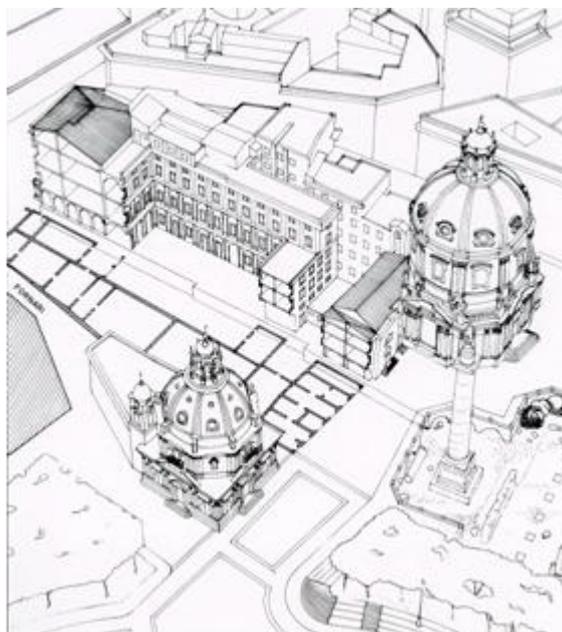




## I working paper dell'Ufficio Studi

**L'incidentalità stradale.**  
Implicazioni giuridiche, analisi statistica del fenomeno, tecniche  
investigative



Testi di: Fausto Magnaterra e Paola Carrozzi  
a cura di Teresa Ammendola

*N. 36 – febbraio 2016*

# INDICE

<b>Presentazione</b>	<b>4</b>
<b>Premessa</b>	<b>5</b>
<b>Introduzione</b>	<b>8</b>
<b>CAPITOLO 1</b>	<b>9</b>
<b>La normativa vigente in tema di omicidio colposo e lesioni personali colpose con violazione delle norme che disciplinano la circolazione stradale.</b>	<b>9</b>
1.1 Le ipotesi delittuose tipiche	9
1.2 L'elemento soggettivo del reato	11
1.3 Rapporto tra colpa cosciente o con previsione e dolo eventuale	12
1.4 Cause di esclusione dell'aggravante nel caso previsto dall'art. 589 c.3 n° 1 e 2 e dall'art. 590 c.3 del codice penale.	15
1.5 Evento e nesso di causalità	16
1.6 La cooperazione colposa	19
<b>CAPITOLO 2</b>	<b>21</b>
<b>L'orientamento giurisprudenziale in tema di dolo eventuale e colpa cosciente nei casi di omicidio e/o lesioni derivanti dalla violazione di norme sulla circolazione stradale.</b>	<b>21</b>
2.1 La storia	21
2.2 Dopo la riforma degli artt. 589 e 590 c.p.	24
<b>CAPITOLO 3</b>	<b>27</b>
<b>Progetti di riforme e modifiche al codice penale sulle ipotesi delittuose tipiche previste dalla vigente normativa in materia di circolazione stradale.</b>	<b>27</b>
3.1 Qualificazione del reato	28
3.2 Le proposte di legge	29
<b>CAPITOLO 4</b>	<b>35</b>
<b>Le ipotesi contravvenzionali di cui agli artt. 186 e 187 del codice della strada. Accertamenti per la guida in stato di ebbrezza e l'uso di sostanze stupefacenti e/o psicotrope</b>	<b>35</b>
4.1 Effetti dell'Alcool	35
4.2 Sanzioni per guida in stato di ebbrezza alcolica	37
4.3 Reato di guida in stato di ebbrezza – sanzioni e provvedimenti	38
4.4 Procedura per la contestazione del reato di guida in stato di ebbrezza e rifiuto di sottoporsi all'accertamento.	42

4.5 Tecniche di accertamento del tasso alcolemico	45
4.6 Controlli aziendali sui conducenti per l'accertamento dell'assenza di alcool-dipendenza	48
4.7 effetti delle droghe in generale	50
4.8 Sanzioni per guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti e psicotrope	52
4.9 Reato per guida sotto l'effetto di stupefacenti o sostanze psicotrope (sanzioni e provvedimenti)	53
4.10 Procedura per la contestazione del reato di guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope e rifiuto di sottoporsi all'accertamento.	56
4.11 Problemi connessi alla conservazione del campione dopo l'accertamento dello stato di ebbrezza o dell'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope	59
<b>CAPITOLO 5</b>	<b>60</b>
<b>Tecniche e analisi investigative per la ricostruzione della dinamica dell'incidente stradale.</b>	<b>60</b>
5.1 Rilevamento del sinistro per fini giudiziari e amministrativi	60
5.2 Tecniche operative di polizia giudiziaria	62
5.3 Incidente stradale con fuga ed omissione di soccorso	72
5.4 Rilievi descrittivi	76
5.5 Rilievi fotografici	87
5.6 Rilievi planimetrici	91
5.7 Il sequestro	100
5.8 Acquisizione di dichiarazioni sull'incidente	100
5.9 La dinamica del sinistro	105
<b>CAPITOLO 6</b>	<b>108</b>
<b>L'incidentalità stradale in Italia e nell'area metropolitana romana</b>	<b>108</b>
6.1 La dimensione del fenomeno incidentale in Italia	114
6.2 L'incidentalità stradale: <i>benchmarking</i> tra le aree metropolitane.	121
6.3 L'incidentalità stradale nell'area metropolitana di Roma	129
6.3.1. L'incidentalità stradale sulle strade provinciali dell'area metropolitana romana.	143
6.4 I fattori di rischio dell'incidentalità stradale	159
<b>Conclusioni</b>	<b>161</b>
<b>APPENDICE 1 – PROPOSTE DI LEGGE PER IL REATO DI OMICIDIO STRADALE</b>	<b>165</b>
<b>APPENDICE 2 - – TABELLA DI COMPARAZIONE FRA NORME ANTE E POST LEGGE N. 41 DEL 23.3.2016</b>	<b>176</b>
<b>-Bibliografia</b>	<b>188</b>
<b>Indice dei grafici</b>	<b>192</b>

## Presentazione

Il presente Working Paper su un tema quanto mai di attualità come quello dell'incidentalità stradale è un'altra testimonianza dell'intendimento con cui l'Ufficio di Statistica della nostra Amministrazione cura ormai da oltre un decennio questa collana di letteratura grigia: offrire ai soggetti che agiscono sul territorio conoscenza operativa utile ai processi di pianificazione, programmazione e innovazione dell'Ente sul territorio.

Con questa finalità precipua la collana è aperta anche ai contributi provenienti da altri ambiti dell'Amministrazione, che possono fornire dati, informazioni ed elaborazioni pertinenti ai loro settori operativi. Di questo tipo è anche questo contributo che ha cercato di creare sinergia fra il settore della Polizia Locale e l'Ufficio di Statistica per restituire un quadro, il più possibile completo ed esaustivo, dell'incidentalità stradale nel nostro territorio.

Lo spunto è stato offerto dal testo della tesi di Laurea di un nostro collega della Polizia Locale della Città metropolitana di Roma Capitale, Fausto Magnaterra, che affronta il tema dell'incidentalità stradale sia dal punto normativo, che da quello investigativo, con un'attenzione particolare alle situazioni in cui la guida diventa particolarmente rischiosa. L'Ufficio di Statistica ha invece cercato di restituire il quadro della incidentalità sulle nostre strade che deriva dall'analisi statistica dei dati. Un'analisi diacronica del fenomeno e puntuale dal punto di vista del riferimento territoriale, fino al dettaglio granulare delle singole strade provinciali di cui è possibile leggerne la rischiosità.

Verrà ripetuto più volte nel corso di questo lavoro che l'incidentalità stradale è un fenomeno complesso e multidimensionale. Su di esso agiscono fattori strutturali quali l'assetto delle strade e dei veicoli, fattori umani dovuti alle condizioni fisiche e psicologiche di chi si mette alla guida, ma anche culturale, legate quindi alle visioni sociali condivise circa i comportamenti alla guida.

Le misure di controllo e repressione dei fenomeni devianti sicuramente possono fare molto, ma molto di più può fare una nuova visione culturale della guida che deve prestare maggiore attenzione alla sicurezza propria e degli altri. Forse proprio su questo versante che la sfida è più difficile, ma per questo non più eludibile. C'è molto da fare ma l'entità enorme dello sforzo non deve diventare l'alibi per non cominciare.

Paolo Berno  
Direttore Amministrazione Centrale

## Premessa

La sicurezza stradale in Italia, come in altri Paesi, rimane un problema di importanti dimensioni, come dimostrano i dati riportati nello studio che presentiamo in queste pagine. La sicurezza stradale è una questione di importanza fondamentale per la società non solo in termini di costo inteso come perdita di vite umane ma anche per gli alti costi sociali dell'incidentalità statale che uno studio del 2013 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha valutato in circa 28 miliardi di euro tra danni a persone e cose.

Mediamente una famiglia su dieci conta, purtroppo, un morto o un ferito per incidente stradale, mentre circa 1/3 di tali vittime è costituito da giovani con meno di trenta anni di età; ma l'aspetto più desolante di questa lenta distruzione di vite e di risorse è il senso di ineluttabilità che l'accompagna, spesso intesa come un tributo doloroso, ma inevitabile, alla libertà di spostarsi sul territorio e allo sviluppo socioeconomico quasi che la polverizzazione degli eventi drammatici non facesse più notizia o non colpisca le coscienze dei cittadini. In realtà il dibattito che sottende al disegno di legge in materia di omicidio stradale testimonia il grande e continuo impegno che il governo, gli enti regionali e locali e le parti interessate nella società civile, ognuno nella propria sfera di competenza, pongono in essere attraverso iniziative ed azioni concrete in grado di contrastare tutti i principali fattori di rischio degli incidenti stradali.

Le problematiche da affrontare in tema di incidentalità stradale sono tuttavia molto complesse, di tipo multisetoriale e multidisciplinare. Infatti, le politiche volte a migliorare la sicurezza stradale non possono non tener conto anche delle politiche in materia di energia, ambiente, occupazione, istruzione, giovani, salute pubblica, ricerca, innovazione e tecnologia, giustizia, assicurazioni, commercio e industria dell'auto, tra le altre.

Gli orientamenti programmatici della Commissione Europea sulla sicurezza stradale per il periodo 2011-2020 individuano come prioritari i seguenti sette obiettivi:

- migliorare la formazione e l'educazione degli utenti della strada;
- rafforzare l'applicazione delle regole della strada;
- migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali;
- migliorare la sicurezza dei veicoli e promuovere l'uso degli equipaggiamenti di sicurezza (cinture, indumenti protettivi);
- armonizzare e applicare tecnologie per la sicurezza stradale, quali sistemi di assistenza alla guida, limitatori (intelligenti) di velocità, dispositivi che invitano ad allacciare le cinture di sicurezza, servizio e-Call, sistemi veicolo-infrastruttura;
- migliorare i servizi di emergenza e assistenza post-incidente, proponendo una strategia d'azione organica per gli interventi in caso di gravi incidenti stradali e per i servizi di emergenza, nonché definizioni comuni e una classificazione standardizzata delle lesioni e dei decessi causati da incidenti stradali al fine di fissare obiettivi di riduzione degli stessi;
- tenere in particolare considerazione gli utenti vulnerabili quali pedoni, ciclisti e gli utenti di veicoli due ruote a motore, anche grazie a infrastrutture più sicure e adeguate tecnologie dei veicoli.

Diviene quindi fondamentale continuare a lavorare in maniera coordinata su tutti i fronti, al fine di raggiungere livelli di sicurezza sempre più elevati ed allineati a quei paesi europei che da sempre, più di altri, si distinguono nell'attività di prevenzione.

L'utente della strada rimane comunque il primo anello della catena della sicurezza stradale. Quali che siano le misure tecniche poste in atto, l'efficacia di una politica per la sicurezza stradale dipende in primo luogo dal comportamento degli utenti. La condotta tenuta sulla strada è sempre un comportamento sociale e, a prescindere dal mezzo di trasporto utilizzato, gli incidenti stradali hanno sempre molteplici cause; in primo luogo la velocità eccessiva, la disattenzione o l'alcol, senza dimenticare le condizioni esterne e gli eventuali difetti tecnici del veicolo. In breve, l'uomo al volante è e rimane uno dei maggiori fattori di rischio.

Per questo motivo, l'educazione stradale, la formazione e l'applicazione delle leggi rivestono un'importanza essenziale. Tuttavia, il sistema di sicurezza stradale deve tenere conto anche dell'errore umano e dei comportamenti inappropriati e correggerli nella misura del possibile: il rischio zero non esiste.

Gli innumerevoli incidenti che caratterizzano gli spostamenti su strada in generale sono riconducibili soprattutto a errori umani perlopiù adottati su base volontaria ancorché originati da disattenzione. Tra questi rientrano le violazioni delle regole, dovute al mancato rispetto delle norme della circolazione stradale, ad esempio velocità eccessiva, distanza di sicurezza insufficiente o guida sotto l'effetto di alcolici o droghe. Le violazioni più frequenti sono tuttavia le trasgressioni di routine, caratterizzate dal fatto di essere commesse intenzionalmente e spesso per abitudine, ma non per arrecare consapevolmente danno al sistema. Mascherate dall'accettazione sociale e da un rischio minore di essere puniti per violazione delle norme, queste violazioni diventano un'abitudine e si diffondono sempre più. Esse fanno parte del repertorio comportamentale e diventano spesso un'abitudine diffusa tanto più il comportamento scorretto rimane impunito e si rivela vantaggioso e funzionale agli interessi del trasgressore.

Affinché una norma sia seguita, deve parimenti sussistere un'accettazione delle regole della circolazione legata al disvalore che l'inosservanza comporta agli occhi degli altri fruitori. Gli utenti della strada devono sia conoscere la regola sia essere motivati a rispettarla attraverso il miglioramento della conoscenza e della comprensione delle regole di circolazione, il miglioramento delle capacità di guida, la modifica della percezione del rischio e della propensione al rischio. Se una regola non è accettata, si verifica il mancato rispetto o la resistenza alla regola, che può quindi essere applicata solo a fronte di notevoli spese di sorveglianza da parte delle forze dell'ordine. La conseguenza di una diffusa sottovalutazione dei pericoli derivanti dalle infrazioni al codice della strada si rinviene in molti atteggiamenti troppo frettolosamente etichettati come “superficiali”, come guidare maneggiando un telefono, viaggiare senza rispettare la distanza di sicurezza oppure mettersi al volante dopo aver consumato alcolici. Le regole hanno una propria giustificazione e non possono e non devono essere sindacate da interpretazione soggettive. Se le regole fossero rispettate da tutti tutti gli utenti viaggerebbero al medesimo elevato livello di sicurezza.

Questo è vero, ma è altrettanto vero che un numero eccessivo di regole contribuisce a incrementare la non accettazione delle regole stesse. A tale proposito, la semplificazione della giungla dei cartelli stradali, avviata negli ultimi anni anche nel nostro territorio metropolitano, rappresenta un buon inizio.

Il ruolo della comunicazione è essenziale per aumentare la consapevolezza dei rischi che si creano con una condotta di guida scorretta non in linea con la normativa vigente. Da sole

repressione e controllo non possono ridurre in maniera drastica i danni derivati dall'incidentalità stradale. Molto e molto di più può fare una buona informazione.

Su questo versante l'Ente ha mirato sia a rafforzare la comunicazione istituzionale, sia ad elaborare nuovi progetti nel campo dell'educazione stradale volti a contrastare il consumo di alcol e droghe prima di mettersi alla guida, promuovere l'utilizzo di dispositivi di protezione ed alta visibilità, far comprendere il problema della vulnerabilità degli utenti delle due ruote nella certezza che essi svolgono un ruolo strategico per garantire il più alto livello di sicurezza sulle strade italiane.

Peraltro, la Provincia di Roma ora Città Metropolitana di Roma Capitale nel corso degli anni ha messo in campo varie altre iniziative, tra le quali la sperimentazione di moduli educativi innovativi da diffondere nelle scuole per divulgare, anche come pedoni, pratiche di autoprotezione rivolte alle fasce deboli ed a maggior rischio.

Un segmento di popolazione particolarmente esposto al rischio di incidentalità stradale, come dimostrano i dati sono i giovani tra i 18 e i 24 anni. Le cause che determinano questo rischio elevato sono un mix micidiale di inesperienza, propensione al rischio e sopravvalutazione delle proprie capacità, ma anche la ricerca del "brivido" e l'atteggiamento esuberante nel tentativo di fare colpo rivestono un ruolo decisivo. Ma molto dipende anche dalle principali agenzie di socializzazione (famiglia, scuola, gruppo dei pari, opinion leaders) che mostrano stili di vita nei quali il rischio stradale non è adeguatamente valutato.

A questo segmento particolare di popolazione la Città metropolitana di Roma ha promosso un corso di formazione per neopatentati. Purtroppo il patto di stabilità e la spending review spesso non hanno consentito il prosieguo di queste pur meritorie attività.

Massima importanza deve infine essere attribuita alla formazione di base ed al miglioramento della qualità professionale degli operatori. La ridefinizione delle priorità di intervento degli operatori di polizia stradale e l'incremento degli investimenti nel settore delle tecnologie a supporto dell'attività di polizia, costituiscono le due maggiori garanzie di una efficace azione di contenimento dell'illegalità. Azioni di prevenzione, controllo e repressione non erratiche ed occasionali, ma coordinate a livello provinciale avranno maggiori garanzie di successo se commisurate al fenomeno circolatorio su base territoriale a partire dai dati a nostra disposizione: questo lavoro fornisce una significativa testimonianza di quanto i dati statistici ci dicano sull'incidentalità stradale e come, a partire da questi dati sia possibile orientare le politiche di riduzione del rischio stradale.

La speranza è che lo sviluppo tecnico contribuisca a risolvere alcuni problemi grazie anche alle tecnologie di assistenza alla guida, ma nel frattempo si deve continuare a sostenere il lavoro svolto dagli organi di polizia nazionale e locale, così come l'eccellente formazione professionale e la diffusione del rispetto del pericolo. E dobbiamo riportare l'attenzione sul coraggio civile: saper dire un no corale quando un amico ubriaco vuole mettersi al volante per il puro gusto di stupirci è segno di maturità sociale collettiva in grado di influenzare le scelte anche dei più ottusi.

Marco Cardilli  
Dirigente Polizia Locale della Città metropolitana di Roma Capitale  
Distretto Roma Sud

## Introduzione

Gli incidenti<sup>1</sup>stradali provocano ogni anno in Italia un alto numero di morti e di invalidità permanenti e temporanee. Questo accade in Italia ma anche nel resto del mondo, tanto che il tema dell'emergenza incidentalità stradale è entrato nell'agenda di molte organizzazioni internazionale come l'Onu o l'OMS (Organizzazione mondiale della sanità). E' stato stimato che l'incidente stradale diventerà, entro il 2020 la terza causa di morte e disabilità nel mondo. Sia l'Onu che l'OMS stanno progettando varie iniziative per ridurre l'incidentalità stradale e rendere più sicure le strade, attraverso politiche che mirano ad interventi infrastrutturali sulle strade anche per una pianificazione urbanistica adeguata.

L'azione della Pubblica Amministrazione sia locale che centrale è in questo ambito essenziale, sia per quel che riguarda la messa in sicurezza delle strade, sia per l'opera di contrasto alla illegalità, sia, infine per la promozione della educazione stradale che molto può fare per ridurre l'entità del fenomeno. Infatti queste vere e proprie stragi sono attribuite prevalentemente a comportamenti azzardati durante la guida di veicoli da parte di conducenti che non osservano le vigenti norme di comportamento, sia previste dalle leggi, che dal senso civico e di rispetto verso gli altri utenti della strada. Negli ultimi anni accade poi, sempre più frequentemente, che gli autori di incidenti stradali gravi risultano in condizioni psico-fisiche non idonee, in quanto “in stato di ebbrezza e/o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope”.

Considerati quindi l'interesse e la rilevanza sociale ed economica del fenomeno e in considerazione delle specifiche funzioni che la Città Metropolitana svolge in relazione alla sicurezza delle strade, si è deciso di dedicare un numero della collana Working Paper dell'Ufficio Studi al tema della sicurezza sulle strade.

Il nucleo centrale di questo lavoro è costituito dal lavoro di tesi di laurea di uno degli autori, membro del corpo della polizia metropolitana sul quale è stata innestata un'analisi statistica sull'andamento degli incidenti nei nostri territori e sulla situazione della presenza di veicoli, effettuata dall'Ufficio di Statistica.

Il lavoro si presenta articolato in 6 capitoli.

Nel primo verrà effettuata una disamina dei principali reati inerenti l'incidentalità stradale, senza trascurare le ultime novità del dibattito parlamentare in tema di “omicidio stradale”. Quindi verranno analizzate le principali cause dei sinistri facendo anche riferimento alle tecniche per il loro accertamento. Infine viene restituito il quadro statistico della situazione della incidentalità stradale nel nostro territorio, cercando di capire quali sono le tendenze nel tempo e come dal questo punto di vista la situazione della Città metropolitana si posiziona rispetto al Paese, alla Regione Lazio e alle altre aree urbane dell'Italia. Nelle conclusioni verranno analizzati gli ambiti di azioni entro cui i decisori pubblici dovrebbero agire per ridurre in maniera sensibile i numeri di questa strage insensata.

---

<sup>1</sup> Il corpo principale di questo lavoro nasce dalla Tesi in “Omicidio stradale e lesioni personali stradali, tecniche, analisi investigative e prospettive di riforma”, Laurea in Scienze dei Servizi Giuridici con indirizzo in scienze delle investigazioni private e pubbliche, conseguita il 12.06.2015 dal collega Fausto Magnaterra della Polizia Locale della Città metropolitana di Roma Capitale. L'Ufficio di Statistica ha poi provveduto a integrare il testo con un corredo di analisi e dati statistici sull'incidentalità stradale in Italia e nel territorio romano.

