esempio, dimostrare di essere una parte coinvolta nel sinistro  
o un incaricato della compagnia assicuratrice del veicolo coinvolto nel medesimo;
3. l'identità del richiedente e, se del caso, la titolarità da parte dello stesso di idoneo  
potere rappresentativo (procura, mandato o delega).

### **6.5 L'OGGETTO DEL DIRITTO DI ACCESSO**

Il comma 4 dell'art. 11 del C.d.S. dispone che **“gli interessati possono chiede-  
re agli organi di polizia di cui all'art. 12 (del C.d.S.) le informazioni acquisite  
relativamente alle modalità dell'incidente, alla residenza e al domicilio delle  
parti, alla copertura assicurativa dei veicoli e ai dati di individuazione di questi**

*ultimi*". Si tenga conto, altresì, che la definizione di documento amministrativo, contenuta nella riformata legge n. 241/1990, è la seguente: "... **ogni rappresentazione grafica, foto-cinematografica, elettromagnetica o di qualunque altra specie, del contenuto di atti, anche interni o non relativi a uno specifico procedimento, detenuti da una pubblica amministrazione e concernenti attività di pubblico interesse, indipendentemente dalla natura pubblicistica o privatistica della loro disciplina sostanziale ...**".

### **Ricapitolando**

Il diritto di accesso in materia di infortunistica stradale, stante il chiaro disposto dell'articolo 11 comma 4, del C.d.S. e dell'art. 25, comma 1, della legge n. 241/1990, avrà ad oggetto l'esame o il rilascio, in copia, della totalità degli atti riguardanti il rilievo del sinistro, vale a dire il c.d. rapporto o fascicolo dell'incidente stradale, costituito dalla ricostruzione tecnica del medesimo con i rilievi planimetrici, fotografici, le dichiarazioni rese dai testimoni, i dati identificativi delle persone e dei mezzi coinvolti, nonché i verbali di contestazione alle violazioni di norme del C.d.S. elevati alle parti coinvolte nel sinistro.

### **Definizione dell'incidente – stralcio degli appunti**

E' noto che durante la fase di trattazione del modello di incidente, capita sovente di trascrivere appunti su fogli estranei al predetto modello; una volta che il loro contenuto è stato trasfuso tali appunti vanno stralciati dal fascicolo poichè non più necessari e, potendo essere oggetto di accesso da parte di persone interessate, potrebbero dare adito a controversie ed errate interpretazioni. Particolare attenzione bisogna riservare allo "schizzo di campagna" disegnato durante il rilievo dell'incidente. Per prassi consolidata e per maggior "leggibilità" del rilievo, una volta rientrata in caserma, la pattuglia provvede a ridisegnare in bella copia lo "schizzo di campagna" direttamente sul mod. 360 oppure su foglio a parte che viene comunque inserito nel predetto modello. Lo "schizzo di campagna" originale, quello fatto nell'immediatezza sul campo del sinistro, deve rimanere comunque agli atti del fascicolo in quanto, di fatto, è proprio quello l'accertamento irripetibile effettuato dagli agenti/ufficiali di P.G. e, proprio per la sua importanza e genuinità, viene sovente richiesto dai Consulenti Tecnici eventualmente nominati dall'A.G. o dalle parti.





### Rilascio in copia dei mod. 360/365 nella parte relativa alla “Dinamica”

La “dinamica” del sinistro redatta dalla pattuglia dopo i rilievi di rito, ha un pregnante valore propositivo, anche se poi sarà oggetto di valutazione da parte del Capo ufficio incidenti o del Comandante delle UU.OO.DD. Ne deriva che, in caso di accesso agli atti, nella copia fornita alle parti, troverà collocazione la dinamica

I procedimenti amministrativi di competenza delle amministrazioni statali e degli enti pubblici devono concludersi entro il termine di 30 giorni. Il rifiuto, la limitazione o il differimento devono essere motivati dal Responsabile del Procedimento con riferimento alle circostanze specifiche che li hanno determinati.

## 6.6 I COSTI DEL DIRITTO DI ACCESSO

### Spese di riproduzione

I costi del diritto di accesso in materia di infortunistica stradale afferiscono, da un lato, al recupero delle spese di redazione e di riproduzione degli atti rilasciati da parte dell’organo di Polizia Stradale che ha rilevato il sinistro e, dall’altro, al pagamento dell’imposta di bollo, riferita agli atti rilasciati nella misura dovuta.

Alla totalità di tali costi fa riferimento il comma 1, dell’art. 25, della legge n. 241/1990 che, dopo aver affermato la gratuità della sola presa visione dei documenti, statuisce che “il rilascio di copia è subordinato soltanto al rimborso del costo di riproduzione, salve le disposizioni vigenti in materia di bollo, nonché i diritti di ricerca e visura”; mentre l’art. 21, comma 4, del Regolamento di esecuzione del C.d.S., con la formula “previo pagamento delle eventuali spese”, prevede esclusivamente i costi per la riproduzione degli atti. In merito a questi ultimi, occorre evidenziare che il rimborso deve essere quantificato nel suo preciso ammontare economico (vedasi parere Consiglio dei Ministri del 03/03/1993 [55] , Circolari del Ministro dell’Interno n. 5006/M/8/(9)/UFF.1° del 09/06/1993 [56] e n. 300/A/1/27129/101/138 del 24/10/2007 [57] ) in € 0,26 per il rilascio da una a due copie, € 0,52 da tre a quattro copie e così di seguito, da corrispondere mediante applicazione di marche da bollo ordinarie, annullate con il datario a cura dell’Ufficio.

Nessun costo di riproduzione è dovuto nel caso in cui la richiesta di rilascio di copia informale sia evasa in formato elettronico ad un indirizzo PEC [58].

### Imposta di bollo

Relativamente all’imposta di bollo, occorre rilevare che, come chiarito dalla Circolare del Ministero dell’Interno n. 300/A/42387/124/77 del 13/4/1999 [59], alle istanze di accesso alle informazioni e agli atti relativi ai sinistri stradali, nei quali non sia espressamente richiesto il rilascio di “copia conforme all’originale”, non è applicabile l’imposta di bollo, tanto sulle istanze medesime che sulle copie informi eventualmente rilasciate.

Viceversa, l’imposta di bollo, in misura fissa di € 16,00 (art. 7 bis Legge 24/06/2013 n. 71)[60] , andrà applicata sia alle richieste di accesso di atti in copia conforme che ai documenti conformi all’originale, in misura di una ogni 4 facciate.

[55] Parere del Consiglio dei Ministri del 03/03/1993



[56] Circolare Ministero dell’Interno n. 5006/M/8/(9)/UFF.1° del 09/06/1993



[57] Circolare Ministero dell’Interno 300/A/1/27129/101/138 del 24/10/2007



[58] Circolare Ministero dell’Interno 300/A/7138/11/101/138 del 02/09/2011

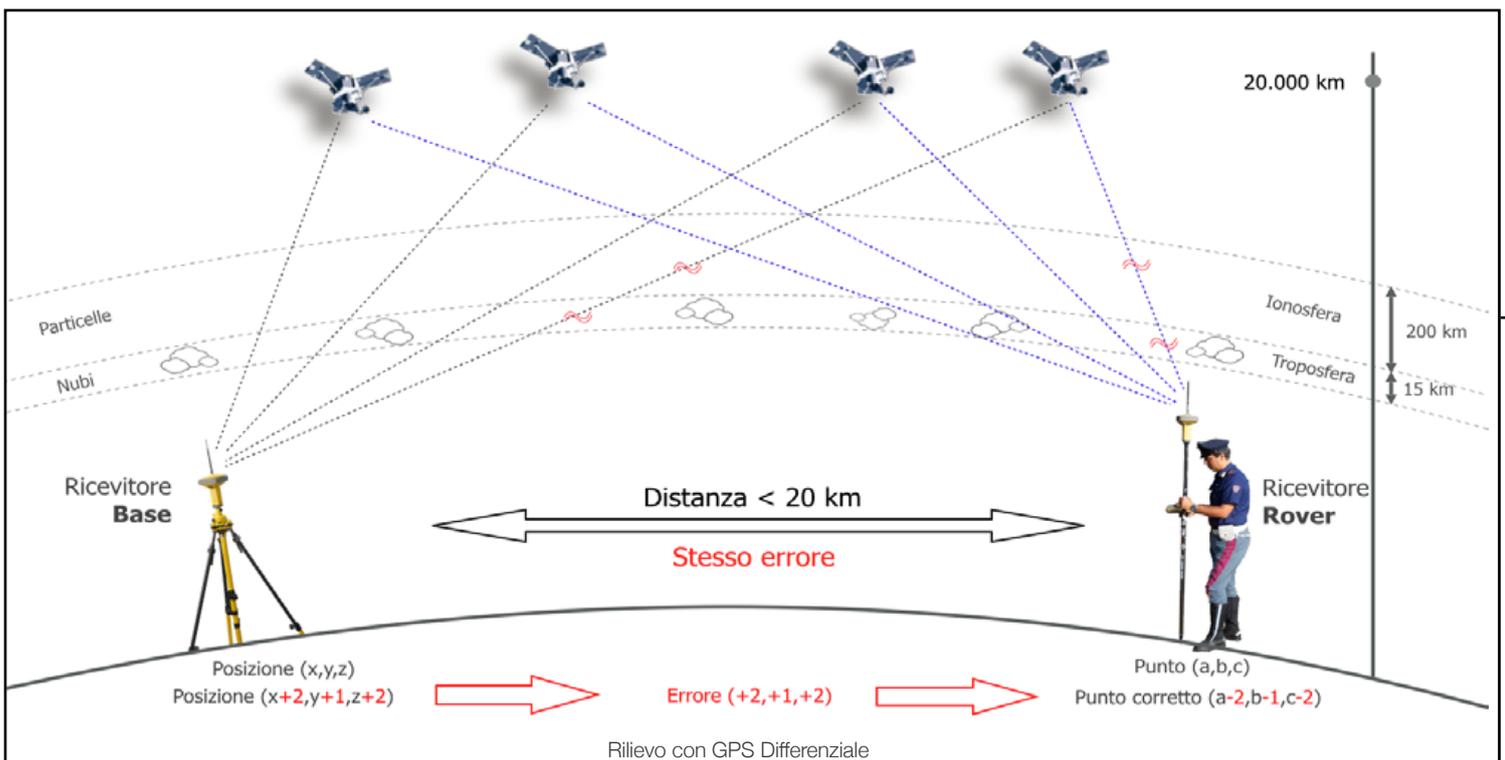


[59] Circolare Ministero dell’Interno 300/A/42387/124/77 del 13/04/1999



[60] Legge 24.6.2013, n. 71





# Capitolo Settimo

## le nuove tecniche di rilevazione e trattazione: esperienze sul territorio

L'esperienza e la professionalità del personale della Polizia Stradale devono consentire, a chi esegue il sopralluogo, di acquisire tutti gli elementi necessari alla descrizione del fatto e alla ricostruzione dell'evento. Agendo con metodo, l'operatore su strada attua una serie di procedure che vanno dal rilievo descrittivo, a quello planimetrico e fotografico. La necessità di eseguire un rilievo SICURO, sia per gli operatori sia per gli utenti della strada, VELOCE, per ripristinare la fluidità del traffico e disimpegnare gli operatori, PRECISO, al fine di fornire risultati attendibili, SEMPLICE, onde consentire l'agevole esecuzione a tutti gli operatori e COMPLETO, tale da permettere di acquisire, con un unico sopralluogo, tutte le informazioni necessarie alla ricostruzione dell'evento, hanno spinto a ricercare e sperimentare nuove metodologie di rilievo del campo del sinistro. Una attività su strada con queste caratteristiche è di fondamentale importanza per la successiva trattazione e ricostruzione in ufficio.

### 7.1 NUOVE METODOLOGIE PER LA RILEVAZIONE E RICOSTRUZIONE DEGLI INCIDENTI STRADALI

Lo stato dell'arte delle sperimentazioni delle nuove tecnologie per la Polizia Stradale, è quello del TOPCRASH-PS. Gli obiettivi perseguiti sono la riduzione dei tempi di rilievo, sicurezza degli operatori di Polizia Stradale e addetti al soccorso, fedele e preciso rilievo e rappresentazione dello "stato dei luoghi", facilità di utilizzo.

#### TOPCRASH

Dal mese di giugno 2011, il Compartimento Polizia Stradale per il "Veneto" ha iniziato la sperimentazione [61] di una nuova strumentazione, il "TOPCRASH-PS". Il Topcrash-PS è frutto dell'evoluzione di una strumentazione sperimentata nel 2008: il Topcon GR3-GNSS. Quest'ultimo si basava sull'utilizzo di due ricevitori satellitari G.N.S.S. [62] - in grado, quindi, di ricevere segnali dalle costellazioni satellitari GPS (del Ministero della difesa Americano), GLONASS (Russo), Galileo (Europeo, in fase di implementazione) - con la tecnologia del GPS Differenziale (dGPS).

Dal momento che un solo ricevitore ha una precisione di posizionamento nell'ordine di 3-5 metri (ininfluente per un sistema di navigazione veicolare ma decisamente rilevante per un rilievo topografico), per aumentare la precisione è necessario utilizzare la tecnica del GPS Differenziale (dGPS). Concretamente si devono utilizzare 2 ricevitori: uno fisso (detto BASE) ed uno mobile (detto ROVER) installato sull'estremità di un'asta che verrà utilizzata per rilevare i punti necessari.

Entrambe i dispositivi ricevono il segnale dalle costellazioni satellitari e la "Base", rimanendo fissa (immobile), riesce a determinare istante per istante qual'è l'errore dovuto alle interferenze sui segnali provenienti dai satelliti, fornendo la correzione di errore via radio o internet al "Rover". Con tale tecnologia (dGPS) lo strumento può arrivare a precisione centimentrica (fino a 1,5 cm in orizzontale e 2 cm in verticale).

Il Topcrash-PS è, appunto, un'evoluzione del GR3-GNSS e si basa sullo stesso principio di funzionamento con la differenza che anziché utilizzare 2 ricevitori, utilizza un unico ricevitore "ROVER" che si connette via internet ad una rete di "Stazioni Permanenti GNSS"\* per ricevere la correzione dell'errore (e che quindi sostituisce la stazione "BASE").

\* Con il termine di "stazioni permanenti GNSS" si intendono dei ricevitori GPS (o meglio GNSS) fissi, sempre attivi, che registrano in continuo i segnali dalle costellazioni satellitari (GPS, GLONASS,...) e possono garantire correzioni differenziali in tempo reale ai singoli utenti connessi tramite la rete internet.