## CAPITOLO 1

### **La normativa vigente in tema di omicidio colposo e lesioni personali colpose con violazione delle norme che disciplinano la circolazione stradale.**

**Sintesi:** *Il primo capitolo riguarda la normativa vigente in tema di omicidio colposo e lesioni personali colpose con violazione delle norme che disciplinano la circolazione stradale, articolando le ipotesi delittuose tipiche nei loro elementi essenziali costitutivi del reato quali l'elemento soggettivo, nesso causale, evento. Particolare attenzione è stata prestata nel rapporto tra colpa cosciente o con previsione e dolo eventuale e sulle aggravanti specifiche sulla circolazione stradale introdotte da varie riforme negli articoli 589 e 590 del codice penale. E' stata fatta una breve disamina sulla cooperazione colposa, mentre in un paragrafo specifico è stato approfondito l'orientamento giurisprudenziale in tema di dolo eventuale e colpa cosciente nei casi di omicidio e/o lesioni derivanti dalla violazione di norme sulla circolazione stradale.*

#### **1.1 Le ipotesi delittuose tipiche**

Le fattispecie criminose di cui trattiamo (artt. 589 e 590 c.p.) rientrano nella tipologia del delitto punito a titolo di colpa.

Mentre nell'omicidio doloso la morte della vittima è preveduta e voluta dall'agente come conseguenza della sua condotta, che consiste in un'azione illecita finalizzata a dare la morte, nell'omicidio colposo la morte parte dalla condotta stessa che consiste in un'azione lecita, ma rischiosa, cui, per la violazione di una precisa regola di comportamento imposto dal carattere rischioso dell'attività, consegue come evento non voluto la morte di una persona.

Quanto alla punibilità a titolo di colpa, essa rappresenta per i delitti l'eccezione.

Detta, infatti, l'art.42<sup>2</sup> del codice penale che: *nessuno può essere punito per un fatto preveduto dalla legge come delitto, se non l'ha commesso con dolo, salvo i casi di delitto colposo espressamente preveduti dalla legge.*

---

<sup>2</sup> L.ALIBRANDI E P. CORSO - Codice penale e di procedura penale e leggi complementari - Casa editrice La Tribuna, 2014, p.82

### **1.1.1 Formulazione attuale dei delitti colposi commessi in violazione delle norme sulla circolazione stradale<sup>3</sup>.**

Gli articoli 589 e 590 del codice penale parlano di omicidio e lesioni colpose, ma in entrambi i casi vengono previste delle specifiche ad hoc nel caso in cui i due reati siano originati nell'ambito di un incidente stradale.

*Art. 589. Omicidio colposo.* - Chiunque cagiona per colpa la morte di una persona è punito con la reclusione da sei mesi a cinque anni. Se il fatto è commesso con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale o di quelle per la prevenzione degli infortuni sul lavoro la pena è della reclusione da due a sette anni. Si applica la pena della reclusione da tre a dieci anni se il fatto è commesso con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale da:

soggetto in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera c), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni;  
soggetto sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope.

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

*Art. 590. Lesioni personali colpose* - Chiunque cagiona ad altri per colpa una lesione personale è punito con la reclusione fino a tre mesi o con la multa fino a euro 309. Se la lesione è grave la pena è della reclusione da uno a sei mesi o della multa da euro 123 a euro 619, se è gravissima, della reclusione da tre mesi a due anni o della multa da euro 309 a euro 1.239.

Se i fatti di cui al secondo comma sono commessi con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale o di quelle per la prevenzione degli infortuni sul lavoro la pena per le lesioni gravi è della reclusione da tre mesi a un anno o della multa da euro 500 a euro 2.000 e la pena per le lesioni gravissime è della reclusione da uno a tre anni. Nei casi di violazione delle norme sulla circolazione stradale, se il fatto è commesso da soggetto in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera c), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, ovvero da soggetto sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope, la pena per le lesioni gravi è della reclusione da sei mesi a due anni e la pena per le lesioni gravissime è della reclusione da un anno e sei mesi a quattro anni.

Nel caso di lesioni di più persone si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse, aumentata fino al triplo; ma la pena della reclusione non può superare gli anni cinque.

Il delitto è punibile a querela della persona offesa, salvo nei casi previsti nel primo e secondo capoverso, limitatamente ai fatti commessi con violazione delle norme per la prevenzione degli

---

<sup>3</sup> L.ALIBRANDI E P. CORSO - Codice penale e di procedura penale e leggi complementari - Casa editrice La Tribuna, 2014, pp.235-236.

infortuni sul lavoro o relative all'igiene del lavoro o che abbiano determinato una malattia professionale<sup>4</sup>.

Il legislatore inserendo specificatamente a questa fattispecie di reato (lesioni personali colpose) ha voluto inasprire le pene visto l'effetto sia per la frequenza degli incidenti stradali, sia per le conseguenze gravissime riportate dalle persone coinvolte<sup>5</sup>.

## 1.2 L'elemento soggettivo del reato

L'articolo specifico del codice penale che specifica quando il delitto è punibile a titolo di colpa è l'art. 43 che recita: *è colposo, o contro l'intenzione, quando l'evento, anche se preveduto, non è voluto dall'agente e si verifica a causa di di negligenza o imprudenza o imperizia, ovvero, per inosservanza di leggi, regolamenti, ordini o disciplina*<sup>6</sup>.

Per la sussistenza del reato colposo occorre in primis che la condotta sia attribuibile al volere del soggetto perchè *nessuno può essere punito per un'azione od omissione preveduta dalla legge come reato se non l'ha commessa con coscienza e volontà* (art.42 c.p. 1° comma).

Deve mancare la volontà dell'evento, in quanto tale volontà caratterizza il dolo. Il fatto deve essere in contrasto con determinate regole di condotta richiamate dalle qualifiche ex art. 43 cod. pen., che definisce la colpa con riferimento ai reati di evento. Nella circolazione dei veicoli la concezione della colpa è stata mutuata dalla considerazione che in quest'ambito esistono tantissime attività che se pur lecite portano a rischi nuovi per tutti i cittadini, sia sotto forma di pericolo sia di danno a beni o interessi di terzi. Per questo l'ordinamento esige particolari cautele per evitare eventi dannosi e/o pericolosi. Tra le regole di condotta rientra per esempio la "guida in stato di ebbrezza e/o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti e/o psicotrope. Il soggetto risponde comunque di tale regola di condotta solo per questo stato anche se non ha causato l'evento, che è elemento costitutivo dei delitti di cui trattasi. In questi casi l'essenza della colpa è dunque nella violazione di una regola di diligenza nell'esercizio di un'attività lecita come "condurre un veicolo" ma che può diventare rischiosa se lo stato dell'agente è alterato. In questi casi, la norma impone il divieto di astenersi, così ad esempio:

"l'automobilista non deve mettersi alla guida se è in uno stato di alterazione psico-fisica dovuta all'assunzione di alcool o sostanze stupefacenti e/o psicotrope". Il soggetto attivo del fatto che costituisce reato è da ritenersi responsabile per gli atti dovuti alla condotta colposa che si manifesta nelle forme distinte dall'art. 43 del codice penale in:

*negligenza*, quale disattenzione nel momento dell'azione o dell'omissione costitutiva del reato.

*imprudenza*, che consiste nell'operare senza le cautele opportune oppure nel mancato uso dei freni inibitori.

*imperizia*, che è un'imprudenza qualificata, cioè l'incapacità professionale generica o specifica, nota all'agente e di cui non ha tenuto conto.

---

<sup>4</sup>L.ALIBRANDI E P. CORSO - Codice penale e di procedura penale e leggi complementari - Casa editrice La Tribuna, 2014, pp.235-236.

<sup>5</sup>ALTALEX - omicidio e lesioni colpose, 2014, (www.altalex.com).

<sup>6</sup>L.ALIBRANDI E P. CORSO - Codice penale e di procedura penale e leggi complementari - Casa editrice La Tribuna, 2014, pp.82-83.

*inosservanza di leggi, regolamenti, ordini o discipline*, quando vengono violate le norme giuridiche o ordini di polizia o di servizio contenenti prescrizioni di cautela. Questa è l'unica ipotesi di colpa specifica, mentre le altre rientrano nell'ipotesi di colpa generica<sup>7</sup>.

Nel reato colposo la condotta consiste nella violazione della regola di diligenza enunciando la prevedibilità ed evitabilità del pericolo cui determinati beni sarebbero esposti in caso di sua trasgressione. Questa regola è sostanzialmente empirica e cioè dettata dall'esperienza (così ad esempio dalla pericolosità della circolazione dei veicoli per l'incolumità individuale nasce la regola secondo cui è necessario, prima di mettersi alla loro guida, assicurarsi della loro perfetta efficienza).

Tale prevedibilità è intesa in senso oggettivo, e cioè con riferimento alla migliore scienza ed esperienza di quel particolare momento riferita a quel determinato campo di attività. Ciò implica che la regola di diligenza non è statica, ma si evolve con l'evolversi della scienza e dell'esperienza in quel campo particolare. Il contenuto di questa regola può tradursi in un:

- obbligo di informarsi: così, ad esempio, il collaudatore deve, prima di mettersi alla guida, informarsi sulle caratteristiche del nuovo tipo di veicolo da collaudare;
- obbligo di agire con cautela: così, ad esempio, chi guida veicoli che trasportano esplosivi deve usare il massimo delle cautele possibili;
- obbligo di astenersi del tutto dall'agire: così, ad esempio, l'automobilista non deve mettersi alla guida se è in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti<sup>8</sup>.

### 1.3 Rapporto tra colpa cosciente o con previsione e dolo eventuale

La previsione rappresenta una *circostanza aggravante del delitto colposo* e comporta un aggravamento della pena ( art. 61 n.3 cod. pen. che impone l'aumento di un terzo della pena, per avere nei delitti colposi agito nonostante la previsione dell'evento<sup>9</sup>).

Ricorre tale tipo di colpa quando l'agente ha previsto l'evento, senza averlo voluto.

Questa specie di colpa è ai confini col dolo eventuale, ma se ne distingue perché il reo agisce con la sicura fiducia che l'evento previsto come possibile non si avvererà (esempio: Caio con la propria auto fidando nella propria abilità di guida, supera i limiti di velocità consentiti ma cagiona la morte di un pedone).

Se l'agente ritiene che per particolari circostanze concrete un reato non si verificherà ricorre l'ipotesi della colpa cosciente, la quale è caratterizzata dal superamento della situazione di dubbio mediante la previsione negativa che non si realizzerà un fatto costituente reato. In buona sostanza si avrebbe colpa con previsione, qualora il reo fosse stato certo che l'evento lesivo non si sarebbe verificato, o meglio, egli sarebbe riuscito ad evitarlo.

---

<sup>7</sup>L.ALIBRANDI E P. CORSO - Codice penale e di procedura penale e leggi complementari - Casa editrice La Tribuna, 2014, pp.82-83.

<sup>8</sup> ALTALEX - elemento soggettivo del reato, 2014, (www.altalex.com).

<sup>9</sup> L.ALIBRANDI E P. CORSO - Codice penale e di procedura penale e leggi complementari - Casa editrice La Tribuna, 2014, p.86.

Anche la Suprema Corte ha individuato il discrimine tra le due forme di elemento soggettivo del reato attraverso l'analisi approfondita della condotta dell'agente, nel contesto delle circostanze del caso concreto, precisando che il dato differenziale tra dolo eventuale e colpa cosciente, prima ancora che nel momento volitivo, sta nella previsione del fatto di reato che, nel dolo eventuale, si propone come incerto ma concretamente possibile e, per conseguenza, ne viene accettato il rischio. Nella colpa con previsione, invece, la verificabilità dell'evento rimane come ipotesi astratta, che nella coscienza dell'agente non viene percepita concretamente e perciò non può essere, in qualsiasi modo, voluta (Cass. pen., sez.I, 20 maggio 1991, n.5527<sup>10</sup>).

Appare opportuno soffermarsi sul rapporto sussistente tra il *dolo eventuale* (o dolo indiretto) e la *colpa cosciente*. Il fondamento del dolo indiretto (o eventuale) è da individuare nella rappresentazione e nell'accettazione, da parte dell'agente, della concreta possibilità, intesa in termini di elevata probabilità, di realizzazione dell'evento accessorio allo scopo perseguito in via primaria. In altre parole, il soggetto pone in essere una azione accettando il rischio del verificarsi dell'evento che, nella rappresentazione psichica, non è direttamente voluto, ma appare probabile; l'agente, pur non avendo avuto di mira quel determinato accadimento, ha tuttavia agito anche a costo che questo si realizzasse, sicché lo stesso non può non considerarsi riferibile alla determinazione volitiva<sup>11</sup>.

Si rientra, invece, nella colpa cosciente, aggravata dall'aver agito nonostante la previsione dell'evento (art. 61, n. 3, c.p.), qualora l'agente, nel porre in essere la condotta nonostante la rappresentazione dell'evento, ne abbia escluso la possibilità di realizzazione, non volendo né accettando il rischio che quel risultato si verifichi, nella convinzione, o nella ragionevole speranza, di poterlo evitare per abilità personale o per intervento di altri fattori.

Come evidenziato dalla dottrina e dalla giurisprudenza di legittimità dall'interpretazione letterale dell'art. 61, comma I, n. 3 c.p.<sup>12</sup> che fa esplicito riferimento alla realizzazione di un'azione pur in presenza di un fattore ostativo della stessa, si evince che la previsione deve sussistere al momento della condotta e non deve essere stata sostituita da una non previsione o contro previsione, come quella implicita nella rimozione del dubbio. Quest'ultimo non esclude l'esistenza del dolo, ma non è sufficiente ad integrarlo.

Il semplice accantonamento del dubbio, quale stratagemma mentale cui l'agente può consapevolmente ricorrere per vincere le remore ad agire, non esclude di per sé l'accettazione del rischio, ma comporta piuttosto la necessità di stabilire se la rimozione stessa abbia un'obiettiva base di serietà e se il soggetto abbia maturato in buona fede la convinzione che l'evento non si sarebbe verificato.

Mentre, infatti, nel dolo eventuale occorre che la realizzazione del fatto sia stata "accettata" psicologicamente dal soggetto, nel senso che egli avrebbe agito anche se avesse avuto la certezza del verificarsi del fatto, nella colpa con previsione la rappresentazione come certa del determinarsi del fatto avrebbe trattenuto l'agente.

L'orientamento della Suprema Corte, negli anni, ha chiarito che al fine di accertare la ricorrenza del dolo eventuale o della colpa con previsione dell'evento, non è sufficiente il rilievo che l'evento si presenti come obiettivamente prevedibile, dovendosi avere riguardo alla reale

---

<sup>10</sup> PERCORSI GIUFFRÈ - dolo eventuale e colpa cosciente, 2014, ([www.percorsi.giuffre.it](http://www.percorsi.giuffre.it)).

<sup>11</sup> PERCORSI GIUFFRÈ - dolo eventuale e colpa cosciente, 2014, ([www.percorsi.giuffre.it](http://www.percorsi.giuffre.it)).

<sup>12</sup> L.ALIBRANDI E P. CORSO - Codice penale e di procedura penale e leggi complementari - Casa editrice La Tribuna, 2014, p.86.

previsione e volizione di esso, ovvero all'imprudente o negligente valutazione delle circostanze di fatto.

L'indagine che deve essere compiuta sulla sussistenza dell'una o dell'altra di queste distinte ipotesi postula, quindi, un necessario accertamento ed una valutazione di merito sulla ricorrenza o meno dei distinti presupposti soggettivi sui quali si situa la linea di demarcazione esistente tra le stesse (cfr. Cass. Pen., sez. IV, 24.03.2010, n. 11222 conf. Cass. Pen., sez. IV, 10 febbraio 2009, n. 13083).

Tale assunto è da estendersi anche all'ipotesi in cui l'agente si ponga alla guida in stato di ebbrezza o di alterazione da stupefacenti, giacché tale condizione nulla aggiunge – di per sé – alla prova dell'atteggiamento psicologico: qualora il soggetto agisca confidando erroneamente sulla propria capacità di controllare l'azione non potrà dirsi che l'evento sia accettato e tanto meno voluto. Insomma, l'alterazione psicofisica del responsabile dovuta all'assunzione di sostanze stupefacenti o alcoliche non vale a trasformare la colpa cosciente in dolo eventuale (cfr. Cass. Pen., sez. I, 5 aprile 2013, n. 20465, conf. Cass. Pen., sez. IV, 30 novembre 2012, n. 46441).

La questione nodale si sostanzia nell'individuazione del coefficiente psicologico sotteso alla condotta dell'agente per poter eventualmente addebitare l'evento a titolo di dolo eventuale ovvero di colpa cosciente. Questa indagine deve partire da più elementi per individuare l'elemento psicologico del reato dal *modus operandi* dell'agente nello specifico caso concreto perché il giudice nel corso del giudizio a carico dell'autore del reato possa attribuire un rilievo centrale al momento dell'accertamento effettuando una attenta indagine in ordine al fatto unitariamente inteso alle sue probabilità di verificarsi alla percezione soggettiva della probabilità, ai segni della percezione del rischio, ai dati obiettivi capaci di fornire una dimensione riconoscibile dei reali processi interiori e della loro proiezione finalistica.

Si tratterà di un'indagine di particolare complessità, dovendosi inferire atteggiamenti interni, processi psicologici, attraverso un procedimento di verifica dell' *id quod plerumque accidit*, alla luce delle circostanze esteriori che normalmente costituiscono l'espressione o sono, comunque, collegate agli stati psichici (cfr. Cass. Pen., sez. V, 1 dicembre 2008, n. 44712, conf. Cass. Pen., sez. IV, 31 ottobre 2008, n. 40878)<sup>13</sup>.

Pertanto, se l'indagine porta ad accertare che nella fattispecie l'elemento psicologico rientra nella colpa siamo nell'ipotesi delittuosa di omicidio colposo, *ex art.* 589. Se il fatto è stato commesso in stato di ebbrezza con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale e sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope, ricorre l'aggravante prevista dai commi II e III, nn. 1 e 2 dello stesso articolo e se il fatto è stato commesso con colpa cosciente ricorre anche l'aggravante comune prevista dall' art. 61, n. 3, c.p.

---

<sup>13</sup> PERCORSI GIUFFRÈ - dolo eventuale e colpa cosciente , 2014, ([www.percorsi.giuffre.it](http://www.percorsi.giuffre.it)).

## 1.4 Cause di esclusione dell'aggravante nel caso previsto dall'art. 589 c.3 n° 1 e 2 e dall'art. 590 c.3 del codice penale.

Ulteriore problematica emerge nel caso concreto se è possibile applicare, sia la norma di cui all'art. 589 e 590 del c.p. (nella fattispecie aggravata), sia delle norme contravvenzionali costituite dagli artt. 186 e 187 C. d. S. (guida sotto l'influenza dell'alcool e guida in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti)<sup>14</sup>.

Nello specifico è da chiedersi, al riguardo, se le aggravanti speciali di cui al comma III dell'art. 589 c.p. e del comma III dell'art. 590 c.p. assorbano le contravvenzioni previste dagli artt. 186 e 187 del codice della strada, configurando in tal maniera un'ipotesi di fattispecie complessa, ai sensi dell'art. 84 c.p. Sul punto vi sono contrastanti orientamenti sia in dottrina sia in giurisprudenza. Secondo una recente opinione della Suprema Corte, non sarebbe configurabile un'ipotesi di reato complesso, in quanto le ipotesi di cui sopra (omicidio colposo aggravato e contravvenzioni) opererebbero su piani differenti. Infatti, mentre i delitti di cui all'art. 589-590 c. p. sono reati inseriti nel capo I del codice penale che tutela la vita e l'incolumità individuale, le contravvenzioni ex artt. 186, comma II, lettera c) e 187 del codice della strada sono reati di pericolo che tutelano genericamente l'incolumità pubblica (cfr. Cass. Pen., sez. IV, 30 novembre 2012, n. 46441). Pertanto, in tali casi, le contravvenzioni previste dagli articoli 186 e 187 del codice della strada non sono assorbite dai delitti aggravati ex art. 589 comma III, ultimo periodo e ex art. 590 comma III del c.p., concorrono con la pena prevista dal codice penale poiché tra le stesse non si configura un concorso apparente di norme che, come è noto, è ravvisabile quando una norma si pone come speciale rispetto a quella generale e cioè quando contiene tutti gli elementi costitutivi di quella generale e, altresì, un *quid pluris*<sup>15</sup>. Del resto, occorre osservare come, già prima della modifica normativa al comma III dell'art. 589 e 590 c. p. attuata con la Legge n. 125 del 2008, si ritenesse che gli illeciti contravvenzionali eventualmente commessi in violazione della circolazione stradale non fossero assorbiti nel più grave reato di cui all'art. 589 e 590 c. p. e ciò, sia in quanto non poteva ravvisarsi fra le fattispecie un concorso apparente di norme risolvibile a mente dell'art. 15 c. p. per le diverse tipicità dei fatti e per la disomogeneità dei beni giuridici, e sia perché non si ravvisavano gli estremi del reato complesso (art.84 c.p.) in ragione del fatto che, se il legislatore avesse inteso configurare una fattispecie di reato complesso (aggravata dal comma III dell'art. 589 e dal comma III dell'art. 590 c.p. ), avrebbe effettuato non un generico richiamo sulla circolazione stradale ma avrebbe richiamato specifiche violazioni contravvenzionali<sup>16</sup>.