[61] Circolare Ministero dell'Interno  
300/A/3871/11/101/229 del 26/04/2011



[62] G.N.S.S. (acronimo di Global Navigation Satellite System): sistemi dedicati alla fornitura di un servizio di posizionamento geo-spaziale a copertura globale che permette a piccoli ed appositi ricevitori elettronici di determinare le loro coordinate geografiche (longitudine, latitudine ed altitudine) su un qualunque punto della superficie terrestre o dell'atmosfera con un errore di pochi metri, elaborando segnali a radiofrequenza trasmessi in linea di vista da tali satelliti.

*Ad esempio alcune Amministrazioni Provinciali, alcuni Istituti per Geometri ed altri Enti hanno installato dei ricevitori GNSS fissi, allo scopo di fornire la correzione di errore mediante la tecnica del GPS Differenziale.*

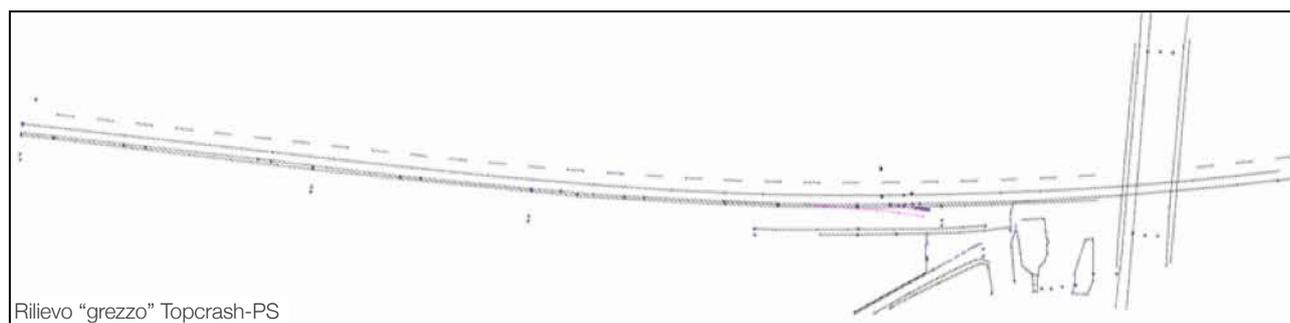
Riassumendo, al momento del rilievo di una zona con il Topcrash-PS, si utilizza un unico ricevitore satellitare "Rover" installato su un'asta con un "controller" (computer palmare o tablet) per il controllo e l'acquisizione dei punti di interesse. Il controller integra un modem per la connessione alla rete di stazioni permanenti GNSS (internet tramite dati cellulare) al fine di ricevere la correzione d'errore.

Il dispositivo è di dimensioni contenute e tutta l'apparecchiatura può essere racchiusa in una valigetta di medie dimensioni.

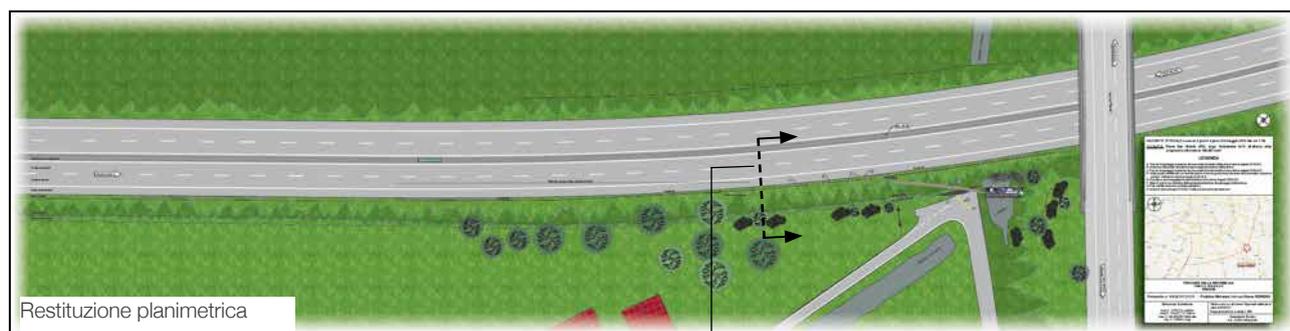
Oltre a fornire una immediata restituzione planimetrica del rilievo, il Topcrash-PS rileva e memorizza anche la quota altimetrica di ogni singolo punto rilevato. Tale informazione può risultare utile in molte occasioni per meglio descrivere la pendenza di una strada o di una scarpata.

Di seguito un esempio di restituzione planimetrica di un grave incidente stradale dove il Topcrash-PS è risultato particolarmente utile per rilevare tutto il campo del sinistro e per ricostruire la sezione del rilevato stradale.

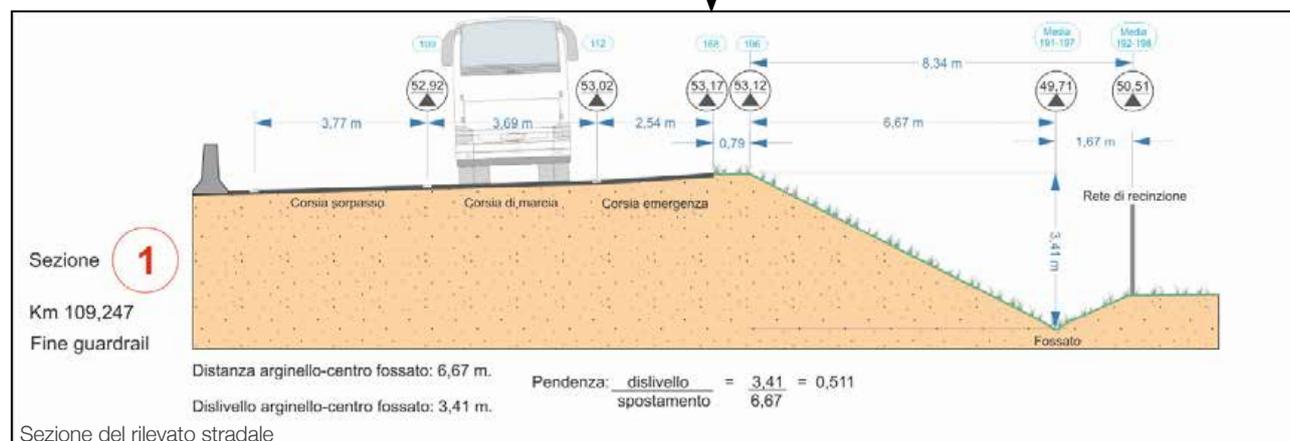
Ricostruzione 3D incidente autobus fuoriuscito in A13



Rilievo "grezzo" Topcrash-PS



Restituzione planimetrica



Sezione del rilevato stradale



Con tale strumento si ottiene massima precisione dei punti rilevati (con margini di errore nell'ordine di qualche centimetro), che risultano geo-referenziati: ciò significa che una volta effettuato il rilievo, i punti possono essere importati in software GIS (Graphical Information System) per l'elaborazione oppure in applicazioni web come Google Earth per avere un'esatta localizzazione nel territorio.