Non pare invero che l'introduzione del comma III dell'art. 589 e del comma III dell'art. 590 c. p. il quale fa espresso riferimento ai «soggetti in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'art. 186 comma 2 lett. c)» ovvero ai soggetti «sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope» induca ad una diversa conclusione. Da un'analisi del tenore letterale della fattispecie aggravata deve infatti ritenersi che i soggetti ivi indicati non debbano essere necessariamente alla guida di un veicolo allorquando si realizza la violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale. L'aggravante in parola è dunque integrata anche in ipotesi differenti rispetto a quelle specificatamente contemplate dalle contravvenzioni di cui agli artt. 186 comma II, lett. c) e 187

---

<sup>14</sup> L.ALIBRANDI E P. CORSO - Codice penale e di procedura penale e leggi complementari - Casa editrice La Tribuna, 2014, pp.235-236.

<sup>15</sup> PERCORSI GIUFFRÈ - dolo eventuale e colpa cosciente, 2014, ([www.percorsi.giuffre.it](http://www.percorsi.giuffre.it)).

<sup>16</sup> L.ALIBRANDI E P. CORSO - Codice penale e di procedura penale e leggi complementari - Casa editrice La Tribuna, 2014, p.74 e p.91.

del codice della strada. Da ciò consegue l'impossibilità di configurare l'art. 589 e 590 c. p. come aggravato ai sensi del comma III, quale reato complesso non essendovi perfetta coincidenza fra l'aggravante di cui all'articolo in parola e le due fattispecie contravvenzionali ivi richiamate.

All'agente potranno dunque essere contestate sia le fattispecie contravvenzionali che quelle delittuose, poste in un rapporto di concorso materiale, essendo frutto di diverse condotte fattuali: sotto questo profilo infatti, difficilmente porsi alla guida in stato di ebbrezza o di alterazione da stupefacenti e successivamente cagionare, per tale stato di alterazione psico-fisica, un incidente stradale può essere considerato un unico episodio comportamentale, posto in essere in un medesimo contesto spazio-temporale ed in contiguità fenomenica significativa (cfr. Cass. Pen., sez. IV, 30 novembre 2012, n. 46441)<sup>17</sup>.

## 1.5 Evento e nesso di causalità

Nei reati puniti a titolo di colpa che hanno causato un evento, alla condotta deve seguire un evento dannoso o pericoloso.

Tra la condotta sia positiva (azione) che negativa (omissione) posta in essere dall'agente e l'evento come conseguenza determinata da tale condotta deve esistere un nesso causale perché si possa perfezionare il reato<sup>18</sup>.

L'esigenza della presenza di questo elemento è espressa dal legislatore nel dettato dell'art. 40 del codice penale dal quale si ricava che *nessuno può essere considerato autore del reato se l'evento dannoso o pericoloso non è in relazione causale con il suo comportamento*. Il principio è affermato anche dall'art. 27 della Costituzione, il quale, statuendo che *la responsabilità penale è personale*, nega l'ammissibilità di una responsabilità per fatto altrui (largamente diffusa in passato), e consente di configurare la responsabilità penale esclusivamente per fatto proprio, che richiede in primo luogo il nesso di causalità tra la condotta e l'evento. L'imputazione oggettiva nei reati colposi esige che l'evento:

*derivi proprio dalla violazione della diligenza oggettiva.*

Tale non si realizza quando l'evento si sarebbe verificato ugualmente con un comportamento alternativo lecito. Nei reati colposi il giudizio sul rapporto di causalità deve essere formulato in base a regole giuridiche, non naturalistiche (c.d. leggi di copertura) volte a dimostrare che, al momento della condotta si poteva oggettivamente ritenere che l'evento che poi ne è scaturito quale conseguenza necessaria o probabile. In particolare nei reati omissivi connessi ad una posizione di garanzia dell'agente occorre accertare se una determinata condotta, omessa, fosse capace, nel caso concreto, di impedire l'evento non voluto; se l'azione comandata dovesse risultare sulla base del giudizio di prognosi postuma, incapace di modificare il corso degli eventi, resta escluso il nesso di causalità. (Cass. pen., sez. IV, 7 giugno 1999, n. 7151).

*rientri tra quelli per evitare i quali è posta la norma cautelare.*

Così, ad esempio, manca l'imputazione oggettiva nel caso del chi, guidando spostato al centro della strada, fa schizzare un sasso che colpisce in passante.

---

<sup>17</sup> PERCORSI GIUFFRÈ - dolo eventuale e colpa cosciente, 2014, ([www.percorsi.giuffre.it](http://www.percorsi.giuffre.it)).

<sup>18</sup> L. ALIBRANDI E P. CORSO - Codice penale e di procedura penale e leggi complementari - Casa editrice La Tribuna, 2014, p.82.

La dottrina ha elaborato diverse teorie in proposito, offrendo differenti soluzioni interpretative. Secondo la tradizionale teoria condizionalistica (o dell'equivalenza) deve intendersi per causa qualsiasi antecedente che ha prodotto un determinato evento. In altri termini, è causa ogni condizione necessaria, ossia ogni fatto la cui presenza è stata indispensabile per il verificarsi dell'evento. Per accertare l'esistenza del nesso condizionalistico si utilizza il procedimento di eliminazione mentale (la cosiddetta formula della *condicio sine qua non*): è causa ogni fatto che se eliminato, cioè non considerato, fa venire meno l'evento.

La teoria della causalità adeguata è stata elaborata alla fine del secolo scorso per attenuare la rigidità dell'applicazione della teoria condizionalistica alle ipotesi contraddistinte da un decorso causale atipico, cioè estraneo all'ordinaria prevedibilità, come i delitti aggravati dall'evento. La tesi in esame opera una selezione tra i molteplici antecedenti della teoria condizionalistica: è causa solo quella condizione adeguata a produrre l'evento secondo il criterio della probabilità, sulla base dell'*id quod plerumque accidit*. Più precisamente, per accertare l'esistenza del nesso causale, l'interprete deve formulare un giudizio probabilistico ex ante e in concreto: bisogna cioè rapportarsi alle conoscenze presenti al momento dell'azione ed acquisibili ex ante da un osservatore attento, aggiungendovi inoltre quelle più approfondite eventualmente possedute dall'agente in concreto. Inoltre si includono nell'ambito oggettivo della causalità considerazioni che invece appartengono al piano soggettivo dell'imputabilità, in quanto si ritiene antecedente causale qualcosa che è molto probabile che si verifichi. Dunque è prevedibile che tenendo una certa condotta, si verificherà quel determinato evento. In questo modo, si finisce per imputare solo quegli eventi padroneggiabili da un punto di vista soggettivo (realizzando in questo modo una trasposizione dell'elemento psicologico in quello oggettivo) e riducendo il campo della responsabilità<sup>19</sup>.

Per la tesi della causalità umana (formulata da Antolisei), gli eventi che rientrano nella sfera di controllo dell'individuo sono considerati conseguenze della sua condotta. In altri termini, i risultati che l'uomo può dominare sono causati dall'uomo stesso. Pertanto solo i fatti eccezionali, intesi come quelli che hanno una probabilità minima di verificarsi, sfuggono alla signoria dell'uomo. In realtà la tesi, pur tentando di differenziarsi da quella della causalità adeguata insistendo sulla differenza tra fatto atipico e fatto eccezionale, non riesce a proporsi come concezione autonoma poiché anche in questo caso c'è una contaminazione inopportuna tra piani oggettivo e soggettivo che genera confusione tra rapporto di causalità e imputazione psicologica. E inoltre, i casi indicati per esemplificare l'intervento di un fattore eccezionale sono spiegabili anche in base alla tesi della causalità adeguata.

La dottrina più recente (Stella, Fiandaca-Musco)<sup>20</sup> ha rimodernato la teoria condizionalistica attraverso i seguenti correttivi: 1) la valutazione dei fattori dolo e colpa delimitano l'ambito di rilevanza dei possibili antecedenti del risultato lesivo, sanando in questo modo l'obiezione del regresso all'infinito; 2) la considerazione dell'evento concreto, cioè verificatosi con queste modalità e in questo momento (non dell'evento astratto) smonta l'obiezione relativa alla causalità alternativa ipotetica, mentre la valutazione della lesività del singolo fattore causale considerato vanifica la critica riguardante la causalità alternativa addizionale; 3) il metodo generalizzante di spiegazione causale, caratterizzato da leggi generali che individuano rapporti di

---

<sup>19</sup> DIRITTO E DIRITTI DAL 1996 - il concetto di causalità in dottrina e in giurisprudenza , 2000, (www.diritto.it).

<sup>20</sup> DIRITTO E DIRITTI DAL 1996 - il concetto di causalità in dottrina e in giurisprudenza , 2000, (www.diritto.it).

successione regolare tra azione criminosa ed evento, considerati come accadimenti ripetibili (cioè non unici) ha risolto il principale problema della teoria condizionalistica, relativo alla conoscenza in anticipo dei rapporti di derivazione tra determinati antecedenti e conseguenti. In altri termini, l'accadimento particolare va spiegato in base ad una legge generale di copertura, ossia ad una legge scientifica, che in alcuni casi è universale (in quanto ad un evento si accompagna sempre un altro evento), in altri (i più frequenti) non può che essere statistica (ad un certo evento si accompagna un altro evento in un'elevata percentuale di casi. L'evento cioè è solo probabile, sia pure in misura notevole). Ciò in quanto è praticamente impossibile rinvenire tante leggi universali quante sono le condizioni implicate nella produzione dell'evento. Dunque, l'accertamento del nesso causale da parte del giudice comporta che egli ricorra (nella maggior parte dei casi) a leggi statistiche e quindi avrà carattere probabilistico. Pertanto, nelle ipotesi in cui non si possiedono conoscenze soddisfacenti sul meccanismo di produzione del fenomeno, come nei casi del talidomide (il preparato farmaceutico ingerito negli anni sessanta da donne durante la gravidanza: quasi tutte partorirono figli con malformazioni congenite) e delle macchie blu (la comparsa di manifestazioni cutanee patologiche negli abitanti di una zona in cui era collocata una fabbrica di alluminio che emetteva fumi all'esterno), la spiegazione statistica può condurre all'individuazione di un nesso causale penalmente rilevante, sulla base degli elementi di prova raccolti.

Concludendo, può dirsi che la teoria condizionalistica tradizionale per essere sostenibile deve essere corretta dal meccanismo della sussunzione del fatto sotto leggi scientifiche. La giurisprudenza tradizionale si riallaccia alla teoria della causalità umana, mentre gli orientamenti più moderni aderiscono alla teoria condizionalistica rivisitata sotto il modello delle leggi scientifiche. Essendo il nesso causale un elemento costitutivo del reato, il fatto non costituisce reato se manca il rapporto di causalità. Si potrebbe trattare di caso fortuito o forza maggiore che esclude la punibilità di chi ha commesso il fatto (art. 45 c.p.). Pertanto sia la forza maggiore che il caso fortuito escludono l'elemento soggettivo del reato, ma, mentre nell'ipotesi del caso fortuito avviene l'improvviso inserimento, nella condotta dell'agente di un fattore imprevedibile che rende fatale il determinarsi dell'evento, nel caso della forza maggiore, invece, l'evento deriva da un fatto naturale o di altro uomo alla cui azione il soggetto non si può sottrarre.

Sicché carattere del caso fortuito è l'imprevedibilità, mentre nella forza maggiore è l'irresistibilità. Il fatto così commesso non costituisce illecito penale<sup>21</sup>. Ad esempio: se un automobilista percorre una strada cittadina a modesta velocità, nei limiti consentiti, e comunque urta un ciclista, qualora quest'ultimo stesse procedendo ad altissima velocità tale da non consentire all'automobilista di evitarlo, poiché comparso all'improvviso alla sua visuale da un incrocio, le eventuali lesioni patite dal ciclista non saranno addebitabili al conducente del veicolo. Sussisterà, infatti, la colpa del ciclista e il caso fortuito del conducente dell'auto.

---

<sup>21</sup> DIRITTO E DIRITTI DAL 1996 - il concetto di causalità in dottrina e in giurisprudenza, 2000, (www.diritto.it).

## 1.6 La cooperazione colposa

Nel delitto colposo, quando l'evento è stato cagionato dalla cooperazione di più persone, ciascuna di queste soggiace alle pene stabilite per il delitto stesso (art.113 c.p.)<sup>22</sup>.

Perché sia ravvisabile la cooperazione deve sussistere la mancanza della volontà di concorrere, con la propria condotta, alla realizzazione di un fatto criminoso e la consapevolezza, da parte di ciascun partecipe, dell'esistenza dell'azione altrui in concomitanza con l'azione propria. Si ricordi poi che non è pacifica l'ammissibilità di un concorso colposo nel delitto doloso (un esempio è il caso di chi partecipa ad un gioco estremamente pericoloso, organizzato da altro soggetto che intende provocare la morte di altro partecipe) e del concorso doloso nel fatto colposo (come nell'ipotesi di chi istiga chi versa in errore inescusabile sulla natura tecnica di una sostanza ad immetterla in sostanze alimentari).

Mentre la dottrina minoritaria accetta che sia possibile, dal momento che per integrare il concorso è sufficiente che la consapevolezza di affiancare la propria condotta a quella altrui ricorra in uno solo dei concorrenti, quella prevalente si schiera dal lato opposto, escludendo che sia possibile l'ammissibilità di diversi titoli di imputazione (dolo e colpa) rispetto ad uno stesso reato compiuto da più soggetti.

Discussa, in dottrina, è l'ammissibilità della cooperazione colposa con riferimento alle contravvenzioni in quanto l'art. 113 c.p. fa riferimento ai soli delitti. Secondo autorevole dottrina, l'art. 113 c.p. avrebbe lo scopo di estendere ai delitti la cooperazione colposa che, per quel che riguarda le contravvenzioni, dipende direttamente dall'art. 110 cp. Secondo tale impostazione, l'art. 113 c.p. si riferirebbe solo ai delitti in quanto, solo con riferimento ad essi, è necessaria un'espressa previsione ai fini dell'incriminazione a titolo di colpa ex art. 42 c.p., secondo comma. La giurisprudenza unanime è dello stesso avviso traendo altresì spunto dal disposto di cui all'art. 43 c.p., ultimo comma a mente del quale: "La distinzione tra reato doloso e reato colposo, stabilita da questo articolo per i delitti, si applica altresì alle contravvenzioni, ogni qualvolta per queste la legge penale faccia dipendere da tale distinzione un qualsiasi effetto giuridico."

La configurabilità della cooperazione colposa nelle contravvenzioni è stata negata dalla dottrina sulla base di un argomento a contrario. A ritenere, infatti, che la punibilità a tale titolo della cooperazione colposa nelle contravvenzioni soccorra l'art. 110 c.p., si dovrebbe desumere che, mentre con riferimento ad esse sarebbero applicabili tutte le circostanze aggravanti di cui all'art. 112 c.p., con riferimento ai delitti, stante l'esplicito riferimento contenuto nel secondo comma dell'art. 112 c.p., sarebbero applicabili solo le aggravanti dei numeri tre e quattro (conseguenza ritenuta illogica perché la cooperazione nel delitto colposo si verifica quando più persone pongono in essere un'autonoma condotta, nella reciproca consapevolezza di contribuire con l'azione od omissione altrui alla produzione dell'evento non voluto)<sup>23</sup>.

La pena è aumentata per chi ha determinato altri a cooperare nel delitto, quando concorrono le condizioni stabilite nell'articolo 111 e nei numeri 3 e 4 dell'articolo 112 c.p.

---

<sup>22</sup> LIBRERIA DEL GIURISTA - la cooperazione colposa, 2014, ([www.brocardi.it](http://www.brocardi.it)).

<sup>23</sup> L.ALIBRANDI E P. CORSO - Codice penale e di procedura penale e leggi complementari - Casa editrice La Tribuna, 2014, pp. 95,96, 235.

In una sentenza di merito è stato ribadito il seguente principio sulla cooperazione colposa in un caso di incidente stradale mortale:

"Risponde a titolo di cooperazione colposa in omicidio colposo il proprietario di autovettura che, presente all'interno della stessa, ne affidi la guida ad un soggetto in stato di alterazione psico-fisica dovuta ad assunzione di sostanze stupefacenti (eroina), pur essendo del tutto consapevole di tale condizione, in virtù di una comune determinazione di mettersi in viaggio per procurarsi la sostanza stupefacente, qualora il guidatore cagioni un incidente stradale con esito letale (*GUP Trib. Torino. (sent.), ud. 12 luglio 2012 (dep. 9 ottobre 2012), Giud. La Rosa*<sup>24</sup>).

---

<sup>24</sup> LIBRERIA DEL GIURISTA - la cooperazione colposa, 2014, ([www.brocardi.it](http://www.brocardi.it)).

## CAPITOLO 2

### **L'orientamento giurisprudenziale in tema di dolo eventuale e colpa cosciente nei casi di omicidio e/o lesioni derivanti dalla violazione di norme sulla circolazione stradale.**

**Sintesi** Negli ultimi anni la giurisprudenza ha ravvisato una responsabilità a titolo di dolo eventuale rispetto a tipologie di condotte normalmente qualificate come colpose. In particolare, rispetto a incidenti automobilistici caratterizzati da una macroscopica violazione delle pertinenti norme cautelari. La tendenza sottostante a queste pronunce, da tempo segnalate in dottrina è quella di un' estensione dei confini della categoria da sempre problematica del dolo eventuale a spese di quella confinante della colpa cosciente o con previsione espressamente considerata come circostanza aggravante dall'art. 61 n°3 c.p.

#### **2.1 La storia**

Nel settore specifico della circolazione stradale la tendenza all'estensione dell'area applicativa del dolo eventuale si era manifestata nel 2004 in una sentenza di merito del tribunale di Milano (Trib. Milano, 21.4.2004), poi confermata in Cassazione (Cass. pen., sez. I, 25.11.2005, n. 42219, imp. *El Aoufir*), nella quale era stato condannato per omicidio e lesioni plurime *volontarie* un imputato che per sfuggire all'inseguimento della polizia aveva imboccato contromano un tratto autostradale e dopo aver schivato vari veicoli procedenti nella direzione opposta aveva finito per collidere con due autovetture, provocando la morte di una bimba e lesioni gravi ad altre due persone. In un solo caso prima del 2011 dai connotati invero assai peculiari la Cassazione aveva accolto il ricorso del p.m. contro la qualificazione del fatto a titolo di mera colpa meramente colposa ritenuta dal g.i.p. rispetto al conducente di un autoarticolato che aveva effettuato una manovra di “inversione a U” non consentita, cagionando così un incidente letale a carico del conducente di un'autovettura che si era infilata sotto il semirimorchio ed era stata trascinata per un centinaio di metri dalla manovra dell'autista, effettuata all'evidente scopo di darsi alla fuga. (Cass. pen., sez. fer., 31.10.2008, n. 40878).

È però soltanto nel 2011, come anticipato, che la Cassazione inizia a confermare sistematicamente l'atteggiamento di maggior rigore della giurisprudenza di merito rispetto a incidenti automobilistici caratterizzati da violazione macroscopica delle norme cautelari. Il primo caso concerne un conducente in fuga da un controllo di polizia, il quale supera vari incroci con il rosso in pieno centro di Roma e si schianta alla fine contro un'auto, cagionando la morte di una persona e due feriti gravi (Cass. pen., sez. I, 1.2.2011, n. 1041 imp. *Ignatiuc*).

La Corte d'Assise condanna in primo grado alla pena di 16 anni di reclusione per omicidio e lesioni *volontarie*; il giudice d'appello derubrica nelle corrispondenti ipotesi colpose, riducendo la pena a 6 anni e mezzo; la Cassazione annulla con rinvio la sentenza, e il giudice del rinvio, in

applicazione dei principi di diritto indicati dalla Suprema Corte, riconosce il dolo eventuale, condannando l'imputato alla pena di 15 anni e 6 mesi di reclusione<sup>25</sup>.

In un secondo caso, parimenti risalente al 2011, la Cassazione conferma un'ordinanza cautelare per lesioni gravi *dolose* a carico di un imputato che, in fuga dalla polizia assieme a quattro compagni, aveva attraversato un semaforo con il rosso, investendo un bimbo di nove anni. La Corte fa leva qui, in particolare, sull'«assenza di controvolontà dell'evento lesivo» e sulla «indifferenza» manifestata dalla condotta dell'imputato verso il bene dell'incolumità fisica degli altri utenti della strada, nonché sulla ricostruzione di un preciso bilanciamento che sarebbe stato compiuto dall'imputato, il quale avrebbe considerato la prospettiva di un incidente a carico delle persone eventualmente presenti nell'area dell'incrocio come un costo che era egli disposto a pagare pur di conseguire l'impunità; precisando altresì che la previsione di cui all'art. 61, n. 3, c.p. allude alla «previsione che, nel fatto concreto, l'evento non abbia a verificarsi» – previsione che nella specie era certamente assente in capo all'indagato.

In un'altra sentenza, rispetto a questo medesimo caso, la Cassazione ha confermato la misura custodiale per il delitto di lesioni personali *dolose* anche a carico di uno dei passeggeri dell'autoveicolo, in quale avrebbe a tal punto condiviso il piano criminoso dell'autista da mettere anch'egli in conto la possibilità di cagionare eventi lesivi come quello in concreto verificatosi, pur di realizzare l'obiettivo della fuga dalla polizia. (Cass. pen., sez. V, 16.9.2011, n. 34233).

Altro caso concerne un uomo che, dopo aver guidato contromano in autostrada alla guida di un grosso SUV per una ventina chilometri a folle velocità (oltre i 200 km/h), si era scontrato frontalmente con un'autovettura sulla quale viaggiavano quattro ragazzi francesi, cagionandone il decesso. Il fatto era stato subito inquadrato dal g.i.p. come omicidio plurimo *doloso*, con valutazione condivisa dal tribunale del riesame; e la Cassazione conferma, nel 2012, la correttezza di tale qualificazione giuridica (Cass. pen., sez. I, 30.5.2012, n. 23588, imp. *Betti*).

L'aver persistito almeno per una decina di minuti in una condotta di estrema pericolosità, per di più senza porre in essere alcuna manovra che potesse far pensare alla sua intenzione di evitare l'urto con altri veicoli, fonda in ogni caso, quali che siano state le sue intenzioni reali, l'estremo dell'*accettazione del rischio* di verificazione di eventi del tipo di quello verificatosi, che pertanto gli deve essere ascritto a titolo di dolo eventuale. In sede di merito, la vicenda è ora stata definita in primo grado dal g.u.p. di Torino, che – pronunciatosi in seguito all'istanza di giudizio abbreviato formulata dall'imputato lo ha condannato, tra l'altro, per omicidio e lesioni volontarie plurime *dolose* alla pena di 20 anni di reclusione (30 anni meno un terzo per la scelta del rito). Il giudice sottolinea come lo stato di alterazione alcolica riscontrata nell'imputato non avesse avuto ripercussioni significative sullo stato di coscienza dell'imputato come attestato dai testimoni che lo avevano visto in discoteca e dagli stessi operanti che avevano parlato con lui immediatamente dopo l'incidente, e che, pertanto, egli non potesse non essersi reso conto dell'estrema pericolosità della propria condotta di guida. Quanto all'estremo dell'*accettazione del rischio*, che segna il confine tra dolo eventuale e colpa cosciente, il giudice osserva anzitutto che l'imputato aveva persistito nella propria folle condotta di guida nonostante le ripetute segnalazioni degli altri utenti di quel tratto autostradale e le numerose collisioni sfiorate, senza peraltro porre in essere egli stesso alcuna manovra di emergenza o tale comunque da ridurre i

---

<sup>25</sup> ENCICLOPEDIA ITALIANA TRECCANI - il dolo eventuale nella giurisprudenza recente, 2014, (www.treccani.it).

rischi di quella condotta. Quanto poi alle finalità che potrebbe avere perseguito l'imputato il cui mancato accertamento non potrebbe essere comunque considerato preclusivo rispetto al riconoscimento del dolo omicidiario, il giudice considera plausibile, stante il silenzio dell'imputato su tale circostanza, l'ipotesi del p.m. secondo cui egli intendesse recuperare la borsetta della donna, in effetti ritrovata dalla polizia circa un chilometro di distanza rispetto al luogo della collisione; e avesse per questo motivo effettuato una "inversione a U" sulla corsia autostradale, allo scopo di dimostrare, a se stesso e alla propria compagna, di essere "un duro", confidando, tra l'altro, nella particolare solidità della propria autovettura, in grado di resistere a urti anche di grande entità con gli altri autoveicoli, come in effetti accadde nel caso concreto.

Infine, in un caso deciso dalla Corte d'assise d'appello di Milano l'imputato, la cui patente di guida era stata sospesa in seguito a un precedente incidente in occasione del quale era risultato che avesse fatto uso di sostanze stupefacenti, si era messo alla guida di notte nonostante la forte pioggia, avendo assunto hashish nel pomeriggio e una pastiglia di Xanax poche ore prima, allo scopo dichiarato di recarsi presso un ospedale per assistere un amico la cui madre stava morendo e per assistere alle pratiche funerarie. Per cause non accertate, la sua vettura, che procedeva a una velocità di circa 85-90 Km/h in un tratto con il limite massimo di 50 km/h, era sbandata e aveva invaso la corsia opposta, collidendo frontalmente con un'altra vettura, la cui conducente decedeva. La Corte censura qui la decisione del g.u.p., che aveva ritenuto di riqualificare il fatto come omicidio *colposo* e aveva inflitto la pena di 4 anni e 8 mesi di reclusione, tenuto conto della riduzione per il rito abbreviato; e, in accoglimento del gravame del pubblico ministero, pronuncia condanna alla pena di 14 anni di reclusione (21 meno un terzo per il rito), ravvisando un *dolo eventuale* nella condotta dell'imputato, il quale «si era messo alla guida in uno stato di inidoneità totale a controllare le varie evenienze che si presentano in un percorso di guida», nonostante l'ammonimento che gli sarebbe dovuto derivare da un incidente occorsogli pochi mesi prima allorché, a seguito di assunzione di stupefacenti, si era sentito male e, nel percorso verso l'ospedale, aveva urtato una macchina parcheggiata nei pressi dell'istituto. Ciò dimostra, ad avviso dei giudici, che la sera del fatto egli abbia «accettato il rischio di causare incidenti, che potevano essere leggeri o mortali, non essendo prevedibile la gravità di un impatto», senza potere fare alcun affidamento sulla propria capacità – insussistente – di poterli evitare con la propria abile condotta di guida (Corte Ass. App. Milano, 1.2.2012).

La Corte di Cassazione ha annullato tale sentenza con la seguente massima:

"In occasione di un sinistro stradale con esito mortale, l'alterazione psicofisica del responsabile dovuta all'assunzione di sostanze stupefacenti non vale a trasformare la colpa cosciente in dolo eventuale: ne deriva che, anche se l'agente si fosse concretamente rappresentato l'investimento e la morte di un'altra persona (paradossalmente anche di se stesso), non si potrebbe affermare che lo sventurato automobilista si fosse «messo alla guida di una vettura a costo di investire e di uccidere qualcuno»; (*Cassazione Penale, sez. I, 5 aprile 2013, n. 20465*).

Questa sentenza si pone in controtendenza rispetto all'orientamento diffuso soprattutto presso la giurisprudenza di merito che tende a ravvisare nel dolo eventuale l'elemento soggettivo in relazione ad eventi incidentali cagionati da automobilisti in stato di alterazione psicofisica dovuto all'assunzione di alcool o sostanze stupefacenti<sup>26</sup>.

---

<sup>26</sup> ENCICLOPEDIA ITALIANA TRECCANI - il dolo eventuale nella giurisprudenza recente, 2014, (www.treccani.it).

La normativa vigente, consente l'inflizione di pene durissime contro chi causi la morte di altre persone attraverso condotte macroscopicamente (e coscientemente) inosservanti delle cautele doverose, ma consente altresì l'adozione di misure cautelari custodiali durante l'indagine e il processo, sussistendo le relative esigenze in tutti i casi di omicidi commessi mediante la violazione delle norme sulla circolazione stradale sin qui esaminati. In queste condizioni l'insistenza della pubblica accusa o degli stessi giudici nel qualificare come dolosa la condotta assume una funzione prevalentemente simbolica, allo scopo di lanciare un messaggio alle vittime e all'intera collettività di forte stigmatizzazione della condotta, e di espressione della volontà di fare sul serio con questo tipo di criminalità. Con il costo collaterale però di cui almeno la giurisprudenza di legittimità dovrebbe farsi seriamente carico di snaturare a poco a poco la categoria del dolo, allontanandola sempre più dal dettato legislativo e ciò che ancor più conta dalle stesse categorie di ascrizione della responsabilità radicate nel senso etico comune, che il diritto penale dovrebbe invece fedelmente riflettere perché continui ad essere concepito dall'intera collettività e dallo stesso condannato come strumento di giusta reazione contro un fatto illecito e colpevole<sup>27</sup>.

Casisticamente invece la giurisprudenza non forzando il concetto di dolo così come è definito dal codice penale tende a far rientrare i casi nel concetto di colpa così come è definito dal codice penale, con le distinzioni di colpa cosciente o incosciente aggravata o meno sia dalle aggravanti specifiche sulla circolazione stradale nel caso di omicidio colposo o lesione colpose, sia dall'aggravante comune prevista dall'art.61 n°3.

## **2.2 Dopo la riforma degli artt. 589 e 590 c.p.**

Prima della riforma degli articoli 589 e 590 del c.p. la Suprema Corte delineava in più sentenze la demarcazione tra dolo eventuale e colpa con previsione precisando che "la differenza tra dolo eventuale e colpa cosciente risiede nella considerazione che per mutare l'espressione di autorevole dottrina "il dolo eventuale è la rappresentazione della (concreta) possibilità della realizzazione del fatto e accettazione del rischio (quindi, volizione) di esso; la colpa cosciente è invece rappresentazione della (astratta, o meglio, 'semplice') possibilità della realizzazione del fatto, ma accompagnata dalla sicura fiducia che in concreto non si realizzerà (quindi, non volizione)". La giurisprudenza di questa Suprema Corte ha più volte avuto modo di ribadire siffatti principi, chiarendo che "la linea di demarcazione tra dolo eventuale e colpa con previsione è individuata nel diverso atteggiamento psicologico dell'agente che, nel primo caso, accetta il rischio che si realizzi un evento diverso non direttamente voluto, mentre nella seconda ipotesi, nonostante l'identità di prospettazione, respinge il rischio, confidando nella propria capacità di controllare l'azione" (Cassazione Penale, sez, IV, 20 dicembre 1996, n°11024).

Dopo la riforma la Suprema Corte ha puntualizzato la differenza tra dolo eventuale e colpa cosciente, per esempio nelle seguenti sentenze:

Nel 2009 la Suprema Corte ribadisce questo principio, precisando che "il dato differenziale tra dolo eventuale e colpa cosciente va rinvenuto nella previsione dell'evento". Questa, nel dolo eventuale, si propone non come incerta ma come concretamente possibile e l'agente nella

---

<sup>27</sup> FIANDACA G. - sul dolo eventuale nella giurisprudenza più recente tra approccio oggettivizzante probatorio e messaggio generalpreventivo, 2012, pag.158.

volizione dell'azione ne accetta il rischio, così che la volontà investe anche l'evento rappresentato. Nella colpa cosciente la verificabilità dell'evento rimane un'ipotesi astratta, che nella coscienza dell'autore non viene concepita come concretamente realizzabile e, pertanto, non è in alcun modo voluta". Dunque "al fine di accertare la ricorrenza del dolo eventuale o della colpa con previsione dell' evento, non è sufficiente il rilievo che l'evento stesso si presenti come obiettivamente prevedibile, dovendosi avere riguardo alla reale previsione e volizione di esso, ovvero all'imprudente o negligente valutazione delle circostanze di fatto". (Cassazione Penale, sez. IV, 25 marzo 2009, n°13083).

Il dolo eventuale si differenzia dalla colpa cosciente per la previsione dell'evento come concretamente e non solo astrattamente realizzabile, talché, in mancanza dell'autonoma prova di tale circostanza, non è possibile ritenere che l'agente abbia voluto l'evento, a meno di non voler affermare sempre l'esistenza di un dolo "in re ipsa" per il solo fatto della consumazione di una condotta rimproverabile (Cassazione Penale, sez. IV, 25 marzo 2009, n. 13083).

In caso di omicidio colposo o di lesione colposa e di contemporanea violazione delle norme sulla circolazione stradale, non si configura un'ipotesi di reato complesso, ma un mero concorso tra il delitto e la contravvenzione, con conseguente inapplicabilità della disposizione di cui all'art. 84 c.p.(Cassazione Penale, sez. IV, 30 novembre 2012, n. 46441<sup>28</sup>).

Sussiste il dolo eventuale quando chi agisce non ha il proposito di cagionare l'evento delittuoso, ma si rappresenta anche la semplice possibilità che esso si verifichi e ne accetta il rischio; quando invece l'ulteriore accadimento si presenta all'agente come probabile, non si può ritenere che egli, agendo, si sia limitato ad accettare il rischio dell'evento, bensì che, accettando l'evento, lo abbia voluto, sicché in tale ipotesi l'elemento psicologico si configura nella forma del dolo diretto e non in quella di dolo eventuale. Per contro, si versa nella colpa cosciente qualora l'agente, nel porre in essere la condotta nonostante la rappresentazione dell'evento, ne abbia escluso la possibilità di realizzazione, non volendo né accettando il rischio che quel risultato si verifichi, nella convinzione, o nella ragionevole speranza, di poterlo evitare per abilità personale o per intervento di altri fattori. (Cassazione Penale, sez. I, 14 giugno 2012, n.23588)<sup>29</sup>. Con riferimento ad alcuni reati derivanti dalla circolazione stradale la colpa aggravata dalla previsione dell'evento (c.d. colpa cosciente):

costituisce un'aggravante di delitti colposi (art. 61 n. 3 CP);

delinea un atteggiamento psicologico, ravvisabile in quello del conducente, che si rappresenta l'astratta possibilità di provocare un incidente stradale ma è convinto, confidando nella propria abilità di guida, che il sinistro non si verificherà; va distinta dal dolo eventuale, profilo psicologico che caratterizza, invece, la condizione volitiva del conducente che oltre a essere consapevole della possibilità di causare un sinistro ne accetta anche il rischio (Corte di cassazione - sentenza 14/04/2014 n. 16232). (28)

Se il sinistro non era solo prevedibile ma era stato effettivamente previsto dal conducente/imputato, pur con la convinzione di evitare l'incidente stradale, si configura nei

---

<sup>28</sup> SUPREMA CORTE DI CASSAZIONE – massimario, 2014, ([www.cortedicassazione.it](http://www.cortedicassazione.it)).

<sup>29</sup> SUPREMA CORTE DI CASSAZIONE – massimario, 2014, ([www.cortedicassazione.it](http://www.cortedicassazione.it)).

confronti dell'imputato la colpa con previsione o colpa cosciente (*Corte di cassazione - sentenza 11/06/2014 n. 24612*).

Da questa disamina emerge il principio tradizionale della punibilità a titolo di colpa nel caso di reati inerenti la circolazione stradale, tranne qualche caso sporadico punito a titolo di dolo eventuale con connotazioni diverse ed eccezionali nel caso concreto

---

## CAPITOLO 3

### **Progetti di riforme e modifiche al codice penale sulle ipotesi delittuose tipiche previste dalla vigente normativa in materia di circolazione stradale.**

**Sintesi :** *Il fenomeno dell'infortunistica stradale ha ormai raggiunto livelli di pericolosità non più contrastabili con l'attuale quadro normativo, basato su fattispecie di illecito penale caratterizzate quale elemento psicologico dalla colpa, per lo più specifica in quanto correlata alla violazione di norme di comportamento del Codice della Strada. Non esiste nell'ordinamento giuridico un'autonoma ed adeguata considerazione del fenomeno stesso, la cui tutela, proprio per la ricordata gravità delle conseguenze, non può essere affidata solamente a ipotesi di reato dogmaticamente "non volontarie", sebbene recentemente aggravate mediante la previsione di singole fattispecie circostanziate. A chi, per lavoro o per sventura, è stato obbligato a confrontarsi con questo fenomeno, è purtroppo evidente tale mancanza di attenzione specifica per omicidio e lesioni stradali, comunque riconducibili agli omonimi reati colposi. Si sta affrontando questo problema con diverse proposte di legge, con le quali si intende colmare quella che viene sentita come una vera e propria lacuna normativa inaccettabile perché non rispondente a criteri di proporzionalità tra i beni che si mettono a repentaglio (vita ed integrità fisica) e l'atteggiamento psicologico del reo. Il punto focale di varie proposte di legge, sembra essere quello secondo il quale si chiede una legge che preveda l'introduzione di una quarta forma di omicidio, dopo il volontario, preterintenzionale e colposo. Si tratta di quello che il dibattito pubblico definisce da tempo "omicidio stradale". In tale ottica diventa determinante incidere non soltanto sull'entità della pena e sulle misure che ne garantiscano l'immediata efficacia, ma soprattutto sul corretto inquadramento dell'approccio psicologico di chi, consapevole della pericolosità della propria condotta, ne accetta il rischio in totale dispregio delle pressoché inevitabili conseguenze della stessa. Ecco perché si intende creare un quadro sanzionatorio autonomo, ma comunque basato su fattispecie legislative che in circostanze oggettive ben precise e sintomatiche della volontarietà indiretta del proprio operato ne implicino l'inquadramento in tali termini individuando per la prima volta, in Italia, le fattispecie autonome dell'omicidio e delle lesioni personali stradali. Negli ultimi anni si è assistito a coraggiosi tentativi di giudici che hanno cominciato ad inquadrare non come non colposo l'omicidio riconducibile all'infortunistica stradale, individuando un diverso, e più grave, atteggiamento psicologico dell'autore che in presenza di ben particolari presupposti oggettivi (stato di ebbrezza, alterazione da sostanze stupefacenti), si sia comunque posto alla guida di un veicolo, con ciò solo accettando il rischio, non tanto di produrre un pericolo potenziale alla sicurezza della circolazione, quanto di provocare la morte di altri, in evidente dispregio al bene giuridico "vita". Anche dalla lettura di tali sentenze trae forza l'esigenza di creare già a livello normativo fattispecie autonome sotto il profilo dell'elemento psicologico del reato, che si contrappongano a quelle meramente colpose, per definizione caratterizzate da un livello di disvalore sociale decisamente minore e per certo nemmeno a livello di immaginario collettivo paragonabile a quello che si va necessariamente a ledere<sup>30</sup>*

---

<sup>30</sup> (- Associazione Sostenitori Amici Polizia Stradale - l'omicidio stradale " il centauro", 2013, (www.asaps.it).

### 3.1 Qualificazione del reato

Da un lato, il fenomeno infortunistica stradale – che produce, in termini di costi sociali, somme pari o superiori al 2,6% del prodotto interno lordo italiano – ha assunto dimensioni e forme tali da necessitare, a livello di interesse istituzionale e di impatto normativo, un decisivo cambio di impostazione, privilegiando la parola “omicidio” a tutto ciò che residualmente lo caratterizza. Dall'altro, la oggettiva difficoltà di individuare un discrimine netto tra dolo indiretto e colpa con previsione nel caso di morte/lesioni collegate a scontri stradali, causati da individui sotto effetto di alcol e/o droga, che non può essere rimessa all'iniziativa e alla sensibilità di singoli magistrati coraggiosi. In questi ultimi anni e soprattutto nelle ultime legislature è stato messo in discussione a livello governativo e parlamentare la modifica del Codice della Strada, soprattutto per quanto riguarda l'omicidio colposo e le lesioni gravi causate da incidenti stradali. La maggioranza delle parti politiche rappresentative del governo e del parlamento ha mostrato interesse per questa modifica, soprattutto quando questi incidenti gravissimi vengono causati da chi ponendosi alla guida in stato di ebbrezza e/o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope ha causato morti o feriti gravi.

Bisogna tenere in considerazione l'alto numero di persone decedute in Italia a causa di incidenti stradali, di cui, secondo una stima dell'Istituto Superiore di Sanità, circa 1/3, dunque oltre mille persone, sarebbero state vittime di un ubriaco o di un soggetto sotto l'effetto di droghe o psicofarmaci.

Questo stato di cose ha aumentato nell'opinione pubblica la pressione affinché per un intervento del legislatore nell'introdurre una nuova fattispecie delittuosa, rubricata come “omicidio stradale”, e ciò al fine di evitare che le argomentazioni e oscillazioni giurisprudenziali che colorano la distinzione tra colpa cosciente e dolo eventuale finiscano per non garantire l'ambita giustizia ai familiari delle vittime in questione. Si ravvisa la colpa cosciente nell'atteggiamento dell'agente che, pur rappresentandosi l'astratta possibilità di realizzazione del fatto, ne respinge il rischio, confidando nella propria capacità di controllare l'azione. Da qui la non-volizione. Nel caso di dolo eventuale invece sussiste l'accettazione del rischio (quindi, volizione) che si realizzi un evento diverso, concretamente possibile, ancorché direttamente non voluto.

Il nostro codice penale punisce come è noto sia l'omicidio doloso (art. 575) che l'omicidio colposo (art. 589), pertanto l'analisi dell'elemento psicologico diviene assolutamente rilevante al fine di ricondurre il caso concreto nell'alveo della fattispecie di reato ad esso corrispondente. Il reato stradale oggi viene fatto rientrare nella fattispecie colposa e viene punito ai sensi dell'art. 589, secondo comma, del codice penale con la reclusione da due a sette anni. Nel caso in cui l'incidente mortale sia stato provocato da una persona ubriaca o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti la pena di reclusione va da tre a dieci anni (in luogo dell'originaria pena della reclusione da due a cinque anni), mentre qualora i morti siano molteplici, ovvero si abbia la morte di una o più persone e il ferimento di altre, si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse aumentata fino al triplo, ma la pena non può superare gli anni quindici.

Il legislatore non è mai rimasto inerte di fronte al fenomeno degli incidenti mortali cagionati dalla guida in stato di ebbrezza, infatti la Legge 24 luglio 2008, n. 125 intitolata “*Misure urgenti in materia di sicurezza pubblica*” ha infatti fortemente inasprito il trattamento sanzionatorio

dell'omicidio colposo e delle lesioni personali colpose dando autonomo risalto, come appena evidenziato, alle ipotesi in cui tali reati siano commessi con violazione delle norme in materia di circolazione stradale da parte di soggetti in stato di grave ebbrezza alcolica o sotto l'effetto di sostanza stupefacenti o psicotrope<sup>31</sup>. Nonostante ciò non risulta ancora sufficientemente soddisfatto il bisogno sociale di una punizione più severa nei confronti di chi sulle strade cagiona la morte di vittime innocenti, colpevoli solo di trovarsi per mera sfortuna nel posto sbagliato al momento sbagliato. Numerose sono state le proposte di legge le quali assecondano, o sembrano assecondare, la spinta all'inasprimento della pena per l'omicidio commesso da soggetti che si pongono alla guida di autoveicoli o di motoveicoli sotto l'azione di alcool o droga<sup>32</sup>.