La prima versione del Topcrash-PS, utilizzata da alcuni reparti a partire dal 2011 era costituita da un'antenna installata su un'asta fissa alta circa 2 metri e da un controller palmare. Verso la fine del 2015, dopo le segnalazioni e le richieste effettuate da chi lo sperimentava, il sistema Topcrash-PS ha subito un notevole aggiornamento dal punto di vista hardware. In particolare, l'antenna GNSS è stata sostituita con una di nuova generazione, più compatta e sensibile che si connette via bluetooth. Il dispositivo di controllo è stato sostituito da un PC tablet rugged certificato per l'utilizzo in condizioni ambientali avverse (IP 65 - resistente alla polvere, agli urti e all'acqua) con schermo da 7 pollici. L'asta fissa di 2 metri è stata sostituita con un'asta telescopica alta fino a 5 metri per riuscire a rilevare meglio i veicoli industriali o infrastrutture stradali.

Video dimostrativo Topcrash-PS





Di pari passo, anche il software è stato migliorato e semplificato negli anni ma ancora presenta margini di miglioramento. A differenza di altre strumentazioni sviluppate per usi civili, il Topcrash-PS è nato proprio per il rilievo di incidenti stradali e dal 2011 personale specializzato della Polizia Stradale collabora con l'azienda che produce lo strumento per adattarlo alle specifiche esigenze.

**Il sistema presenta i seguenti punti di forza:**

- setup iniziale molto rapido;
- tempi ridotti di rilievo... più l'incidente è complesso, più si abbattano i tempi necessari al rilievo;
- strumentazione utilizzata da un solo operatore;
- non serve il caposaldo in quanto ogni punto rilevato è univoco sulla superficie terrestre ed è facilmente individuabile in qualsiasi momento;
- informazione della quota per ogni punto rilevato;
- possibilità di scegliere gli elementi da rilevare in ordine di priorità;
- restituzione grafica immediata;
- funziona con qualsiasi condizione meteorologica;
- possibilità di rilevare campi del sinistro estremamente lunghi;
- possibilità di vedere immediatamente sul display del dispositivo palmare quanto rilevato;
- possibilità di scaricare e stampare immediatamente il rilievo effettuato;
- possibilità di tracciare (ritornare) a distanza di tempo esattamente sui punti rilevati;
- facilità di utilizzo.

Ovviamente, la tecnologia alla base del funzionamento del Topcrash-PS richiede determinate condizioni ambientali e tecniche per essere operativa:

- dev'esserci "visibilità" da parte dei satelliti;
- è necessaria una connessione dati (cellulare) stabile

Ciò significa che il sistema non funziona all'interno di gallerie, sotto ponti, viadotti, alberi, boschi o anche a ridosso di edifici o infrastrutture alte. Inoltre, come accennato, deve esserci una connessione dati stabile (3G o 4G) con l'operatore mobile utilizzato.

La nuova sperimentazione è andata di pari passo con la reingegnerizzazione, innovazione ed informatizzazione degli Uffici Infortunistica. Al riguardo, nel corso del 2011, il Servizio Polizia Stradale in un'ottica di condivisione e aggiornamento, ha organizzato seminari rivolti a Dirigenti e Capi Ufficio Infortunistica per fornire una panoramica sulle nuove tecnologie (sia software che hardware) e sulle loro possibili applicazioni nell'attività quotidiana dell'ufficio. Sono inoltre stati organizzati dei "Seminari per la realizzazione di documentazione tecnica degli uffici incidenti mediante applicazioni informatiche", rivolti ai disegnatori o "addetti" all'ufficio incidenti per diffondere le tecniche di disegno di planimetrie e realizzazione di fascicoli fotografici e tecnici utilizzando foto digitali e software specifici. L'intento è di migliorare e aggiornare la documentazione degli uffici infortunistica, fornendo strumenti e procedure al passo con i tempi. Nello stesso periodo, il Servizio Polizia Stradale ha potenziato la



dotazione di fotocamere digitali, plotter e stampanti laser a colori per distribuirle a tutti i Compartimenti. Dal punto di vista del software, si è optato per una soluzione che fosse il più possibile semplice nell'utilizzo, di facile apprendimento, che consentisse di rispondere il più possibile alle esigenze specifiche degli uffici incidenti e che fosse un buon compromesso in termini di costi e benefici.

Tra la fine del 2015 e gli inizi del 2016, presso il C.A.P.S. di Cesena, sono stati tenuti altri 6 seminari in materia di "Gestione del fascicolo elettronico degli incidenti stradali", con la formazione di circa 200 operatori della Polizia Stradale sulle tecniche di disegno al computer e sulla realizzazione di fascicoli fotografici e tecnici utilizzando foto digitali e software specifici di impaginazione.

In particolare, nei predetti seminari, gli operatori sono stati istruiti nell'utilizzo di software grafici (Corel Draw) per realizzare tutta la documentazione tecnica che un Ufficio Infortunistica può aver bisogno di produrre: planimetrie, informative con foto e didascalie, fascicoli fotografici e/o fascicoli tecnici.

## 7.2 TECNICHE DI RESTITUZIONE IN UFFICIO: L'ESPERIENZA DEL COMPARTIMENTO VENETO

Sul fronte della trattazione in ufficio degli incidenti stradali, degna di nota è la sperimentazione (con applicazione presso tutti i reparti), avvenuta intorno al 2000 nel Compartimento Polizia Stradale per il "Veneto". A partire dal 1996 è iniziata (curata dal Sov.C. Alessandro ZADRA), la realizzazione di planimetrie a colori degli incidenti stradali realizzate al computer con specifici software. Impiegando di volta in volta le nuove tecnologie sul mercato, negli anni successivi, sono state utilizzate fotocamere digitali per i rilievi e software D.T.P. (DeskTop Publishing) per la realizzazione della documentazione tecnica.

Dal 1998, per rendere più chiara la dinamica degli incidenti stradali e per fornire un ausilio all'A.G. per la comprensione delle dinamiche, sono state realizzate alcune animazioni 2D "bidimensionali" [63] che, con la stessa tecnica dell'animazione grafica, rappresentavano in una sequenza video la dinamica degli incidenti stradali. Tali animazioni, pur caratterizzate da scarsa fluidità, avevano il pregio di permettere a chiunque di comprendere la dinamica dell'incidente, secondo quanto rilevato ed ipotizzato dagli operatori della Polizia Stradale intervenuti. Tali animazioni sono anche state utilizzate in fase processuale, riscuotendo apprezzamenti da parte dell'A.G.

Intuendo che la grafica al computer poteva fornire pregevole supporto nella rappresentazione della dinamica degli incidenti stradali ed un nuovo strumento per le indagini relativi ai sinistri, traendo spunto dalle applicazioni di grafica tridimensionale di nuova generazione, sono stati studiati software di modellazione ed animazione tridimensionale realizzando, nel 1999, la prima ricostruzione in grafica 3d di un incidente stradale mortale verificatosi lungo l'autostrada A22 del "Brennero" [64].

Nel frattempo il Servizio Polizia Stradale, incoraggiando la sperimentazione, ha disposto l'inserimento del progetto di informatizzazione degli Uffici Infortunistica nell'ambito del progetto euro-regionale "Corvette M.I.P." promosso e finanziato dall'U.E. [65]. Grazie ai finanziamenti ricevuti dal predetto progetto Europeo, tra il 2001 ed il 2002, sono state acquistate postazioni grafiche, plotter, stampanti laser a colori e software per tutte le Sezioni e le UU.O.DD. del Compartimento "Veneto", contestualmente realizzando specifici corsi per tutti i Capi Ufficio Incidenti e disegnatori. A partire dalla fine del 2002 tutti i Reparti del Compartimento Polizia Stradale per il "Veneto" hanno sostituito definitivamente tecnografi e fotocamere tradizionali, passando a fotocamere digitali per i rilievi ed al computer per il successivo disegno delle planimetrie e stesura dei fascicoli fotografici e tecnici.

[62] D.T.P. (acronimo di Desktop Publishing): è l'insieme delle procedure e tecniche di creazione, impaginazione e produzione di prodotti editoriali (come libri, giornali, riviste o depliant), attraverso l'impiego di personal computer e specifici software.

[63] Esempio di animazione 2D

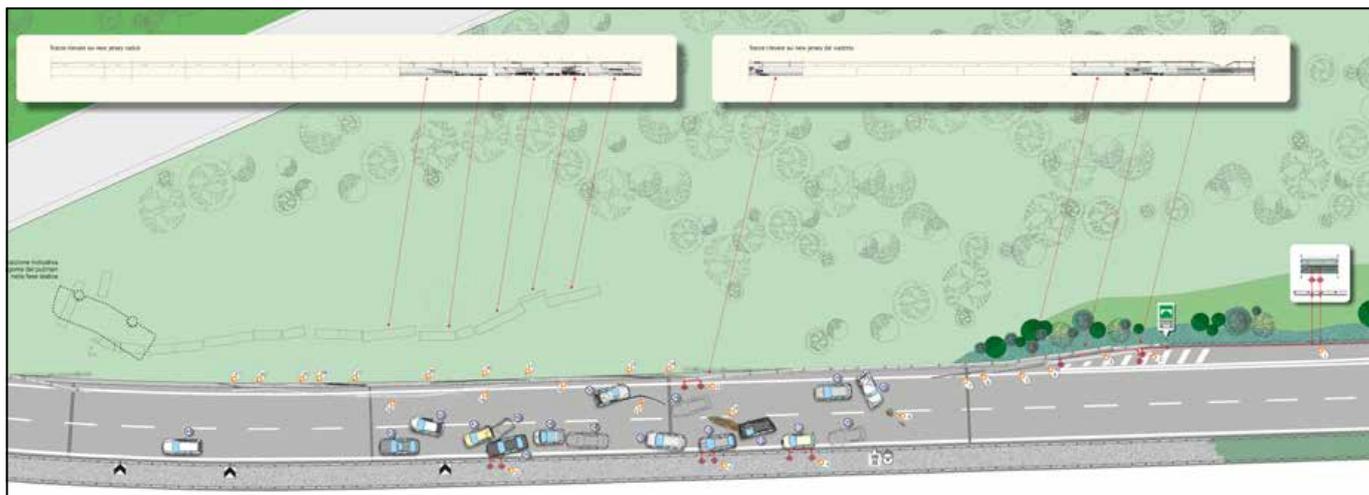


[64] 1^ Ricostruzione 3D Incidente mortale sull'A22 "del Brennero"



[65] Circolare Ministero dell'Interno 300/A/2/32548/103/22/6/1/8 del 26 marzo 2001





### Restituzione planimetriche

Per quanto riguarda la restituzione planimetrica degli “schizzi di campagna”, si è deciso di adottare il software Corel Draw: un’applicazione specifica per la progettazione grafica, illustrazione ed il disegno tecnico.

Il software consente di restituire in scala, con elevata precisione, i rilievi effettuati su strada sia con il metodo tradizionale (disegno e misure manuali) che con strumentazioni come il Topcrash.

La planimetria può essere facilmente realizzata a colori ed al suo interno possono essere inserite immagini per rendere più comprensibile la documentazione.

Il Corel Draw è anche un potente software di impaginazione che permette quindi di integrare in una o più pagine diversi contenuti grafici (testo, immagini, disegni,...). Viene quindi utilizzato anche per la realizzazione dei fascicoli fotografici e/o tecnici che sono necessari per la documentazione di un incidente stradale.

Utilizzando un unico software, il personale appositamente formato è quindi in grado di produrre tutta la documentazione tecnica dell’Ufficio Infortunistica.



Planimetria realizzata con Corel Draw





## Archiviazione e gestione delle foto digitali e planimetrie

Per quanto riguarda l'archiviazione delle foto digitali, nel Compartimento Polizia Stradale per il "Veneto" è stata implementata, mediante software freeware e rete multimediale, un'infrastruttura per gestire e trasferire le foto digitali dalle UU.O.DD. alle Sezioni e da quest'ultime al Compartimento.

Alle UU.O.D.D., sui p.c. su cui sono state scaricate le foto digitali, viene condivisa una cartella accessibile solamente dal personale dell'Ufficio Infortunistica della Sezione che con periodicità prefissata preleva una copia delle foto archiviate. In Sezione, invece, le foto vengono archiviate su cartelle e catalogate per anno e numero di protocollo utilizzando specifici software freeware che consentono anche ricerche cronologiche articolate ed aggiunta di metadati sulle singole foto e/o cartelle. Con cadenza periodica, ma in tempi rapidi, gli uffici incidenti delle Sezioni trasferiscono tutte le foto al Compartimento. Quest'ultima operazione avviene sfruttando il protocollo di rete F.T.P. (File Transfer Protocol) e le foto vengono archiviate in un server F.T.P. ubicato all'Ufficio Multimediale del Compartimento. Lo scambio dei files tra la Sezione ed il Compartimento avviene con diversi sistemi di protezione (SFTP, autenticazione, abilitazione del singolo pc che si connette, ...) in maniera da garantirne la riservatezza e l'autenticità. Con le stesse modalità possono anche essere trasmessi i files relativi alle planimetrie realizzate al computer per l'archiviazione ed eventuale stampa da parte del Compartimento. Il server F.T.P. (del Compartimento) ogni notte effettua un backup di sicurezza delle foto su un disco fisso esterno.

## Conclusioni dell'esperienza veneta

L'esperienza del Compartimento Polizia Stradale per il "Veneto" nel rilievo e ricostruzione degli incidenti con feriti e con esito mortale può essere così sintetizzata:

### 1. Incidenti con feriti

- Su strada la pattuglia compie il rilievo in maniera tradizionale effettuando comunque alcune foto digitali;
- In ufficio le foto digitali vengono archiviate ed eventualmente inserite all'interno degli atti redatti (segnalazione ex. art. 222-223 C.d.S., proposta revisione straordinaria ex art. 80/7° C.d.S.,...) per rendere più comprensibile l'entità dei danni ed eventualmente la posizione dei veicoli. Il fascicolo, una volta ultimato, viene scansionato ed archiviato anche in formato digitale (PDF) cosicché, nel caso di una richiesta di copia, si possa agevolmente stamparlo o inviarlo per via informatica mediante posta elettronica certificata.