### 3.2 Le proposte di legge

Nel **disegno di legge n. 3274** di iniziativa del **deputato Barbaro**, presentata l'8 marzo del **2010**, si prevedeva per l'omicidio stradale la pena della reclusione da 5 a 10 anni. La proposta mirava ad una sostanziale riforma dell'art. 589 c.p. nei seguenti termini<sup>33</sup>:

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

*Chiunque cagiona per colpa la morte o lo stato di coma irreversibile di una persona con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale o di quelle per la prevenzione degli infortuni sul lavoro è punito con la reclusione da tre anni a sette anni.*

*Le pene di cui al secondo comma sono raddoppiate se il fatto è commesso da soggetto che guidi con azzardo, con temerarietà o con aggressività manifesta tale da mettere in serio pericolo la sicurezza stradale e l'incolumità. Si applica la pena della reclusione da cinque a dieci anni se il fatto è commesso con violazione delle norme sulla circolazione stradale da:*

*soggetto in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera c), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni;*

*soggetto sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope.*

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

Leggendo attentamente il testo dell'articolo 589 c.p. proposto dalla citata iniziativa di legge non possono non notarsi profonde discrasie celate dietro il disperato obiettivo di un inasprimento sanzionatorio: si vuole raddoppiare le pene (quindi da 6 a 14 anni) se il fatto è commesso da soggetto che guidi con azzardo, con temerarietà o con aggressività manifesta tale da mettere in serio pericolo la sicurezza stradale e l'incolumità, a fronte della reclusione da 5 a 10 anni per fatti

---

<sup>31</sup> (31) A.FLORIO - omicidio stradale: il progetto di legge sul nuovo reato – Altalex, 2014, (www.altalex.com).

<sup>32</sup> (32) L.ALIBRANDI E P. CORSO - Codice penale e di procedura penale e leggi complementari - Casa editrice La Tribuna, 2014.

<sup>33</sup> DEPUTATO BARBARO - proposta di legge n°3274 - Camera dei Deputati "atti parlamentari", 2010, (www.camera.it).

commessi in violazione delle norme sulla circolazione stradale da soggetto in stato di ebbrezza alcolica e/o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope. Un quadro normativo alquanto paradossale considerando che l'obiettivo perseguito è reprimere più severamente proprio quest'ultimo fenomeno: da un lato infatti si aumenterebbe il minimo edittale rispetto a quello attuale portandolo da tre a cinque anni, ma è altresì vero che, anziché colpire con sanzioni più gravose la guida previa assunzione di alcool e droghe, si finirebbe in tal modo per considerare la fattispecie in questione come una sorta di "attenuante" rispetto alla guida spericolata, mero frutto di eccesso di zelo e di negligenza consapevole, con un effetto dunque opposto a quello invece di sanzionare più severamente chi si mette alla guida in uno stato di alterazione psico-fisica indotta da alcool o altre sostanze. Oltre a ciò si noti anche che la reclusione da 5 a 10 anni risulta essere inferiore nel massimo a quella che attualmente il Giudice può applicare per l'omicidio colposo aggravato dalla previsione dell'evento ex articolo 61 n. 3 c.p., oltre 13 anni.

Quest'ultimo aspetto è sfuggito anche ai fautori della **successiva proposta di legge** che ha fatto seguito a quella appena citata, la **n. 2828** comunicata alla Presidenza il 14 luglio 2011<sup>34</sup> e volta ad introdurre in modo specifico una nuova fattispecie rubricata "omicidio stradale", collocando la relativa norma nel codice penale in un nuovo art. 575-*bis*, ovvero subito dopo quella che punisce l'omicidio doloso<sup>35</sup>.

*"Art. 575 bis. - (Omicidio stradale). – Chiunque, essendo alla guida di un autoveicolo o di un motoveicolo, cagiona la morte di una persona, qualora a causare tale fatto concorrano la violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale unitamente ad uno stato di ebbrezza alcolica o di alterazione dovuta all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, ai sensi rispettivamente degli articoli 186, comma 2, lettere b) e c), e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è punito con la reclusione da cinque a dieci anni.*

*Nel caso di morte di più persone, ovvero di morte di una o più persone e di lesioni ad una o più persone, la pena può essere aumentata fino al doppio.*

*Per coloro che siano stati riconosciuti colpevoli del reato di omicidio stradale, il ritiro della patente si protrae, al termine della pena, per un periodo ulteriore pari alla durata della condanna".*

Va senza dubbio riconosciuto il merito di voler aumentare il trattamento sanzionatorio per il caso di morte di più persone, ovvero di morte di una o più persone e di lesioni cagionate ad altre: si legge infatti la previsione di un aumento di pena fino al doppio (quindi fino a vent'anni), ma è comunque una proposta di legge non priva di incongruenze.

La collocazione sistematica dopo l'articolo 575 c.p. fa infatti pensare alla creazione di una nuova fattispecie di omicidio doloso, perché allora non riassumere il trattamento sanzionatorio in un'unica previsione normativa implicante la pena non inferiore ad anni 21 così come già recita il testo dell'art. 575. Così operando sembra quasi voler considerare doloso l'omicidio stradale ma connotato da una sorta di "dolosità attenuata" che lo vuole vedere relegato in un successivo articolo 575-*bis* a sé stante.

---

<sup>34</sup> AVV. V. RIBBENI - omicidio stradale – Overlex, 2011, ([www.overlex.com](http://www.overlex.com)).

<sup>35</sup> SENATORI SPADONI, URBANI, ASCIUTTI, CASOLI, CURSI, GIULIANO, IZZO, LICASTRO, SCARDINO, MALAN, MAZZARACCHIO, PONTONE, VALENTINO, VIESPOLI, VIZZINI, CIARRAPICO, MUSSO E GALLONE - disegno di legge n°2828 - Senato della Repubblica XVI Legislatura, 2011, ([www.senato.it](http://www.senato.it)).

Altra **proposta di Legge** è stata presentata il 30 Settembre 2013 dai **deputati Iannuzzi, Del Grosso, Gallinella, Spessotto**, la n°1646<sup>36</sup>. La fattispecie innovativa, di cui all'articolo 575-*bis* del codice penale, costituisce il fulcro della proposta di legge. Il punto più rilevante è costituito dall'eliminazione, il più possibile, del ricorso a termini che introducano ambiguità o possibilità di interpretazioni difformi, onde pervenire a un'uniformità di approccio al problema. Con le nuove norme si interviene nei confronti di chi, dopo aver assunto bevande alcoliche o sostanze stupefacenti o psicotrope in misura tale da ricadere nell'area dell'illecito (articoli 186, comma 2, lettera *c*), e 187 del codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992), cagiona la morte o lesioni personali di una o più persone, rispetto all'ipotesi della fattispecie ordinaria di cui all'articolo 575 del medesimo codice. Si desidera sanare la frattura creatasi, in dottrina e in giurisprudenza, intorno al diverso atteggiamento dell'elemento soggettivo, con riferimento alle figure contigue della colpa cosciente e del dolo eventuale. Nella nuova fattispecie il porsi alla guida di un autoveicolo nelle situazioni descritte individua l'elemento soggettivo nella sua accezione di dolo indiretto ovvero eventuale. Si ritengono voluti i risultati del comportamento che sono stati previsti dal soggetto, anche soltanto come possibili, purché egli ne abbia accettato il rischio o, più semplicemente, purché non abbia agito con la sicura convinzione che non si sarebbero verificati. La finalità della proposta di legge è duplice: la prima è quella di introdurre certezza in una materia che negli ultimi tempi ha suscitato frequenti polemiche sulla difforme interpretazione dei giudici rispetto a casi che quotidianamente si verificano sulle nostre strade; la seconda è quella del conseguente inasprimento delle sanzioni, che va comunque inteso nel senso rieducativo e riabilitativo della funzione penalistica, derivanti dalla commissione dei nuovi reati. Una modifica connessa è quella relativa all'articolo 380 del codice di procedura penale, con la quale si estende l'arresto obbligatorio in flagranza con riferimento all'ipotesi descritta che, con il configurare l'elemento soggettivo quale doloso, lo riconduce nella tipologia dei delitti non colposi. Parimenti connesse sono le modifiche apportate alle norme del citato codice della strada che regolamentano le sanzioni amministrative in materia di revoca, sospensione e ritiro della patente di guida. Si è voluto anche in tale caso evocare una concezione non propriamente punitiva delle varie fattispecie, eliminando l'impossibilità di conseguire una nuova patente di guida per chi commette tali delitti nelle situazioni descritte.

## CAPO I

### MODIFICHE AL CODICE PENALE

#### ART. 1.

*(Introduzione dell'articolo 575-bis del codice penale in materia di omicidio stradale).*

1. Dopo l'articolo 575 del codice penale è inserito il seguente:

« ART. 575-*bis*. – (*Omicidio stradale*). –

Chiunque assume bevande alcoliche o sostanze stupefacenti o psicotrope e dopo essersi posto alla guida in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'influenza di sostanze stupefacenti o psicotrope ai sensi, rispettivamente, degli articoli 186, comma 2, lettera *c*), e 187 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, cagiona la morte di un uomo è punito con la reclusione da otto a diciotto anni. Nel caso di morte di più persone, ovvero di morte di una o più persone e di lesioni di una o più persone, si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse aumentate fino al triplo, ma la pena della reclusione non può comunque superare anni ventuno».

---

<sup>36</sup> DEPUTATI IANNUZZI, CATALANO, DEL GROSSO, GALLINELLA, SPESSOTTO - proposta di legge n°1646 - Camera dei Deputati XVII Legislatura, 2013, ([www.camera.it](http://www.camera.it)).

Il 2 aprile 2014 è stata presentata un'altra **proposta dal deputato Greco**, la n°2263<sup>37</sup> per modificare la norma, che appare ormai assolutamente anacronistica e insufficiente a garantire una pena adeguata a fronte dei ricorrenti fatti di cronaca che riportano gravi e frequenti omicidi, commessi da chi si è posto alla guida sotto l'effetto di sostanze alcoliche o stupefacenti, e ai quali sono spesso applicate pene assolutamente non proporzionate a fronte dell'incalcolabile disvalore sociale e affettivo determinato dalla perdita di vite umane. Soprattutto, quel che appare ormai inaccettabile è la mera configurazione di tali omicidi come reati meramente colposi, sia pur aggravati nella pena. Di qui la scelta della presente proposta di legge che vorrebbe, da un lato, colmare questa lacuna normativa introducendo un'autonoma fattispecie di reato per chi si pone alla guida in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'influenza di sostanze stupefacenti o psicotrope e, dall'altro, inserisce questa nuova fattispecie nel codice penale dopo l'omicidio preterintenzionale, volendo così rappresentare il diverso e più grave atteggiamento psicologico di chi si pone alla guida in uno stato di alterazione psico-fisica, a fronte del mero omicidio colposo: il reato che ne consegue involontariamente sembra, infatti, doversi rappresentare non tanto come un omicidio dovuto a imperizia, imprudenza o negligenza del guidatore, quanto piuttosto come una fattispecie vicina, anche nella pena prevista, all'omicidio preterintenzionale. L'atteggiamento psicologico di chi si pone alla guida in uno stato di alterazione psicofisica non è quello di uccidere volontariamente qualcuno, come nell'ipotesi del dolo; tuttavia, si è in qualche modo preventivamente accettato il rischio di incorrere in possibili fattispecie di reato, anche gravissime, come nel caso dell'omicidio. Pertanto l'articolo 1 introduce l'articolo 584-*bis* del codice penale, in materia di omicidio stradale in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope, che prevede l'applicazione della pena della reclusione da nove a diciotto anni per chi ha cagionato la morte di una persona ponendosi alla guida dopo l'assunzione di sostanze alcoliche nelle concentrazioni più alte previste dalle lettere *b*) e *c*) del comma 2 dell'articolo 186 del codice della strada, di cui all'articolo 187 del CDS. Nel caso di morte di più persone, ovvero di morte di una o più persone e di lesioni di una o più persone, la pena di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992 (CDS), è aumentata fino a un terzo. Si è scelto poi di modificare la fattispecie prevista dal terzo comma dell'articolo 589 del codice penale, mantenendo una fattispecie residuale di omicidio colposo, ma nelle sole ipotesi in cui l'assunzione delle sostanze alcoliche è nelle forme più blande previste dalla lettera *a*) del comma 2 dell'articolo 186 del CDS. In queste ipotesi, infatti, la scarsa concentrazione delle sostanze assunte, sia pure in violazione della legge, non appare tale da giustificare né l'atteggiamento psicologico cui si è fatto riferimento, né tanto meno l'applicazione di pene così severe. Scompare l'aggravante attualmente prevista per l'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, per le quali resta dunque solo la fattispecie autonoma di reato introdotta dall'articolo 1 della proposta di legge. Infine, nelle ipotesi in cui l'omicidio sia stato commesso da conducenti di età inferiore a ventuno anni, da neo-patentati o da chi esercita l'attività di trasporto di persone o di cose, i limiti di concentrazione di sostanze alcoliche, al di sotto dei quali si configura la fattispecie di omicidio colposo, sono ancora più bassi. L'articolo 3 modifica l'articolo 219 del CDS prevedendo che quando la revoca della patente di guida è disposta a seguito di sentenza di condanna divenuta irrevocabile per il reato di omicidio stradale di cui all'articolo 584-*bis* del codice penale non è possibile conseguire una nuova patente di guida. Se poi la sentenza di condanna ha riguardato un soggetto che al momento della commissione del fatto non era in possesso della patente di guida o del certificato di idoneità alla guida per ciclomotori, la condanna per il reato di cui all'articolo 584- *bis* comporta l'impossibilità

---

<sup>37</sup> DEPUTATO GRECO - proposta di legge n°2263 - Camera dei Deputati XVII Legislatura, 2014, ([www.camera.it](http://www.camera.it)).

di conseguire titoli abilitanti alla guida di veicoli. L'articolo 4, infine, modifica anch'esso il CDS, prevedendo la sospensione a tempo indeterminato della patente di guida quando si procede per il reato di omicidio stradale.

L'ultimo progetto di  **riforma**  questa volta è stato predisposto attraverso un lavoro comune fra  **Associazione Lorenzo Guarnieri, Associazione Gabriele Borgogni, Associazione amici e sostenitori della polizia stradale, Comune di Firenze e Polizia Municipale di Firenze** <sup>38</sup>.

Questa proposta di legge popolare, che sta raccogliendo numerose adesioni tramite sito web, introdurrebbe pene molto forti, come la reclusione da 8 a 18 anni anziché da 3 a 10, l'arresto in flagranza di reato e l'ergastolo della patente. Il testo si compone di 12 articoli suddivisi in tre diversi capi, essendosi posta la necessità di armonizzazione delle diverse fonti del diritto che a vario titolo disciplinano la materia: il codice della strada, il codice penale ed il codice di procedura penale.

Dopo numerosi comunicati stampa, che vengono intensificati come sempre accade, dopo il verificarsi di un incidente stradale grave, in data 9 ottobre 2014 la Camera dei Deputati ha approvato in prima lettura il  **progetto di legge delega C.731-1588-A**  di riforma del Codice della Strada, che prevede tra l'altro il così detto  **“ergastolo della patente”** <sup>39</sup>. Il 16 ottobre 2014, la Commissione Giustizia ha esaminato e approvato un parere per la modifica del Codice della Strada, sempre riguardante le sanzioni amministrative accessorie di revoca della patente di guida relative al reato di omicidio colposo aggravato, con il  **nuovo testo unificato C.1512 Meta ed abb.** <sup>40</sup>.

Questo progetto di legge, ora all'esame del Senato, oltre a intervenire su diversi fronti inerenti la sicurezza stradale, tra cui : “ sviluppo della mobilità sostenibile, riduzione dei limiti di velocità nei centri urbani progettazione dello spazio stradale, pianificazione della mobilità, riordino compiti di polizia stradale, diffusione di sistemi telematici per l'inosservanza delle norme di circolazione, misure riduttive delle sanzioni, revisione dei sistemi di ricorsi amministrativi e giurisdizionali,” ha introdotto nei casi di omicidio colposo con violazione delle norme sulla circolazione stradale, delle tipologie di violazioni per le quali prevedere la revoca perpetua della patente e l'inibizione perpetua alla guida sul territorio nazionale. Revoca e inibizione perpetue dovranno essere comunque disposte in caso di omicidio colposo commesso da soggetto alla guida con tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l ovvero sotto l'effetto di sostanze psicotrope o stupefacenti (di cui all'articolo 589, terzo comma, codice penale) ovvero in caso di omicidio colposo che provochi la morte di più persone ovvero la morte di una persona e la lesione di due o più persone (articolo 589, quarto comma); si richiede inoltre che l'alterazione psicofisica dovuta all'assunzione di sostanze stupefacenti sia determinata con precisione e certezza, anche ai fini dell'accertamento del reato di omicidio colposo da parte di soggetto alla guida sotto l'effetto di tali sostanze (di cui al citato articolo 589, terzo comma). Inasprimento delle sanzioni

---

<sup>38</sup> ASSOCIAZIONE LORENZO GUARNIERI - proposta di legge popolare per l'omicidio stradale, 2014, ([www.lorenzoguarnieri.com](http://www.lorenzoguarnieri.com)).ASAPS - Associazione Sostenitori Amici Polizia Stradale - al via la proposta di legge popolare per l'omicidio stradale "il centauro", 2014, ([www.asaps.it](http://www.asaps.it)).

<sup>39</sup> CAMERA DEI DEPUTATI - disegno di legge C.1588/13 - C.731, 2014, ([www.camera.it](http://www.camera.it)).

IL MESSAGGERO - Codice della strada, "ergastolo" della patente per chi uccide al volante: via libera alla Camera, 2014, ([www.ilmessaggero.it](http://www.ilmessaggero.it)).

<sup>40</sup> (40) CAMERA DEI DEPUTATI - modifiche al codice della strada, nuovo testo unificato C.1512 Meta ed abb., 2014, ([www.camera.it](http://www.camera.it)).

per comportamenti direttamente o indirettamente lesivi dell'incolumità e della sicurezza degli utenti della strada; la qualificazione giuridica della decurtazione dei punti dalla patente di guida come sanzione amministrativa accessoria, prevedendo inoltre che la decurtazione costituisca atto amministrativo definitivo e limitando i casi in cui la decurtazione dei punti può essere sostituita dal pagamento di una sanzione.

## CAPITOLO 4

### **Le ipotesi contravvenzionali di cui agli artt. 186 e 187 del codice della strada. Accertamenti per la guida in stato di ebbrezza e l'uso di sostanze stupefacenti e/o psicotrope**

**Sintesi.** *Considerando che molti degli incidenti stradali sono causati dallo stato di ebbrezza e sotto l'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, risulta utile approfondire l'argomento per capire l'importanza di questo grave fenomeno sociale in costante aumento soprattutto nei giovani, cioè quei soggetti che risultano in maggior numero vittime di incidenti stradali.*

*In primo luogo verranno illustrate quali sono gli effetti di queste sostanze immesse nell'organismo umano, quindi si esamineranno le sanzioni previste nel caso di assunzione o abuso durante la guida di veicoli, quali le migliori tecniche per l'accertamento, ed infine per evitare errori giudiziari, conoscere i problemi che potrebbero sorgere durante e dopo gli accertamenti strumentali o sanitari.*

#### **4.1 Effetti dell'Alcool**

L'assunzione di alcool, ed in particolare di etanolo (o alcool etilico) presente nelle bevande alcoliche in quantità variabile in funzione della loro gradazione, produce in fase iniziale euforia, disinibizione e difetti di coordinamento motorio e in fase conclamata depressione del sistema nervoso centrale (SNC) con ripercussioni significative sulle capacità di guida. Incide, inoltre, sui riflessi e sui tempi di reazione. Gli effetti si manifestano già entro 15/20 minuti dall'assunzione della bevanda (in relazione allo stomaco più o meno vuoto) e permangono per alcune ore. Si riscontrano, tuttavia, significative differenze di tasso alcolemico in base a sesso, peso, condizioni fisiche della persona e modalità di assunzione.

L'assunzione sistematica di alcool può inoltre produrre dipendenza fisica con effetti molto più gravi sull'organismo<sup>41</sup>.

A breve distanza di tempo dall'assunzione, l'alcool presente nel sangue può essere misurato in modo diretto ovvero, in modo indiretto, attraverso il valore di etanolo rilevato nell'aria espirata, mentre la dipendenza da alcool, richiede accertamenti clinici e medico-legali più accurati. L'alcool (intendendo con tale termine l'alcool etilico o etanolo) è la sostanza psicoattiva più antica ed utilizzata dall'umanità, oltre che la più diffusa, ed è la causa più comune di incidenti stradali, come ormai dimostrato da molti studi. In particolare l'alcool fa parte dei depressori non selettivi del sistema nervoso centrale. Questi esercitano un'azione generalizzata su tutti i neuroni cerebrali. A basse dosi l'alcool ha un effetto stimolante ed euforizzante, per il quale talora è erroneamente considerato come una sostanza stimolante e proprio per questo può portare a

---

<sup>41</sup> Dott. G.PIODA – Dott. M. MAZZOTTI – alcool e i suoi effetti sull'organismo umano – dottrina banca dati iter Egaf, 2011, ([www.egaf.it](http://www.egaf.it)).

una diminuita percezione del pericolo (guida più veloce, sorpasso "facile", ecc.) e ad una sopravvalutazione delle proprie capacità, analogo a quello di alcune sostanze stupefacenti. L'alcool in dosi maggiori invece, ha un'azione "depressiva" (e non di stimolazione) sul SNC che provoca un rallentamento dei processi mentali concretizzato, a seconda delle dosi assunte, in: sonnolenza, diminuzione dei riflessi, alterazione della coordinazione psicomotoria, riduzione della concentrazione, riduzione della capacità di reagire a eventi inattesi (ad es.: incapacità di frenare in tempo utile), allungamento dei tempi di reazione e aumento della stanchezza, riduzione della capacità di coordinare l'informazione visiva (focalizzazione, posizione e distanza degli oggetti) con movimenti manuali (volante). L'uso di alcool provoca intossicazione, tanto più grave quanto maggiore è la quantità assorbita; basse dosi provocano disinibizione ed euforia mentre dosi maggiori causano stato confusionale e possono portare alla morte. L'effetto comportamentale dell'alcool è, entro certi limiti, piuttosto variabile a seconda dei soggetti (ad. es.: bevitore abituale o meno, magro o grasso, giovane o vecchio, maschio o femmina, ecc.). I livelli dei valori di alcolemia sono differenti tra soggetto e soggetto, nel senso che, certi individui più suscettibili, presentano già un quadro di intossicazione con l'assunzione di dosi moderate. L'alcool produce, inoltre, effetti specifici sulla visione: visione sfuocata e annebbiata riduce la capacità di adattamento alla luce e può aumentare la sensibilità all'abbagliamento nella guida notturna; influenza il coordinamento degli occhi provocando perdita della vista in profondità, inoltre riduce la visione periferica (lato della strada: segnaletica, pedoni, ecc.). Quindi l'alcool è certamente la più importante ed economica sostanza psicotropa in grado di determinare una temporanea inabilità alla guida. Il conducente sotto l'effetto dell'alcool può avere i tempi di reazione rallentati e tende a sottovalutare le situazioni di pericolo e ad alterare la valutazione delle distanze e della velocità. Il rischio di incidenti gravi o mortali aumenta all'aumentare del tasso alcolemico nel sangue, in questi ultimi anni sempre più presente nei giovani. L'alcool ingerito viene rapidamente assorbito ed è presente nel sangue dopo un tempo variabile in funzione di molteplici fattori. L'organismo provvede, quindi, alla sua graduale eliminazione sia in modo diretto sia attraverso processi di trasformazione biochimica. Una volta in circolo attraversa con facilità la barriera ematoencefalica, agendo a livello del sistema nervoso centrale, sul quale è molto tossico e può determinare sofferenza ad altri organi o apparati (fegato, stomaco, ecc.) specie nell'assunzione cronica. Un altro problema collegato allo stato d'ebbrezza riguarda poi le persone con problemi di dipendenza all'alcool. L'alcolismo, oggi più correttamente definito "*dipendenza alcolica*" è una malattia caratterizzata da un uso incontrollato di bevande alcoliche. L'alcolista è una persona che non riesce più a controllare il consumo di alcool a causa del rapporto di dipendenza con la sostanza. Questo crea gravi problemi per la sua salute, per la famiglia e per il suo inserimento sociale e lavorativo. Il problema dell'alcolismo è forse meno conosciuto e dibattuto rispetto ai problemi causati dall'assunzione delle sostanze stupefacenti<sup>42</sup>. Questo probabilmente perché l'alcool è una sostanza lecita che spaventa meno rispetto alle droghe che invece sono illecite. L'abuso di alcool ha un impatto significativo sul piano medico, sociale ed economico sia per l'individuo sia per la società. Tutti i Paesi occidentali hanno da tempo adottato provvedimenti legislativi volti a limitare le conseguenze dell'abuso alcolico. Esiste tuttavia una difficoltà oggettiva nell'applicazione della legislazione a causa delle complessità che caratterizzano l'abuso alcolico.

Al fine di incrementare i livelli di sicurezza nella circolazione stradale e per la prevenzione dei danni dovuti all'uso dell'alcool, con particolare riferimento agli incidenti stradali, sono previste norme per: *conducenti di veicoli professionali* (veicoli stradali per i quali è richiesto il possesso della

---

<sup>42</sup> CENTRO NARCONON – centro di disintossicazione e riabilitazione dell'alcool - gli effetti dell'alcool, 2014, (www.alcolisti.org).

patente di guida categoria B, C, D, E, e quelli per i quali è richiesto il CAP per la guida di taxi o di veicoli in servizio di noleggio con conducente, ovvero il CFP per guida di veicoli che trasportano merci pericolose su strada e macchine di movimentazione terra e merci), cui è fatto divieto di assunzione e di somministrazione di bevande alcoliche e superalcoliche<sup>43</sup>; *titolari e gestori dei locali* ove si svolgono, con qualsiasi modalità e in qualsiasi orario, spettacoli o altre forme di intrattenimento, congiuntamente all'attività di vendita e somministrazione di bevande alcoliche, che sono tenuti a esporre, all'entrata, all'interno e all'uscita dei locali, apposite tabelle contenenti la descrizione di sintomi correlati ai diversi livelli di concentrazione alcolemica nell'aria alveolare espirata e indicazione delle quantità delle bevande alcoliche più comuni che, in relazione al peso corporeo, al sesso, all'età, e all'eventuale stato di digiuno, ecc., determinano il superamento del tasso alcolemico per la guida. Bisogna interrompere la somministrazione di bevande alcoliche dopo le ore 2 della notte; assicurarsi che all'uscita del locale sia possibile effettuare, in maniera volontaria da parte dei clienti, una rilevazione del tasso alcolemico<sup>44</sup>

## 4.2 Sanzioni per guida in stato di ebbrezza alcolica

In linea di principio le sanzioni vengono applicate a chi si pone alla guida in stato di ebbrezza alcolica, considerando lo stato di ebbrezza, un tasso di alcolemia nel sangue superiore a 0,5 g/l. Viene perciò punito chi manifesta i sintomi dello stato di ebbrezza ovvero chi, a seguito di un esame tossicologico, presenta un tasso alcolemico nel sangue superiore a quello consentito. La guida in stato di ebbrezza alcolica con un tasso alcolemico fino a 0,8 g/l è considerata violazione amministrativa, oltre questo limite, viene considerato reato<sup>45</sup>. Per particolari categorie di conducenti però la sanzione amministrativa si applica anche se il tasso alcolemico è fino a 0,5 g/l purché diverso da zero. È infatti sempre vietato guidare dopo avere assunto bevande alcoliche o essere sotto la loro influenza, ai conducenti di età inferiore a 21 anni (anche se alla guida di veicoli che non richiedono la patente); neopatentati di categoria B; che esercitano attività di trasporto di persone per la quale occorra il CAP; di veicoli (o complessi) di m.c. superiore a 3,5 t e di veicoli per trasporto persone con più di 8 posti (escluso il conducente) per la cui guida occorrono le patenti professionali. Quando i suddetti conducenti, guidano veicoli "non professionali" si applica la regola generale<sup>46</sup>.

All'accertamento della violazione amministrativa (con tasso alcolemico maggiore di 0,5 e fino a 0,8 g/l), o del reato di competenza del tribunale (tasso alcolemico maggiore di 0,8 g/l), consegue anche la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida. Nei casi più gravi è prevista la confisca del veicolo e la revoca della patente di guida. Inoltre, il conducente sorpreso a guidare in stato di ebbrezza dovrà sottoporsi in ogni caso a visita medica per accertare che non sia un soggetto con dipendenza alcolica. Quando viene superato un tasso di alcolemia di 1,5 g/l la patente di guida resta sospesa a tempo indeterminato finché il titolare non si è sottoposto, con esito favorevole, alla visita medica di revisione della patente di guida, che

---

<sup>43</sup> Dott. G.PIODA – Dott. M. MAZZOTTI – controlli aziendali sui conducenti adibiti a mansioni a rischio, dottrina banca dati iter Egaf, 2009, (www.egaf.it).

<sup>44</sup> G.PROTOSPATARO – infrazioni nella vendita di alcolici – violazioni banca dati iter Egaf, 2014, (www.egaf.it).

<sup>45</sup> G.PROTOSPATARO – sanzioni per guida in stato di ebbrezza alcolica – dottrina banca dati iter Egaf, 2013, (www.egaf.it).

<sup>46</sup> G.PROTOSPATARO – prontuario delle violazioni alla circolazione stradale – Forlì, Egaf edizioni, 2014, pp. 779-805.

prevede accertamenti diagnostici ripetuti per un certo periodo di tempo. Viene punito anche chi si rifiuta di sottoporsi ad accertamenti del tasso alcolemico nel sangue compiuto attraverso gli strumenti omologati ovvero attraverso accertamenti sanitari<sup>47</sup>.

### 4.3 Reato di guida in stato di ebbrezza – sanzioni e provvedimenti

Commette un reato chiunque si pone alla guida di un veicolo in evidente stato di ebbrezza dovuta all'abuso di sostanze alcoliche, con un tasso alcolemico superiore a 0,8 g/l<sup>48</sup>.

Il reato sussiste anche se viene condotto un veicolo senza motore ma in questi casi non si applicano ai titolari di patente o di CIGC le sanzioni accessorie della sospensione della patente o del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori.

Quando lo stato di ebbrezza degenera in quelle forme di esaltazione molesta e di intontimento, tipica dell'ubriachezza si può configurare l'ipotesi di cui all'art. 688 C.P., che punisce con una sanzione amministrativa (dopo la depenalizzazione di cui al DLG n.507/1999) chiunque viene colto in stato di manifesta ubriachezza in luogo pubblico. Quindi chi guida in stato di ebbrezza, senza raggiungere l'ubriachezza o senza che questa sia manifesta, può essere perseguito solo per la violazione dell'art. 186 CDS ma non per quella dell'art. 688 C.P. L'ubriachezza di un conducente su strada pubblica viola sia l'art. 688 C.P. che l'art. 186 CDS. Mentre per chi provochi un omicidio colposo o delle lesioni personali a causa del suo stato di ebbrezza alcolica è possibile ipotizzare un concorso della contravvenzione di cui all'art. 186 CDS e dei delitti di cui agli articoli 589 (omicidio colposo) o 590 (lesioni colpose) C.P. La sussistenza del concorso delle fattispecie penali suddette, comporta l'applicazione di tutte le disposizioni contenute nei cc. 2 e 3 dell'art. 223 CDS con la conseguenza che nella ipotesi in cui la guida sotto l'influenza di alcool produca gli eventi lesivi o mortali di cui sopra, comporta il ritiro immediato della patente o del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori per i provvedimenti di sospensione.

Quest'ultimo provvedimento andrà comunicato all'UMC "Ufficio Motorizzazione Civile" per l'eventuale provvedimento di revisione della patente o del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori. L'omicidio colposo e le lesioni colpose commesse da un conducente in stato di ebbrezza con valore alcolemico accertato oltre 1,5 g/l, sono soggette ad un trattamento sanzionatorio particolarmente aggravato, con pene da 3 a 10 anni di reclusione, e ulteriore aggravamento di pena nel caso di morte di più persone<sup>49</sup>.

Inoltre viene punito penalmente chi si rifiuta di sottoporsi all'esame o di farsi accompagnare per l'esame tecnico finalizzato all'accertamento dello stato di ebbrezza. In particolare è perseguibile il rifiuto di sottoporsi ad accertamenti preliminari (anche se non ricorrono fondati sospetti di abuso di alcool); di recarsi presso il più vicino comando o ufficio di polizia per effettuare una prova con etilometro (quando gli accertamenti preliminari hanno dato esito positivo, in casi di fondato sospetto d'abuso o in ogni caso d'incidente); di effettuare un test con etilometro (quando ricorrono i presupposti sopraindicati) ; di prelievo di liquidi biologici o accertamento con etilometro in ambito ospedaliero (quando il conducente è rimasto ferito in un incidente

---

<sup>47</sup> G.PROTOSPATARO – sanzioni per guida in stato di ebbrezza alcolica – dottrina banca dati iter Egaf, 2013, (www.egaf.it).

<sup>48</sup> F.MAZZIOTTA - R.SERINO - E.BIAGETTI - G.PROTOSPATARO – Codice della strada e Regolamento di esecuzione – Forlì, Egaf edizioni, 2014, pp. 308-312.

<sup>49</sup> L. ALIBRANDI – P.CORSO – Codice penale e di procedura penale e leggi complementari – Piacenza, Casa Editrice La Tribuna, 2011, p.287.

stradale ed è stato sottoposto a cure mediche)<sup>50</sup>. Salvo il caso in cui il conducente sia stato vittima di un incidente e sia stato sottoposto a cure mediche (che escludono l'accertamento con altri strumenti) il rifiuto di sottoporsi a prelievo ematico per accertare la presenza di alcool non è mai punibile. Se dal comportamento del conducente si desume inequivocabilmente l'influenza dell'alcool, allora il rifiuto costituisce illecito che può concorrere con il reato di guida in stato di ebbrezza o che, comunque, può essere considerato dal prefetto nel graduare la durata della sanzione della sospensione cautelare della patente prevista per quest'ultimo. Il rifiuto di sottoporsi agli accertamenti, sulla base degli inequivocabili sintomi rilevati dall'accertatore, non esclude la possibilità di denunciare il conducente, anche per il reato di guida in stato di ebbrezza. Viceversa l'ammissione, da parte del conducente, di trovarsi effettivamente in stato di ebbrezza, non può rendere legittimo il rifiuto di sottoporsi all'accertamento strumentale o sanitario. Chiunque rifiuta l'accertamento dello stato di ebbrezza, richiesto dagli organi di polizia stradale, salvo che il fatto configuri un più grave reato, è punito con le stesse pene previste per chi conduce un veicolo in stato di ebbrezza alcolica con valore superiore a 1,5 g/l e contestuale sospensione della patente di guida o del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori per un periodo da 6 mesi a 2 anni. Inoltre viene disposta la confisca del veicolo, salvo che appartenga a persona estranea alla reato. In ogni caso il prefetto, nell'ordinanza con cui, ai sensi dell'art. 223 CDS, dispone la sospensione provvisoria della patente di guida o del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori, ordina al conducente di sottoporsi a visita medica di revisione allo scopo di accertare che non sia un alcolista. Se il conducente non si sottopone all'esame entro 60 giorni dalla contestazione, con provvedimento del prefetto, la patente o il certificato di idoneità alla guida di ciclomotori vengono sospesi a tempo indeterminato fino a quando non sia stata sostenuta la visita medica con esito favorevole. Anche quando il rifiuto sia opposto alla guida di un veicolo che non richiede la patente di guida o del CIGC (certificato di idoneità per la guida dei ciclomotori), a condizione, naturalmente, che il conducente sia titolare di uno di questi titoli abilitativi, può essere disposta dal prefetto anche la revisione di tali titoli. In caso di recidiva nel reato di rifiuto, alla sentenza di condanna consegue anche la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente o del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori, secondo la procedura di cui all'art. 222 CDS. La norma si applica anche nel caso dei conducenti professionali o neopatentati di categoria B.

La guida in stato di ebbrezza in conseguenza dell'assunzione di sostanze alcoliche è considerata un illecito amministrativo se il tasso alcolemico non supera 0,8 g/l ed è punita con sanzioni pecuniarie (tasso alcolemico maggiore di 0 ma non superiore a 0,5 g/l, per conducenti dei veicoli per la cui guida è richiesta la patente professionale) e (tasso alcolemico superiore a 0,5 g/l ma non superiore a 0,8 g/l aumentata di un terzo per i conducenti suddetti, sospensione della patente o del CIGC da 3 a 6 mesi, aumentati da un terzo alla metà per i conducenti "speciali" di cui all'art. 186 bis); mentre, costituisce reato ed è punita in modo progressivamente più grave in relazione al valore del tasso alcolemico rilevato, salvo che, siano ipotizzabili più gravi reati (tasso alcolemico superiore a 0,8 g/l ma non superiore a 1,5 g/l) puniti con ammenda, e arresto fino a 6 mesi con sospensione della patente o del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori da 6 mesi a 1 anno.

Si ha inoltre aumento da un terzo alla metà per i conducenti "speciali" di cui all'art. 186 bis; mentre con tasso alcolemico rilevato superiore a 1,5 g/l si ha l'ammenda e l'arresto da 6 mesi fino a un anno con confisca del veicolo, sospensione della patente o del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori da 1 a 2 anni, revoca della patente nel caso di recidiva nel biennio,

---

<sup>50</sup> G.PROTOSPATARO – prontuario delle violazioni alla circolazione stradale – Forlì, Egaf edizioni, 2014, pp. 806-807.

revoca della patente se il reato è commesso da conducenti di veicoli (o complessi) di m.c. superiore a 3,5 t, autosnodati, autoarticolati, o di veicoli per trasporto persone con più di 8 posti (escluso il conducente); ed anche revoca nel caso di recidiva nel triennio da parte di neopatentati di categoria B o minori di anni 21 o di conducenti che esercitano attività di trasporto di persone o di cose (art. 186 bis CDS). La pena detentiva dell'arresto è perciò prevista solo per valori più elevati di alcool nel sangue congiunta con un'ammenda mentre, in ogni caso, all'accertamento della violazione consegue la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida o del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori con una durata variabile a seconda della gravità del fatto. Nel caso in cui sia superato il valore di 1,5 g/l, è altresì prevista la confisca del veicolo, salvo che appartenga a persona estranea al reato.

Dopo l'accertamento del reato e prima della sentenza di condanna o, comunque, prima dell'accertamento del reato da parte del giudice penale, la sospensione della patente di guida o del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori è disposta dal prefetto; il provvedimento ha natura cautelare ed anticipa il provvedimento definitivo sul quale si pronuncia il giudice con la sentenza di condanna. La durata della sospensione cautelare della patente a seguito di contestazione del reato di guida in stato di ebbrezza è determinata dal prefetto sulla base della gravità dello stato di alterazione e delle conseguenze prodotte e può avere durata massima di 2 anni. Contro il provvedimento di sospensione della patente o del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori è ammesso ricorso in opposizione al giudice di pace. Dopo il giudizio che accerta il reato la sanzione accessoria della sospensione della patente è disposta dal giudice e deve essere prevista anche in caso di patteggiamento o di sospensione condizionale della pena. Le sanzioni previste dall'art. 186 CDS si applicano a qualsiasi conducente prescindendo dal tipo di veicolo che sta guidando, ma la sospensione della patente o del CIGC eventualmente posseduti, non è più prevista quando per la conduzione del veicolo non sono richiesti detti titoli. La revoca della patente di guida o del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori è prevista in caso di recidiva in un biennio del reato di guida in stato di ebbrezza quando il tasso alcolemico rilevato è superiore a 1,5 g/l. La sanzione amministrativa accessoria della revoca è disposta dal giudice con la sentenza di condanna. Prima della definizione del procedimento viene applicata la sospensione cautelare della patente o del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori dal prefetto a seguito dell'accertamento compiuto dagli organi di polizia stradale che, provvedono al ritiro del documento ed alla sua trasmissione in Prefettura.

La patente viene revocata, ai sensi dell'art. 186 bis, nel caso di guida in stato di ebbrezza con un tasso alcolico superiore a 1,5 g/l ai conducenti di veicoli o complessi di m.c. superiore a 3,5 t, autosnodati, autoarticolati, o di veicoli per trasporto persone con più di 8 posti (escluso il conducente); ed è anche revocata nel caso di recidiva nel triennio da parte di neopatentati di categoria B o minori di anni 21 o di conducenti che esercitano attività di trasporto di persone o di cose (art. 186 bis, c. 5). La patente o il certificato di idoneità alla guida di ciclomotori sono altresì revocati quando si sia provocata la morte di una o più persone a seguito della violazione di una norma di comportamento del Codice della Strada commessa in stato di ebbrezza con tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l. La revoca della patente è disposta anche nei confronti di conducenti che provocano incidenti guidando con tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l.

Questi tipi di reato, che dal gennaio 2002 erano stati trasferiti alla competenza del giudice di pace, ma sono tornati ad essere di competenza del tribunale in composizione monocratica per effetto della legge n. 214/2003 e DL n. 117/2007, convertito, con modificazioni, nella legge n. 160/2007.

Il conducente munito di patente italiana o rilasciata da uno Stato membro dell'Unione europea, aggiornata per effetto della residenza in Italia, sorpreso a guidare in stato di ebbrezza, è invitato dal prefetto a sottoporsi ad una visita medica presso una Commissione medica locale allo scopo

di verificare che non sia un bevitore cronico e che conservi i prescritti requisiti psicofisici per guidare. La visita deve essere effettuata entro il termine indicato nella comunicazione del prefetto (termine che, in nessun caso, può essere superiore a 60 giorni). Se il conducente non vi si sottopone entro il termine sopraindicato, la patente è sospesa a tempo indeterminato dal prefetto fino all'esito positivo dell'esame di revisione.

Qualora dall'accertamento del tasso alcolemico risulti un valore superiore a 1,5 grammi per litro (g/l), il prefetto, in via cautelare, dispone la sospensione della patente di guida o del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori fino all'esito della visita medica di revisione. La sospensione cautelare, in tal caso, decorre dal momento in cui viene comunicato al titolare l'obbligo di sottoporsi a visita medica. Se, in conseguenza della revisione imposta ed in occasione della visita medica presso la commissione medica locale il titolare di patente o di certificato di idoneità alla guida di ciclomotori risulta essere un alcolista cronico, la patente di guida o il certificato di idoneità alla guida di ciclomotori possono essere revocati con provvedimento definitivo adottato dal Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale. Quando il conducente è sorpreso a guidare un veicolo in stato di ebbrezza alcolica con un valore corrispondente ad un tasso alcolemico nel sangue superiore 1,5 grammi per litro (g/l), oltre all'applicazione delle pene principali e delle sanzioni amministrative accessorie sulla patente di guida, come in tutti gli altri casi in cui si accerti un tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l, è sempre disposta la confisca del veicolo, salvo che lo stesso appartenga a persona estranea al reato. La misura è applicata anche nel caso in cui il conducente in stato di ebbrezza con tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l provochi un incidente stradale. La misura è disposta dal giudice con la sentenza di condanna e si applica anche nel caso in cui la pronuncia consegua a patteggiamento ovvero nel caso di sospensione condizionale della pena. Se il veicolo non può essere confiscato perché appartiene a persona estranea al reato, la durata della sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente o del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori disposta dal giudice nei confronti del conducente ebbro, è raddoppiata.