### 2. Incidenti con esito mortale

- Su strada la pattuglia compie il rilievo in maniera tradizionale effettuando le riprese fotografiche con fotocamera digitale;
- In ufficio le foto digitali vengono archiviate ed inserite all'interno degli atti redatti (prima segnalazione, informativa conclusiva, segnalazione ex. art. 222-223 C.d.S., proposta revisione straordinaria ex art. 80/7° C.d.S., ...);
- Avendo a disposizione le foto digitali, già la prima segnalazione all'A.G., come pure la comunicazione di notizia di reato, possono essere integrate con le foto digitali che sono immediatamente disponibili. La documentazione così realizzata risulta essere più efficace in quanto, come ben noto, "una fotografia vale 1000 parole". Poter abbinare alle tradizionali descrizioni tecniche, le foto delle tracce, dei veicoli, del campo del sinistro ecc., fornisce sicuramente più informazioni all'A.G. che deve esaminare tale documentazione;



- Il disegnatore, utilizzando lo schizzo di campagna disegnato dalla pattuglia, realizza la planimetria con software grafico, la stampa con il plotter e ne conserva comunque una copia anche in formato digitale (PDF);
- Mediante software di impaginazione, viene preparato il fascicolo fotografico e l'eventuale fascicolo dei rilievi tecnici che vengono stampati con la stampante laser ed archiviati anche in formato digitale;
- L'intero fascicolo (mod. 360 e tutti gli atti) viene scansionato ed archiviato anche in formato PDF.

### **L'esportazione della documentazione digitale: il formato adobe pdf**

Tutta la documentazione generata dall'Ufficio Infortunistica può essere esportata, soprattutto nel caso di invio ad altri Enti, nel formato digitale Adobe PDF. La circolare nr. 300/A/7138/11/101/138 del 02/09/2011 [66] relativa all'accesso agli atti, specifica che "...La richiesta sarà, di conseguenza, evasa attraverso l'invio di un file in formato PDF contenente gli atti precedentemente scansionati..." individuando, proprio nel formato PDF la soluzione idonea per l'invio di atti con gli altri Enti o privati utilizzando la PEC.

Il PDF (Portable Document Format – Formato per documenti "portatili") è un formato di files riconosciuto e certificato come standard (ISO 32000) sviluppato da Adobe System nel 1993 per rappresentare documenti in modo indipendente dall'hardware e dal software utilizzati per generarli o per visualizzarli. Le caratteristiche e funzionalità salienti del formato Adobe PDF sono:

- gestire (in importazione) quasi tutti i formati di file: testo, immagini bitmap e vettoriali, video, audio, modelli 3D;
- pronto ed ottimizzato per la stampa;
- possibilità di gestire numerose policy di protezione (password, crittografia,...);
- gestire collegamenti ipertestuali e allegati;
- disporre strumenti per la condivisione nei gruppi di lavoro;
- gestire le firme digitali;
- consentire la compressione dei dati per ridurre le dimensioni del documento mantenendo buona la qualità.

### **Le frontiere nelle tecniche di rappresentazione in 3D**

La sperimentazione relativa alle ricostruzioni in grafica tridimensionale (proseguita dal Sov. Zadra Alessandro presso la Sezione Polizia Stradale di Vicenza ed iniziata recentemente da qualche altro collega in alcune Sezioni del nord Italia) richiede l'utilizzo di attrezzature e software molto costosi ed approfondite conoscenze nel campo della grafica al computer, con conseguente aggravio di lavoro per l'ufficio incidenti. Le ricostruzioni in grafica tridimensionale presentano, comunque, interessanti prospettive e possibilità di indagine per gli uffici incidenti. Nel dettaglio, il rilievo della zona dell'incidente viene effettuato con qualsiasi modalità (tradizionale o con sistemi più evoluti); è però indispensabile rilevare anche le altezze di tutti gli elementi importanti da ricostruire in grafica tridimensionale. Nella maggior parte dei casi, queste misurazioni aggiuntive possono essere effettuate anche nei giorni successivi.

In ufficio si procede alla realizzazione della planimetria e, successivamente, mediante un software di modellazione 3D, dalla planimetria si ricostruisce il modello tridimensionale della zona dell'incidente, andando anche a collocare i veicoli coinvolti

[66] Circolare Ministero dell'Interno  
300/A/7138/11/101/138 del  
02/09/2011



nelle rispettive posizioni di quiete assunte al termine dell'incidente.

Il modello così ricostruito può consentire all'A.G. di comprendere meglio lo "stato dei luoghi", delle infrastrutture, segnaletica, visibilità e posizione finale dei veicoli coinvolti [67].

Per creare l'animazione, si parte dalla posizione di quiete dei veicoli rilevata (certa) e si procede a ritroso facendo loro seguire le tracce, le incisioni ed i punti d'urto rilevati al momento del sinistro. Sostanzialmente, il software di animazione tridimensionale consente di "muovere" i veicoli all'interno dell'ambiente ricostruito. L'animazione così generata non è altro che una trasposizione in grafica, della dinamica del sinistro descritta nell'informativa conclusiva inviata all'A.G. e redatta dal Capo Ufficio Incidenti al termine delle indagini.

Il software di animazione 3D consente di decidere l'illuminazione globale della scena e di aggiungere sorgenti luminose di varia natura. E' possibile quindi ricreare l'illuminazione generata dai fari delle auto, dai lampioni stradali, da impianti semaforici, ecc. Alcuni programmi, fornendo data, ora e posizioni in termini assoluti di longitudine e latitudine terrestre, consentono anche di ricreare l'illuminazione solare con la corretta intensità e angolazione per le ombre. I software di animazione 3D più evoluti consentono la realizzazione di "effetti speciali" che possono essere utili per simulare nebbia, pioggia, fumo, fuoco, ecc. [68], ricreando particolari condizioni climatiche, a volte rilevanti nella determinazione della dinamica dell'incidente stradale. Successivamente, generata l'animazione e fissata l'inquadratura della telecamera (c.d. punto di vista), il software di animazione 3D procede al rendering [69] ossia il calcolo e creazione della sequenza di immagini necessarie al flusso video (generalmente 25 fotogrammi per ogni secondo di animazione).

Sempre in via sperimentale, per alcuni gravissimi incidenti stradali, sono stati realizzati anche dei video "multimediali" per l'Autorità Giudiziaria.

In questi video, i diversi contenuti multimediali acquisiti o realizzati dalla P.G ed agli atti del fascicolo dell'incidente stradale (mappe, video di telecamere, foto, registrazioni telefonate 113, planimetrie, ricostruzioni 3D,...) vengono assemblate al fine di "raccontare" la successione degli eventi.

Tale innovativa documentazione è stata più volte utilizzata nelle aule dei Tribunali, riscuotendo notevoli apprezzamenti da parte dell'A.G. [70] - [71].



[67] Ricostruzione 3D  
Panoramica zona incidente



[68] Ricostruzione 3D  
Incidente con fumo ed incendio



[69] Rendering: processo di "resa" ovvero di generazione di immagini a partire da una descrizione matematica di una scena tridimensionale, interpretata da algoritmi che definiscono il colore di ogni punto dell'immagini digitale.

[70] Video multimediale  
Incidente plurimortale Ovada (AL) 2011



[71] Video multimediale  
Incidente contromano Tangenziale  
Napoli 2015.





### 7.3 CALCOLO DELLA VELOCITA' POSTUMA

Le capacità di elaborazione dei p.c. consentono di utilizzare sofisticati programmi di analisi e ricostruzione di incidenti stradali, alcuni dotati anche di restituzione grafica bidimensionale. Sono strumenti che potrebbero fornire un supporto per la ricostruzione postuma della velocità. Peraltro, l'utilizzatore competente ed accorto deve sempre considerare che i risultati ottenuti mediante tali software dipendono dai dati di ingresso che egli imposta, avendo cura di determinarli con valori tecnicamente coerenti agli elementi oggettivi disponibili per il sinistro da analizzare. Uno dei software di semplice interfaccia utilizzabile allo scopo è CETRIS TOOL KIT PRO, abbinato al relativo manuale, che consente di eseguire rapidamente sia l'analisi cinematica che quella dinamica, necessarie per la ricostruzione degli incidenti stradali, supportando la scelta della procedura migliore per il caso da trattare, ed eseguendo rapidamente un'ampia serie di calcoli e verifiche.