Quando il tasso alcolemico accertato è inferiore a 1,5 g/l, invece, la confisca è sempre disposta solo se il reato è commesso alla guida di un ciclomotore o di un motoveicolo. Anche in tale caso, tuttavia, la confisca amministrativa non è possibile se il veicolo appartiene a persona estranea al reato. In caso di accertamento dell'abuso di sostanze alcoliche, la commissione medica che compie gli accertamenti, è chiamata a pronunciarsi sull'idoneità o meno alla guida e, quindi, sulla possibilità che la persona conservi il titolo abilitativo. Tuttavia, visto che gli accertamenti sanitari richiedono, spesso, un tempo piuttosto lungo per le verifiche, alcune commissioni locali hanno elaborato protocolli uniformi per limitare la validità della patente di guida in modo da imporre alla persona di sottoporsi a periodici controlli di conferma dell'idoneità. L'esito della visita di revisione deve essere comunicato al prefetto affinché revochi il provvedimento restituendo la patente o il certificato se era stata disposta la sospensione cautelare a tempo indeterminato di idoneità alla guida, (ovvero, qualora l'esito sia negativo, chiedi all'UMC del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la revoca della patente); se non era stato emesso provvedimento di sospensione cautelare della patente o del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori, non lo emetta trascorso il termine per la presentazione alla visita di revisione. Se la CML "Commissione Medica Locale" ha disposto un periodo di validità della patente diverso da quello indicato nel documento, il prefetto non può trascrivere questa diversa scadenza sul documento ma deve comunicare all'UMC del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'esito della revisione affinché sia aggiornato l'Archivio nazionale degli abilitati alla

guida e sia inviata al conducente un'etichetta di aggiornamento indicante la nuova scadenza di validità<sup>51</sup>.

Se il conducente in stato di ebbrezza provoca un incidente stradale, le sanzioni previste sono raddoppiate ed è disposto il fermo amministrativo del veicolo per 180 giorni salvo che il veicolo appartenga a persona estranea all'illecito.

Viene applicato il fermo amministrativo per tutta la durata prevista di 180 giorni solo nel caso della violazione amministrativa, ossia quando si accerta un tasso alcolemico superiore a 0,5 ma non a 0,8 g/l. Quando invece si supera il limite di 0,8, e si è quindi in presenza di un reato, il fermo è disposto dal giudice dopo la sentenza di condanna, e in tal caso l'accertatore procede a un fermo provvisorio di 30 giorni. Il fermo non si applica quando il valore del tasso alcolemico è superiore a 1,5 g/l, oppure anche quando supera 0,8 ma il veicolo coinvolto è un ciclomotore o un motoveicolo (art. 213, c. 2 sexies, CDS).

In tali casi, infatti, trova applicazione la confisca del veicolo. Quando il reato di guida in stato di ebbrezza alcolica o del rifiuto di sottoporsi agli accertamenti è commesso nelle ore notturne (cioè dalle 22 alle 7 del mattino), l'ammenda prevista è aumentata da un terzo alla metà. Tale incremento della pena pecuniaria opera in ogni caso perché le circostanze attenuanti concorrenti non possono essere ritenute equivalenti o prevalenti con questa aggravante<sup>52</sup>. Non è invece previsto aumento per gli illeciti amministrativi previsti dagli artt. 186 e 186 bis.

#### **4.4 Procedura per la contestazione del reato di guida in stato di ebbrezza e rifiuto di sottoporsi all'accertamento.**

L'accertamento dello stato di ebbrezza o del reato di rifiuto di sottoporsi agli accertamenti impone una serie di adempimenti non solo amministrativi ma anche propriamente di polizia giudiziaria. La persona sottoposta ad accertamento tecnico con etilometro o presso una struttura sanitaria in caso d'incidente è oggetto di un accertamento urgente sulla persona ai sensi dall'art. 354 c. 3 CPP e deve essere, perciò, avvisata che ha la facoltà di farsi assistere da un difensore di fiducia, che può essere presente alle operazioni<sup>53</sup>. L'organo di polizia che procede non ha, tuttavia, l'obbligo di avvisare il difensore nominato dalla persona sottoposta ad accertamento né di attendere il suo arrivo, se è stato avvisato dalla persona sottoposta a controllo. L'accertamento dello stato di ebbrezza impone agli organi accertatori di curare che il conducente non continui a guidare il veicolo, quindi provvedono a ritirare immediatamente la patente o il certificato di idoneità alla guida di ciclomotori e trasmetterla al prefetto competente per il luogo della commessa violazione per l'adozione dei provvedimenti di sospensione cautelare.

Inoltre si assicurano che il veicolo non possa essere più condotto dalla persona ebbra. Salvo che non sia disposto il sequestro per la successiva confisca, quando il conducente è in stato di ebbrezza e nessun'altra persona idonea può prendere il suo posto nella guida, il veicolo può

---

<sup>51</sup> G.FELICE – G.PROTOSPATARO – revisione della patente – dottrina banca dati iter Egaf, 2014, (www.egaf.it).

<sup>52</sup> F.MAZZIOTTA - R.SERINO - E.BIAGETTI - G.PROTOSPATARO – Codice della strada e Regolamento di esecuzione – Forlì, Egaf edizioni, 2014, p. 309.

<sup>53</sup> L. ALIBRANDI – P.CORSO – Codice penale e di procedura penale e leggi complementari – Piacenza, Casa Editrice La Tribuna, 2011, pp.433-434.

essere fatto trasportare, a spese dello stesso conducente, fino a un luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa, dove viene custodito.

Se l'accertamento del tasso alcolemico realizzato con etilometro dà esito positivo, non deve essere redatto il verbale di contestazione previsto dall'art. 200 CDS solo per gli illeciti amministrativi ma occorrerà procedere alla stesura dei seguenti atti di polizia giudiziaria<sup>54</sup>:

*verbale di accertamento* urgente sulle persone al quale vanno allegati e sottoscritti i tagliandi stampati dall'etilometro;

verbale di *elezione di domicilio* e l'eventuale nomina del difensore di fiducia, secondo le forme richieste dall'art. 349

*eventuale autorizzazione* rilasciata a persona idonea per condurre il veicolo fino al luogo indicato dall'interessato oppure fino alla più vicina autorimessa per il combinato disposto degli artt. 186, c. 3, e 218, c. 1, CDS;

verbale di *ritiro del documento* finalizzato alla sospensione della patente o del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori

*annotazione di PG* in cui si descrive sommariamente quanto ha accertato, i sintomi eventualmente rilevati ed i risultati delle prove fornite dall'apparecchio o analisi cliniche.

Secondo le disposizioni dell'art. 366 CPP, i verbali di accertamento urgente sulle persone e quello l'elezione di domicilio, unitamente a tutta la documentazione probatoria dell'esito dell'attività di accertamento svolta sulla persona (copia dei tagliandi stampati dall'apparecchiatura di controllo dell'espirsto), devono essere depositati presso la segreteria del pubblico ministero, affinché del deposito sia dato avviso al difensore nominato. Sia in caso di accertamento della guida in stato di ebbrezza che in caso di rifiuto di sottoporsi ad accertamenti, la patente del trasgressore, anche se trattasi di conducente straniero, deve essere ritirata immediatamente e trasmessa alla prefettura-UTG del luogo della commessa violazione per l'adozione dei provvedimenti di sospensione cautelare. Analogo obbligo è imposto per il certificato di idoneità alla guida di ciclomotori. Quando il veicolo condotto dalla persona in stato di ebbrezza o che si è rifiutata di sottoporsi agli accertamenti del tasso alcolemico è oggetto di confisca, al momento dell'accertamento dell'illecito deve essere sequestrato<sup>55</sup>.

Il veicolo condotto da persona in stato di ebbrezza può essere sequestrato se risulta a questi intestato dall'esame dei documenti di circolazione. Può essere altresì sequestrato quando, pur non essendo intestato alla persona che ha commesso i reati sopraindicati, appartiene ad altra persona che non può ritenersi estranea al reato. La procedura del sequestro non adeguatamente definita ha richiesto spesso precisazioni e interpretazioni, in particolare per l'affidamento del veicolo. Dopo un travagliato susseguirsi di modifiche, infatti, sembra oggi chiaro

che si tratti di un sequestro amministrativo disposto secondo le disposizioni dell'art. 224 ter CDS. In precedenza, invece, si procedeva ai sensi dell'art. 321 c. 3 bis CPP affidando il veicolo sequestrato al trasgressore, salvo che questi avesse già commesso, nel biennio precedente, un reato della stessa specie e sempre che fosse in grado di assumere la custodia. Successivamente con la modifica dell'art. 104 delle disposizioni di attuazione CPP per i veicoli registrati, si era disposta l'esecuzione del sequestro preventivo mediante trascrizione del provvedimento presso

---

<sup>54</sup> L. ALIBRANDI – P.CORSO – Codice penale e di procedura penale e leggi complementari – Piacenza, Casa Editrice La Tribuna, 2011, pp.430-435.

<sup>55</sup> F.MAZZIOTTA - R.SERINO - E.BIAGETTI - G.PROTOSPATARO – Codice della strada e Regolamento di esecuzione – Forlì, Egaf edizioni, 2014, pp. 308-312 e 253-359.

il PRA, su comunicazione del magistrato o dell'organo di PG, senza la materiale sottrazione del veicolo al detentore<sup>56</sup>.

Il nuovo art. 224 ter CDS prevede che, nelle ipotesi di reato per le quali è prevista la sanzione amministrativa accessoria della confisca del veicolo, l'agente o l'organo accertatore della violazione proceda al sequestro secondo la procedura di cui all'art. 213 CDS, in quanto compatibile, con affidamento del veicolo ai soggetti di cui all'art. 214 bis CDS, ossia alle depositerie convenzionate ovvero, se possibile, al trasgressore o al proprietario del veicolo. Anche se qualche dubbio può rimanere circa i casi a cui la nuova procedura è applicabile, non ci sono incertezze circa la sua applicazione alle violazioni degli artt. 186 e 187 essendoci al riguardo un'espressa disposizione del Codice (art. 186 c. 2c, ultimo periodo). Eseguiti tutti gli atti urgenti, l'ufficio da cui dipende l'organo accertatore, deve redigere *notizia di reato* ai sensi dell'art. 347 CPP e trasmetterla alla Procura della Repubblica presso il tribunale del luogo in cui è stato commesso il fatto (che coincide con quello in cui il conducente è stato sorpreso a guidare in stato di ebbrezza o nel quale si è rifiutato di sottoporsi all'esame). Se l'accertamento è stato compiuto con un etilometro, la notizia di reato deve contenere, oltre ai dati essenziali del fatto, anche l'espressa indicazione della marca, del modello, degli estremi dell'omologazione, della matricola, della data dell'ultima visita di revisione (quale risulta dal libretto metrologico) dell'etilometro. Quando l'accertamento, invece, è basato solo su indici sintomatici, questi devono essere descritti in modo dettagliato e senza che possano essere generati equivoci. In caso di accertamento dello stato di ebbrezza in ambito ospedaliero, a seguito di cure o ricovero per incidente stradale, alla notizia di reato va allegato il referto medico<sup>57</sup>. Quando la verifica dello stato di ebbrezza del conducente è effettuata in ambito ospedaliero, cioè quando il controllo viene svolto presso la struttura sanitaria in cui è stato trasportato a seguito dell'incidente stradale in cui è rimasto coinvolto ed i risultati delle analisi di laboratorio effettuate non sono immediatamente disponibili, gli organi di polizia stradale che hanno ordinato il controllo possono procedere al ritiro cautelare della patente di guida o del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori fino a quando i risultati non sono disponibili o, comunque, per i 10 giorni successivi all'accertamento. La possibilità di procedere al ritiro cautelare della patente è subordinata anche alla presenza delle seguenti condizioni: sia stato effettuato un controllo preliminare, anche in ambito ospedaliero attraverso precursore, che abbia fornito esito positivo; vi sia fondato motivo di ritenere che, anche sulla base dei dati sintomatici desunti dalla sua condotta al momento del controllo e successivamente ad esso, il conducente sia in stato di ebbrezza alcolica. La patente o il certificato di idoneità alla guida di ciclomotori sono trattenuti presso l'ufficio o il comando da cui dipende l'accertatore fino a quando non sono acquisiti i risultati degli esami clinici e di laboratorio effettuati. Il conducente a cui è stato ritirato il documento non può essere autorizzato a proseguire il viaggio per evitare che possa costituire pericolo per la circolazione. A seconda dell'esito degli esami, se il conducente è risultato essere effettivamente in stato di ebbrezza, la patente viene trasmessa al prefetto per l'adozione del provvedimento di sospensione provvisoria; se, invece, il conducente è risultato negativo, la patente o il certificato di idoneità alla guida di ciclomotori gli vengono immediatamente restituiti. La patente o il certificato di idoneità alla guida di ciclomotori devono essere comunque restituiti se l'esito degli accertamenti non è disponibile entro i 10 giorni successivi. In caso di circolazione nel periodo di ritiro cautelare del documento, è dubbio se sia possibile applicare le sanzioni dell'art. 216 visto che le disposizioni di questa norma sono richiamate "in quanto

---

<sup>56</sup> L. ALIBRANDI – P.CORSO – Codice penale e di procedura penale e leggi complementari – Piacenza, Casa Editrice La Tribuna, 2011, pp.421-422.

<sup>57</sup> L. ALIBRANDI – P.CORSO – Codice penale e di procedura penale e leggi complementari – Piacenza, Casa Editrice La Tribuna, 2011, p.430.

compatibili" con la particolare procedura di cui si parla. La guida dei veicoli per cui è richiesta la patente professionale rientra nella categoria delle attività pericolose ed è perciò soggetta a specifica regolamentazione. I conducenti professionali di tali veicoli non possono guidare quando sono sotto l'influenza di bevande alcoliche, in quanto il loro tasso alcolico non deve essere superiore a 0, e quindi non possono assumere bevande alcoliche né prima né durante la guida. In tutti i casi di assunzione di bevande alcoliche da parte dei soggetti che svolgono attività pericolose, a prescindere che si trovino o meno in stato di ebbrezza, è prevista l'applicazione di sanzioni amministrative anche nel caso in cui l'esame con l'etilometro risulti positivo con un tasso alcolemico fra lo 0 e 0,5 gr/l<sup>58</sup>. Quando, invece, è accertato lo stato di ebbrezza alcolica (tasso oltre la soglia del 0.8 gr/l) l'illecito assume carattere penale e costituisce giusta causa di licenziamento. Nei confronti di tali soggetti esiste un doppio regime nel senso che quando sono alla guida di veicoli per i quali non è necessaria la patente delle categorie predette mantengono i limiti e le sanzioni di tutti gli altri conducenti. Le funzioni di vigilanza sui lavoratori mobili, in ambito aziendale, sono svolte dai medici competenti, ove previsti. In ogni caso, per l'esercizio dell'attività professionale di trasporto su strada che richieda la patente di guida di categoria C, C+E, D, D+E, l'interessato deve produrre apposita certificazione con cui si esclude che faccia abuso di sostanze alcoliche ovvero uso di sostanze stupefacenti o psicotrope.<sup>59</sup>

#### 4.5 Tecniche di accertamento del tasso alcolemico

L'alcool presente nel sangue del conducente oltre ad essere accertato in ambito ospedaliero, può essere verificato e misurato anche attraverso l'aria espirata con uno strumento omologato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti definito "etilometro". Ogni etilometro deve essere sottoposto a specifiche prove di funzionalità e deve essere munito di un libretto metrologico contenente i dati identificativi, annotazioni e data scadenza, nonché attestazione della sua regolare manutenzione e revisione annuale. Gli accertamenti qualitativi, finalizzati ad accertare l'ingestione di alcool, possono essere effettuati con strumenti, anche non omologati, che misurano l'espirato o che adottano altre metodologie di campionamento<sup>60</sup>. L'alcool presente nell'espirato può essere altresì misurato utilizzando strumenti che possono avere diverse modalità di funzionamento e basarsi su differenti tecniche di misura. I più diffusi sono quelli che sfruttano le seguenti tecniche: colorimetriche "palloncino", elettrochimiche, ad elettroconduttori, fotometriche (assorbimento dei raggi infrarossi) "etilometro". Gli strumenti che si basano su tecniche diverse da quelle dell'assorbimento dell'infrarosso non sono attualmente utilizzabili in Italia come strumenti idonei a certificare lo stato di ebbrezza perché non omologati (né omologabili secondo quanto previsto dalla vigente normativa). Tuttavia il loro utilizzo è ammesso per l'accertamento preliminare come uno strumento di ausilio all'analisi sintomatica che precede il test con etilometro.

La normativa italiana, come quella di alcuni altri paesi europei, permette che gli apparecchi da usare per il rilevamento del tasso alcolemico del sangue prelevino un campione di aria alveolare espirata e che abbiano, come base tecnica di funzionamento, il principio dell'assorbimento

---

<sup>58</sup> G.PROTOSPATARO – prontuario delle violazioni alla circolazione stradale – Forlì, Egaf edizioni, 2014, pp. 799-807.

<sup>59</sup> Dott. G.PIODA – Dott. M. MAZZOTTI – controlli aziendali sui conducenti adibiti a mansioni a rischio – dottrina banca dati iter Egaf, 2009, ([www.egaf.it](http://www.egaf.it)).

<sup>60</sup> G.PROTOSPATARO – etilometro, altri strumenti e tecniche operative di accertamento del tasso alcolemico – dottrina banca dati iter Egaf, 2011, ([www.egaf.it](http://www.egaf.it)).

all'infrarosso. L'analizzatore a raggi infrarossi è costituito da varie parti che, tramite l'impiego di un microprocessore collegato ad un comando sequenziale, garantiscono una sicura misurazione. Il funzionamento pratico dell'apparecchio si può riassumere nel modo seguente: attraverso il boccaglio e il tubo di collegamento, un campione di aria espirata viene introdotto nella camera di misura dell'apparecchio che è mantenuta a temperatura costante da un sistema di riscaldamento a resistenza elettrica. La camera viene quindi chiusa e il campione sottoposto ad un fascio di raggi infrarossi che parte dall'emettitore e raggiunge il trasduttore (rilevatore) posto dall'altra parte della camera. Poiché l'alcool assorbe la radiazione infrarossa, solo una parte dei raggi emessi raggiungeranno il trasduttore; tanto maggiore è la quantità di alcool tanto minore sarà la quantità di raggi infrarossi che riesce a raggiungere il trasduttore. Il trasduttore riesce a leggere tale quantità e ad inviare il relativo segnale ad un microprocessore che calcola, sulla base dei valori di taratura, la quantità di alcool presente nella cella (misurata in mg per litro d'aria espirata) e la rapporta (sulla base del principio di calcolo già illustrato) a quella presente nel sangue. I risultati della misurazione vengono indicati sul display in grammi per litro di sangue (g/l) e documentati mediante la stampante. Durante tutte le fasi di misura, l'apparecchio effettua test di autodiagnosi ed interrompe il processo se rileva anche il più piccolo inconveniente o malfunzionamento.

L'organizzazione e l'effettuazione di servizi di controllo con l'etilometro richiede un'attività preparatoria e di studio delle tecniche operative e per il funzionamento dell'apparecchio e per rendere un controllo efficace sotto il profilo della prevenzione e dell'eventuale repressione dei comportamenti pericolosi dell'utenza stradale, occorre preventivamente analizzare alcuni aspetti operativi. Bisogna individuare i soggetti, i giorni, gli orari e le aree territoriali a maggior rischio; predisporre un efficace dispositivo di controllo, scegliendo la più utile collocazione dell'apparecchio (in posizione fissa o mobile) ed, eventualmente, il veicolo più idoneo per l'effettuazione delle prove (se si sceglie la soluzione in postazione mobile). Poi fermare, controllare e selezionare i conducenti allo scopo di fare un primo screening su base sintomatologia, comportamentale o attraverso l'impiego di dispositivi di rilevamento preliminare (che è necessario visto che non è praticamente possibile sottoporre sistematicamente al controllo con l'etilometro tutti gli utenti fermati), ed infine sottoporre a test di misura con l'etilometro quei soggetti che, sulla base dei dati sintomatici e comportamentali, lasciano presupporre che siano in stato di ebbrezza dovuto all'ingerimento di sostanze alcoliche. Se il test darà esito positivo, andrà identificato il trasgressore, non sarà consentita la prosecuzione del viaggio e andranno redatti gli atti necessari. Inoltre il veicolo da lui condotto sarà affidato a persona in grado di guidare (o in mancanza di questa, andrà fatto recuperare e ricoverare presso un luogo di custodia). Se invece il test fornisce esito negativo, soprattutto quando vi è concomitante presenza di dati sintomatici, che evidenziano un chiaro stato di alterazione psicofisica, è doveroso indagare più approfonditamente sulle cause di tale stato e, se necessario, accompagnare il conducente presso il più vicino centro attrezzato e sottoporlo a prelievo ematico allo scopo di accertare l'eventuale ingestione di sostanze stupefacenti o psicotrope; infatti, l'assunzione di queste sostanze produce, in taluni casi, effetti simili a quelli dell'alcool ma la loro presenza nel sangue non è rilevata dall'etilometro. Prima di iniziare un servizio con l'ausilio dell'etilometro occorre valutare quali sono le ore, i soggetti e le aree territoriali a maggior rischio d'incidente dovuto all'ingestione di sostanze alcoliche. Infatti, solo con un analitico studio di questi fattori l'opera di repressione diventa veramente educativa e contribuisce a creare sicurezza sulle strade.