I documenti di supporto spiegano in dettaglio i principi su cui sono basate le singole procedure per il calcolo della velocità, ovvero il principio di conservazione dell'energia o della quantità di moto. Con quest'ultima modalità, a titolo esemplificativo, il ricostruttore dovrà procedere all'inserimento dei dati concernenti le masse dei veicoli, gli angoli delle traiettorie di approccio all'urto, gli angoli di deviazione della traiettoria post collisione, gli spazi di frenata ed i coefficienti di fattore frenante.

Il software consente di eseguire l'analisi dinamica anche avvalendosi del principio di conservazione dell'energia. Il programma include, infatti, procedure che consentono di stimare l'energia impiegata nei lavori di deformazione permanente delle strutture dei veicoli attraverso la misura delle deformazioni permanenti mediante un algoritmo sviluppato dai tecnici del NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration, l'Agenzia per la sicurezza della circolazione stradale del Dipartimento dei Trasporti degli Stati Uniti). Con esso è possibile calcolare, in base alla larghezza ed alla profondità delle deformazioni strutturali residue dopo un impatto, la variazione di velocità (DV) a cui è stata soggetta un'autovettura per effetto di uno scontro.

Attraverso la dettagliata misurazione delle deformazioni strutturali residue al veicolo, e tenuto conto dei risultati delle prove di crash delle autovetture della stessa categoria di quella oggetto di verifica, il programma calcola l'EBS (equivalent barrier speed), ovvero la variazione di velocità necessaria a produrre le deformazioni rilevate. L'algoritmo utilizzato per il calcolo è quello impiegato nel software CRASH3 (sviluppato dai tecnici del NHTSA). Lo scopo è di stimare soltanto la variazione di velocità, non essendo la procedura idonea ad ottenere risultati precisi, se non altro per via del fatto che le autovetture prese a modello per il calcolo (quelle sottoposte a prove di crash) sono simili ma non uguali a quella oggetto di verifica.

Tuttavia, fino ad oggi, questo è l'unico metodo generalmente accettato per stimare con una certa oggettività l'energia necessaria a produrre le deformazioni.

# CAPITOLO OTTAVO

la prevenzione e i temi dell'educazione stradale: la comunicazione



E' da molto tempo ormai che la Polizia Stradale dedica attenzione al delicato settore della comunicazione, impegnandosi a fornire messaggi utili alla prevenzione dei comportamenti a rischio, specialmente nelle fasce più giovani della popolazione.

Per fare ciò l'istituzione si avvale di operatori di ogni qualifica formati nelle specifiche tematiche; evolvendo e cambiando i messaggi nel tempo e adeguandoli agli interlocutori, poliziotti che normalmente svolgono altre mansioni si mettono in gioco in questa appassionante ed importantissima attività formativa e di prevenzione, dando una nuova immagine della Polizia Stradale e della Polizia di Stato in genere: quella di un'istituzione fatta di persone "vicine alla gente", pronte ad "esserci sempre".

In passato il modo di relazionarsi ai cittadini era maggiormente orientato a fornire informazioni di tipo tecnico-giuridico sulle norme (precetti e sanzioni) del Codice della Strada o sulle apparecchiature e veicoli in dotazione ma, con passare del tempo, ci si è resi conto che tale impostazione comunicativa era ormai superata se non addirittura controproducente.

Oggi la modalità comunicativa della Polizia Stradale è mutata, ed il focus è rivolto alle varie tematiche di sicurezza stradale, con l'obiettivo ambizioso di svolgere un'accurata opera di prevenzione degli incidenti stradali, oltreché sensibilizzare ed informare.

E' proprio in relazione a ciò che risulta rilevante l'esperienza del personale impiegato negli uffici infortunistica dei vari reparti.

Il bagaglio di conoscenze giuridiche, pratiche ed umane, sulle cause e le conseguenze degli incidenti stradali, può essere così trasmesso, anche con l'ausilio di materiale normalmente usato per altri fini come filmati, fotografie e planimetrie (opportunamente selezionato e rielaborato) e mediato dalla carica di umanità e partecipazione di cui ogni poliziotto è naturalmente dotato.

Può capitare, a volte, che durante un'attività comunicativa ci si lasci trasportare dalla propria emotività: ebbene tale aspetto, che un tempo era considerato quasi un segno di debolezza, diviene oggi il punto di forza su cui incardinare la modalità comunicativa, tanto da venir percepito da chi ascolta ed osserva come garanzia di autenticità del messaggio.



“Si può mentire sui contenuti, ma non sulle emozioni”.

La Polizia Stradale ha maturato in questi anni un’esperienza forte nell’ambito della comunicazione di tematiche di sicurezza stradale, giungendo alla conclusione che, affrontando temi specifici legati alla guida, si finisce inevitabilmente per far leva su atteggiamenti che hanno in fondo una più ampia valenza sociale.

Dunque, cercando di correggere e migliorare i comportamenti a rischio sulla strada, si può tentare di far giungere ad accettare il concetto di regola come una forma di adesione ai valori sociali condivisi di “rispetto dell’altro”, “diritto all’integrità fisica” ed in senso più ampio rispetto dell’esistenza propria ed altrui.

Il comportamento di guida è quindi legato agli stili di vita e per migliorare la sicurezza delle strade occorre, anzitutto, un profondo cambiamento culturale.

In tale prospettiva, da diversi anni, l’impegno della Polizia Stradale non si ferma all’azione di prevenzione e repressione delle condotte pericolose ma si rivolge attivamente anche all’area dell’informazione-formazione, grazie all’incontro ed al dialogo con giovani ed adulti per contrastare idee e comportamenti che troppo spesso inducono le persone a rischiare.



La convinzione è che la “regola” non può essere semplicemente calata dall’alto in modo autoritario: per essere rispettata, la norma va anzitutto compresa e quasi metabolizzata e per far sì che ciò avvenga è necessaria una corretta informazione, così da instaurare da subito un rapporto di fiducia tra poliziotto e (giovane) cittadino. La continua ricerca di un dialogo efficace con i ragazzi diventa così uno strumento irrinunciabile per educare e costruire una “cittadinanza attiva”, consapevole che i diritti di cui godiamo sono sostenuti dalla buona osservanza dei nostri doveri.

I giovani in età scolare sono i primi destinatari della comunicazione: non soltanto perché l’incidente stradale costituisce per loro la principale causa di morte, ma soprattutto perché i ragazzi, già protagonisti della strada come pedoni, ciclisti e conducenti di ciclomotori, rappresentano la generazione dei futuri automobilisti e sono inoltre i migliori portavoce verso il mondo degli adulti.

Se l’obiettivo è quello di parlare in modo efficace ai ragazzi (anche per contrastare i comportamenti negativi del mondo degli adulti), il linguaggio deve necessariamente essere modulato sui codici verbali e visivi a loro familiari. La comunicazione deve

essere in sintonia con il loro mondo, passare attraverso le loro emozioni per attivare pensieri, sentimenti e volontà.

E' il percorso tracciato dal Progetto Icaro, la più importante campagna di sicurezza promossa dal Servizio Polizia Stradale insieme ad una rete di soggetti pubblici e privati tra i quali i Ministeri dell'Istruzione e dei Trasporti, la Fondazione ANIA per la sicurezza stradale ed il Dipartimento di Psicologia dell'Università La Sapienza di Roma. Una campagna d'informazione, formazione e studio che non nasce dalla mente creativa di qualche esperta agenzia di comunicazione ma che è cresciuta nel tempo attraverso continue verifiche, miglioramenti successivi, errori e ripartenze. Nel 2001, quando l'iniziativa iniziò a muovere i suoi primi passi, si è scontrata subito con le difficoltà dovute al linguaggio tipico del poliziotto, autorevole, formale, distaccato, linguaggio corretto per le normali attività in cui l'operatore è impegnato, ma non adatte al modo di percepire e dialogare dei giovani interlocutori.

Sono state così esplorate nuove forme di approccio. La prima idea è stata quella di coinvolgere le giovani vittime di incidenti stradali disposte a condividere le loro esperienze ed a trasmettere la loro testimonianza.

Si è fatto appello al linguaggio dei pari, di giovani che parlano ad altri giovani. Un video che raccoglie le interviste di ragazzi disabili assistiti dal Centro di Riabilitazione di Montecatone ad Imola [72] ha fatto commuovere e riflettere tanti ragazzi sul fatto che forse non vale la pena rischiare. Sono state proposte esperienze pratiche con percorsi di guida che hanno consentito ai ragazzi di sperimentare sulla strada le regole della circolazione a bordo delle due ruote (esperienza dell'ANIA Campus). Per parlare di sicurezza stradale, sono state utilizzate immagini, video live [73] e ricostruzioni tridimensionali di incidenti stradali realmente accaduti [74] per illustrare ed evidenziare i comportamenti di guida a rischio come la distrazione, l'eccesso di velocità, la guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, il mancato uso dei sistemi di ritenuta ecc...

[72] Testimonianze di vittime di incidenti stradali: Montecatone



[73] Video "Incidenti Live"



[74] Ricostruzione 3D investimento pedoni



Il Progetto Icaro ha poi incontrato il mondo del teatro e dopo una prima esperienza con "La città senza regole", è stata la volta di ICAROfunior e ICAROfunyoung, rispettivamente destinati ai bambini della scuola primaria e agli adolescenti [75], con spettacoli coinvolgenti e partecipati.

Dal 2007 il Progetto Icaro è arricchito e qualificato dalla collaborazione con il Dipartimento di Psicologia dell'Università La Sapienza di Roma, che ha avviato subito un programma di ricerca i cui risultati sono pubblicati ne "Il paradosso del giovane guidatore" di Anna Maria Giannini e Fabio Lucidi, edizioni KAPPA e che è proseguita con una formazione studiata per gestire gli incontri nelle scuole da parte degli operatori della Polizia Stradale.

[75] Spettacolo Icaro Young Monologo di Paola





Ne sono nate tre linee guida per l'educazione stradale [76] per le scuole primarie di primo grado e per le scuole secondarie di primo e secondo grado.

[76] Guide pratiche per l'educazione stradale

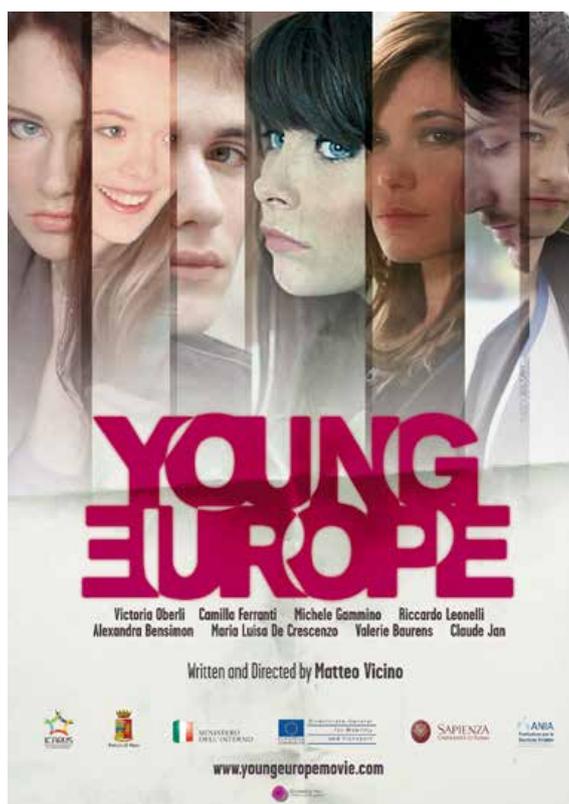
Nel 2009 il Progetto Icaro è diventato un progetto europeo pilota in materia di formazione ed educazione stradale. La commissione europea ha finanziato l'attività della Polizia Stradale per la realizzazione del progetto ICARUS (Inter-Cultural Approaches for Road Users Safety), nato con l'obiettivo di esportare il modello formativo sperimentato in Italia ed avviare una ricerca scientifica per individuare le variabili individuali di natura psicologica e psicologico-sociale connesse ai comportamenti di guida rischiosa dei giovani guidatori europei, oltrechè di impostare un programma d'intervento capace di agire positivamente su tali variabili (www.webicarus.eu). Tutto è finalizzato ad impostare delle linee guida che diventino uno strumento utile per coloro che vorranno intervenire in modo efficace nel rapporto tra giovani e sicurezza stradale.



hanno aderito ad Icarus quattordici Paesi: oltre all'Italia, l'Austria, la Bulgaria, Cipro, l'Estonia, la Francia, la Germania, l'Irlanda, la Lettonia, la Lituania, Malta, la Polonia, la Slovacchia, la Slovenia.

Nell'autunno 2011 a Bruxelles sono state presentate le linee guida ed il film dal titolo "Young Europe" [77] di Matteo Vicino, lo stesso regista degli spettacoli teatrali IcaroYoung e IcaroJunior. Il film ha come tema la sicurezza stradale e tre storie di giovani europei ambientate in Italia, Francia, Irlanda e Slovenia ed ha come filo conduttore (iniziale o finale a seconda della storia) un incidente stradale con gravi conseguenze.

[77] Film "Young Europe"





## CONCLUSIONI

Passione, esperienza, tecnologia e tradizione hanno spinto il gruppo di lavoro nella realizzazione del presente elaborato, con la stessa spinta ideale che la Polizia Stradale da sempre ha profuso nella propria attività su strada. Dai responsabili dei Reparti, dai Capi ufficio dipendono, ogni giorno, la professionalità e la giusta motivazione degli Operatori che su strada, ogni anno, intervengono su migliaia di incidenti molti dei quali mortali e con feriti gravissimi, con competenze, professionalità, nel tentativo di ridurre la mortalità su strada, in un “work in progress” tecnologico e di aggiornamento.

Il presente elaborato si propone di offrire linee guida per standardizzare l’attività gestionale nel settore dell’infortunistica. Alcuni progetti modificheranno, se e quando realizzati, l’attuale architettura del sistema informatizzato in uso agli uffici incidenti. I preziosi suggerimenti del Comandante di Compartimento e dalle Sezioni di tutta Italia hanno consentito di far emergere criticità da superare e proposte di miglioramento del sistema informatizzato e della standardizzazione dell’operato degli uffici, in particolare sull’utilizzo delle nuove tecnologie a disposizione.