Sulla base dei dati relativi a conducenti sanzionati, tenendo in considerazione le ultime statistiche rilevate per guida in stato di ebbrezza è possibile affermare che, le ore a maggior rischio sono quelle comprese tra le 2 e le 4 del mattino; infatti, in questa fascia oraria è stata

rilevata la più alta percentuale di conducenti in stato di ebbrezza alcolica (circa il 41%); segue la fascia oraria compresa tra le 4 e le 6 del mattino (con il 37% circa); molto più ridotta è la percentuale di soggetti sorpresi a guidare in stato di ebbrezza nella fascia oraria dalle 22 fino alle 2 del mattino. Gli uomini sono più portati delle donne a porsi alla guida dopo aver fatto abuso di bevande alcoliche (rappresentano il 95% dei soggetti sanzionati). La fascia di età a maggior rischio è quella compresa tra i 23 ed i 27 anni<sup>61</sup>. Quasi tutti gli etilometri in commercio ed in uso presso le forze di polizia italiane possono essere predisposti sia per l'impiego in postazione fissa che per l'utilizzo a bordo di veicoli di servizio. Per evitare l'accompagnamento in caserma, spesso l'etilometro è di tipo mobile, presente a bordo del veicolo dell'organo accertatore. I conducenti da controllare effettuano la prova direttamente nel luogo in cui sono fermati.

È sempre consentita l'effettuazione del test nel caso in cui il conducente sia rimasto coinvolto in un incidente stradale, (anche senza feriti e anche se, almeno apparentemente, egli non manifesta sintomi che possano far presumere che si trovi in stato di ebbrezza). Oltre questo caso è consentito effettuare prove con etilometro solo se hanno dato esito positivo i controlli preliminari ovvero se esiste motivo di ritenere che il conducente si trovi in stato di alterazione psicofisica dovuta all'ingerimento di alcool<sup>62</sup>. Le circostanze che consentono di acquisire un buon motivo per ritenere il conducente in stato di alterazione psicofisica dovuta all'ingestione di alcool consistono nel rilevare nel comportamento del conducente qualcuno dei sintomi che caratterizzano l'ebbrezza o l'ubriachezza (alito alcolemico, respirazione affannosa, disarmonia nei movimenti, movimenti grossolani, ritmo del linguaggio non uniforme, tono della voce tendente all'alto, difficoltà nei movimenti). Per la ricerca di questi indici sintomatici, nella realizzazione di attività di controllo per servizi mirati (in orari e/o luoghi in cui appare presumibile l'aumento del fenomeno della guida in stato di ebbrezza) occorre, da parte degli operatori di polizia, una particolare attenzione al comportamento del conducente, prima del fermo del veicolo sul quale si trova ed immediatamente dopo. Il controllo dovrebbe essere improntato ai seguenti criteri (in ordine logico-cronologico di esecuzione della relativa attività): attenta osservazione del comportamento del conducente prima di fermarlo e subito dopo; verifica della presenza di odore di alcool proveniente dall'interno dell'abitacolo del veicolo; spronare il conducente a parlare, prima con domande generiche (per verificare eventuali difficoltà di espressione verbale e poi con domande specifiche evitando un atteggiamento eccessivamente inquisitorio ma, viceversa, cercando di riuscire ad essere il più possibile convincente ed apparentemente disinteressato alla sua risposta. Quando non sono evidenti i suddetti sintomi caratteristici dello stato di ebbrezza, la legislazione italiana, consente di effettuare test preliminari rivolti ad individuare l'abuso di alcool. Allo scopo di mettere in evidenza difficoltà di coordinamento nei movimenti degli arti superiori, può essere utile invitare il conducente ad effettuare semplici prove di coordinazione (la più comune è quella dell'indice-naso). Allo stesso modo, per notare meglio difficoltà di deambulazione (andatura incerta, a volte barcollante) o di equilibrio; può essere utile invitare il conducente ad effettuare semplici prove di equilibrio.

Sono utili, inoltre, prove di verifica dei riflessi (tempo di reazione a stimoli semplici o complessi), perché un tempo di reazione eccessivamente elevato può essere significativo indice sintomatico di uno stato di alterazione psicofisica che potrebbe essere ricollegabile all'abuso di alcool. Queste prove possono essere effettuate con appositi apparecchi di controllo, ma spesso non in dotazione agli accertatori. Come rapido ed efficace supporto nell'evidenziazione degli indici sintomatici sopra indicati, molto utile può risultare anche l'esame preliminare della

---

<sup>61</sup> ISTAT - Istituto nazionale di statistica - dati statistici incidenti stradali 2013, 2014, ([www.istat.it](http://www.istat.it)).

<sup>62</sup> G.PROTOSPATARO – prontuario delle violazioni alla circolazione stradale – Forlì, Egaf edizioni, 2014, pp. 799-782.

presenza di alcool mediante strumenti per il controllo diversi dall'etilometro denominati “precursori”. L'impiego di queste apparecchiature non è regolamentato in modo rigoroso per lasciare la massima libertà di scelta e d'impiego alle forze di polizia. Si possono utilizzare apparecchiature o test monouso per un rapido esame preliminare, utile per confermare o smentire la valutazione fatta sulla base dell'esame visivo dell'operatore. Se l'esame preliminare dà esito positivo si procederà alla successiva sottoposizione del conducente alle due prove con etilometro che consentono di acquisire il valore esatto dello stato di intossicazione ed eventualmente procedere all'applicazione delle sanzioni previste dall'art. 186 CDS. Per effettuare una prova del tasso alcolico vanno rispettate specifiche procedure affinché la prova risulti valida ed in particolare occorre predisporre l'etilometro per la prova; effettuare i due test secondo precise modalità e tempistica, accertare che non si verifichino condizioni di invalidità della prova. Prima di effettuare una prova del tasso alcolico dell'espirstato, l'apparecchio deve essere predisposto nelle corrette condizioni d'esercizio. In particolare occorre che: l'apparecchio sia correttamente alimentato; la temperatura ambientale sia compresa tra 0 e 40 °C; nell'ambiente o nelle vicinanze dell'apparecchio non siano presenti vapori di alcool; nell'ambiente o nelle vicinanze dell'apparecchio non siano presenti in concentrazioni massicce residui di combustione; sia effettuato il corretto riscaldamento della camera di misura. Può essere considerato in stato di ebbrezza solo il conducente che presenti una concentrazione alcolemica superiore a 0,50 g/l quale risultante di almeno due prove concordanti, effettuate ad un intervallo tassativo di tempo di 5 minuti. Perciò, una volta selezionato il conducente da sottoporre al test e predisposto l'apparecchio, devono essere effettuate due misure successive alla distanza di almeno 5 minuti l'una dall'altra. Anche se non sono considerati tecnicamente in stato di ebbrezza quando il tasso alcolemico è inferiore a 0,5 g/l, i conducenti delle categorie di cui all'art. 186 bis c. 1 (minori di 21 anni, neopatentati, conducenti professionali) sono soggetti a una sanzione amministrativa pecuniaria<sup>63</sup>.

#### **4.6 Controlli aziendali sui conducenti per l'accertamento dell'assenza di alcool-dipendenza**

Nell'ambito della disciplina della tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro è previsto il coinvolgimento diretto del medico del lavoro (denominato medico competente) per i controlli di sorveglianza sanitaria previsti fra l'altro nelle mansioni che comportino rischi per la sicurezza, la incolumità e la salute di terzi, pur nel rispetto dei diritti costituzionali della persona che, in taluni casi, vietano o pongono limiti all'effettuazione di esami. Fra le mansioni che comportano rischi per i terzi sono state espressamente indicate le attività di trasporto di passeggeri e di merci pericolose, e i soggetti coinvolti sono stati individuati nei conducenti di veicoli stradali per i quali è richiesto il possesso della patente di guida categoria C, D, E, certificato di abilitazione professionale (CAP) per la guida di taxi o di veicoli in servizio di noleggio con conducente, certificato di formazione professionale (CFP) per guida di veicoli che trasportano merci pericolose su strada. Per i lavoratori addetti a tali attività sono perciò previsti accertamenti sanitari preventivi e periodici, mediante specifiche procedure diagnostiche e medico-legali per l'accertamento dell'assenza di uso/abuso di alcool o stati di

---

<sup>63</sup> G.PROTOSPATARO – etilometro, altri strumenti e tecniche operative di accertamento del tasso alcolemico – dottrina banca dati iter Egaf, 2011, ([www.egaf.it](http://www.egaf.it)).

alcool-dipendenza, tossicodipendenza e/o assunzione di sostanze stupefacenti. Questi controlli non vanno confusi con analoghi controlli che avvengono su strada sia relativamente all'alcool che per droghe perché nascono da due diverse discipline aventi finalità diverse (i controlli aziendali dal DLG n. 81/2008 mentre i controlli su strada dagli articoli 186 e 187 del CDS), ma che entrambi hanno come obiettivo la sicurezza delle persone in generale<sup>64</sup>.

Una procedura diagnostica e medico legale standard da seguire da parte del medico competente non è stata ancora istituita (come invece per le sostanze stupefacenti). Per questo motivo varie perplessità normative e difficoltà operative sembrano rendere difficoltoso il nuovo ruolo del medico competente nella legittimazione dei controlli aziendali. Ci riferiamo in particolare al problema dei degni esami alcolimetrici con affidabile apparecchiatura, alla interpretazione dei risultati (tasso rilevato e stato di ebrezza) alla conservazione del risultato alcolimetrico (necessità di uno scontrino di stampa che segnali data, orario e numero assegnato al lavoratore), all'eventuale contenzioso sindacale.

Le procedure per gli accertamenti sanitari di assenza di tossicodipendenza o di assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope in lavoratori addetti a mansioni che comportino particolari rischi per la sicurezza, l'incolumità e la salute di terzi (sono state dettagliatamente disciplinate con provvedimento Conferenza Stato-regioni 18.9.2008. Appare pertanto indispensabile, l'inserimento di questo protocollo sanitario di controlli per sostanze stupefacenti e psicotrope, nel documento di valutazione del rischio aziendale. Il datore di lavoro comunica al medico competente i nominativi dei conducenti da sottoporre ad accertamento. Gli accertamenti di idoneità alla mansione di conducente devono avvenire prima dell'affidamento e dello svolgimento della mansione a rischio. Quindi è necessario un risultato di negatività prima dell'inizio della attività. Successivamente il conducente è sottoposto ad un accertamento periodico a frequenza annuale e non prevedibile da parte del lavoratore. Ulteriori possibilità di accertamento sono in caso di ragionevole dubbio del mantenimento dei requisiti, oppure dopo un incidente stradale. Infine prima del suo rientro nella mansione di conducente, il lavoratore già sottoposto a sospensione per pregresso esito positivo per assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, dovrà essere controllato ad intervalli regolari (monitoraggio cautelativo). Il medico competente, entro trenta giorni dalla trasmissione dell'elenco, stabilisce la data degli accertamenti in accordo con il datore di lavoro e con un preavviso al conducente di non più di 24 ore dalla data stabilita per l'accertamento. L'accertamento da parte del medico competente comprende una visita medica per identificare segni e sintomi di assunzione di sostanze e un test analitico di primo livello. La visita medica deve essere completata mediante esame tossicologico di primo livello il cui esito, se positivo, dovrà essere confermato con test cromatografico accoppiato a spettrometria di massa. I test tossicologico-analitici di primo livello potranno, in alternativa, essere eseguiti presso idonee strutture laboratoristiche autorizzate o presso i laboratori delle strutture sanitarie competenti. Gli esiti dell'accertamento si concluderanno con il giudizio del medico competente, con l'idoneità alla mansione, oppure in caso negativo, la sospensione dalla mansione. In caso di positività degli accertamenti il conducente sarà sospeso in via cautelativa, dopo formale comunicazione allo stesso e contestualmente al datore di lavoro, e dovrà sottoporsi ad ulteriori accertamenti presso la struttura sanitaria di riferimento (in genere il SERT territorialmente competente). Viene comunicata inoltre al lavoratore la possibilità di una revisione del risultato in base al quale è stato espresso il giudizio di non idoneità, che dovrà essere richiesta entro i 10 giorni dalla comunicazione dell'esito di cui sopra. In caso di rifiuto del lavoratore di sottoporsi agli

---

<sup>64</sup> Dott. G.PIODA – Dott. M. MAZZOTTI – controlli aziendali sui conducenti adibiti a mansioni a rischio – dottrina banca dati iter Egaf, 2009, ([www.egaf.it](http://www.egaf.it)).

accertamenti, il medico competente dichiarerà che "non è possibile esprimere giudizio di idoneità per impossibilità materiale ad eseguire gli accertamenti sanitari". Inoltre se il lavoratore non si presenta agli accertamenti senza aver prodotto documentata e valida giustificazione, lo stesso sarà sospeso in via cautelativa dalla mansione a rischio e riconvocato entro 10 giorni, con le modalità normativamente previste.

Il lavoratore potrà accedere ad un percorso di riabilitazione con conservazione del posto di lavoro e non è previsto l'obbligo di comunicazione all'UMC o al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la condizione accertata di tossico-dipendenza per i conducenti del trasporto su strada come invece specificatamente indicato per il personale marittimo. Gli accertamenti tossicologici previsti dal presente accordo dovranno essere effettuati da laboratori pubblici o altri autorizzati dalle regioni e dalle province autonome di Trento e Bolzano, specializzati ed in possesso delle necessarie tecnologie ed esperienze e che garantiscano affidabilità ed uniformità nell'effettuazione delle analisi secondo metodiche di qualità condivise.

#### 4.7 Effetti delle droghe in generale

Vengono definite sostanze d'abuso quelle sostanze psicotrope o psicoattive che identificano qualunque sostanza naturale, sintetica o semisintetica che, introdotta nell'organismo, svolge un'azione psicoattiva, nel senso che modifica, esaltando o deprimendo, le condizioni psichiche del soggetto, inducendo assuefazione, dipendenza e disturbi di astinenza. Secondo l'effetto che provocano, le sostanze psicoattive si distinguono in sostanze depressive, stimolanti, psicodislettiche, psichedeliche. In Italia tutti gli stupefacenti e le sostanze psicotrope sono attualmente iscritti in due tabelle che vengono aggiornate ogniqualvolta si presenti la necessità di inserire una nuova sostanza, di variane la collocazione o di provvedere ad un'eventuale cancellazione. Le sostanze d'abuso vengono distinte tra stupefacenti e sostanze psicotrope, e sono costituite principalmente da: oppiacei (morfina, eroina, metadone, ecc.), cocaina, amfetamina, cannabinoidi (marijuana, hashish), derivati amfetaminici (ecstasy e designer drugs), allucinogeni (dietilammide dell'acido lisergico - LSD, mescalina, psilocibina, fenciclidina, ketamina, ecc.); sostanze che hanno attività farmacologica e pertanto sono usate in terapia (farmaci) ovvero: morfina e oppiacei, barbiturici, benzodiazepine (diazepam, flunitrazepam, lorazepam, ecc.), amfetamine anoressizzanti (amfepramone, benzamfetamina), medicinali cannabinoidi.

Queste sostanze agendo sul sistema nervoso centrale (SNC) con effetto depressivo, stimolante o psico-dislettico determinano effetti negativi sulla guida, influenzandone la sicurezza secondo diversi meccanismi<sup>65</sup>.

L'azione degli *oppiacei* si manifesta sul sistema nervoso centrale e in particolare su alcuni recettori, la cui stimolazione provoca effetti analgesici e di depressione delle funzioni fisiologiche (torpore, sonnolenza, cambiamenti di umore, da euforia iniziale ad ansia-angoscia, obnubilamento del sensorio, ecc.). L'assorbimento di queste sostanze può avvenire in vari modi: gastroenterica, inalatoria, nasale, endovenosa o sottocutanea, aspirazione di fumo. In ogni caso, l'assorbimento avviene in un tempo relativamente breve e la durata dell'effetto è compresa tra le 3 e le 6 ore. L'eliminazione avviene principalmente attraverso le urine. Di questa categoria, l'eroina è una delle sostanze d'abuso che provoca il maggior grado di dipendenza e astinenza.

---

<sup>65</sup> Dott. G.PIODA – Dott. M. MAZZOTTI – droghe e loro effetti sull'organismo umano – dottrina banca dati iter Egaf, 2012, ([www.egaf.it](http://www.egaf.it)).

La *cocaina* ha un effetto stimolante e agisce in determinate aree cerebrali implicate nei meccanismi di gratificazione (centri del piacere) provocando effetti di euforia, sensazione di sicurezza e onnipotenza, aumentata lucidità, riduzione della fatica con aumento della capacità lavorativa, ma anche ipertensione e tachicardia. L'effetto della cocaina dura sino a 4-6 ore. Può essere assunta per via: nasale, endovenosa, per inalazione da fumo o per via orale. Anche questa sostanza provoca rapidamente fenomeni di tolleranza, dipendenza e astinenza.

I *cannabinoidi* alterano le percezioni spatio-sensoriali e per questo motivo sono classificati tra le sostanze psicotrope. Solitamente vengono fumati e sono rapidamente assorbiti dall'organismo, ma possono essere consumati anche per via orale come infuso tè o in dolci. L'effetto dei cannabinoidi dura al massimo 3-4 ore e la sostanza viene eliminata per via urinaria. Il fenomeno della dipendenza-tolleranza è di solito relativamente ridotto rispetto ad altre sostanze. Gli *allucinogeni* o sostanze psichedeliche sono sostanze d'abuso accomunate da effetti capaci di provocare profonde alterazioni del senso della realtà con fenomeni allucinatori. Questa sostanza assunta generalmente per via orale, viene usata al momento, in quanto l'effetto di queste sostanze compromette in modo assoluto lo svolgimento delle normali attività quotidiane, determinando effetti dopo circa 30 minuti, che si protraggono per diverse ore.

Le *amfetamine* sono prodotti di sintesi e l'effetto ricercato come sostanza d'abuso è rappresentato da elevazione del tono dell'umore, miglioramento dello stato di vigilanza, sensazione di benessere sino all'onnipotenza, aumento dell'interesse sessuale, riduzione della fatica, del sonno e dell'appetito. La sostanza viene assunta per via orale, inalatoria da fumo, endovenosa e viene rapidamente assorbita dall'organismo raggiungendo la massima presenza nel sangue entro circa 40 minuti, mentre gli effetti persistono per diverse ore. Successivamente viene eliminata nelle urine.

Gli effetti dell' *ecstasy* sono soggettivi e risentono molto del contesto in cui la sostanza viene assunta: resistenza alla fatica con euforia; capacità di superare più facilmente le barriere emotive e comunicative con facilità di parola e intensificazione delle percezioni sensoriali. Queste sensazioni si manifestano entro un'ora dall'assunzione permanendo per alcune ore. Viene molto usata dai frequentatori delle discoteche e il suo uso è in crescente aumento, soprattutto tra i giovani. La dipendenza, tolleranza e astinenza sono poco note e comunque ridotte, mentre la tossicità a lungo termine è molto probabile. In determinate circostanze, l'uso, anche occasionale, può produrre intossicazione acuta che, nei casi più gravi, può essere anche mortale. Gli *psicofarmaci* (barbiturici, benzodiazepine, antidepressivi) generano rischio di gravi intossicazioni acute e tra gli effetti collaterali sono compresi sonnolenza, difficoltà di coordinazione motoria, rischio di incidenti.

Gli effetti sull'organismo dei *nitrati volatili* (popper) o delle sostanze *inalanti* "a bassissimo costo" (Colle, colori e vernici, cherosene, gas delle bombolette spray, diluenti per vernici, smalti, benzine, lacche per capelli, deodoranti, vernici spray, etere, cloroformio, protossido d'azoto) sono rappresentati da euforia, disinibizione comportamentale, disturbi percettivi e allucinazioni visive. A questi effetti seguono frequentemente senso di stanchezza e cefalea. La tossicità a breve termine comprende gravi danni d'organo nonché la possibilità di morte improvvisa. Le complicanze di ordine neuropsichiatrico comprendono convulsioni, encefalopatie, parkinsonismo, neuropatie periferiche.

Alcuni funghi, detti comunemente "funghi magici", contengono psilocina e psilocibina e sono psichedelici e/o allucinogeni molto forti. La psilocibina, infatti, è un composto allucinogeno attivo che si trova in certe specie di funghi. Esistono molte specie di funghi magici; le più conosciute sono: *Psilocybe Cubensis*, *Panaeolus Cyanescens*, *Psilocybe semilanceata*. Questi funghi, dopo essere stati essiccati, possono essere utilizzati come sostanze psicoattive naturali, ma rimangono sempre pericolosi ed illegali.

L'*acido gamma-idrossibutirrico* (GHB) denominato "droga dello stupro" è un farmaco efficace nel trattamento della dipendenza da alcool, ma assunto senza prescrizione medica ed in condizioni di sovradosaggio, può indurre ad uno stato di confusione mentale per la durata di alcune ore. L'assunzione avviene in genere sciogliendo la sostanza in acqua.

Un'altra sostanza che sta diventando sempre più frequente è la *smart drugs* "droghe furbe" (perché non perseguite o perseguibili dalla legge). Si intendono tutta una serie di composti sia di origine naturale (vegetale) che sintetica contenente vitamine (l'efedrina, la caffeina, la taurina ma anche sostanze con caratteristiche allucinogene). Queste bevande energetiche o pastiglie stimolanti assicurano effetti eccitanti pur rimanendo nella legalità (caffeina, ginseng, ecc.) e vengono proposte e consumate soprattutto in ambienti giovanili (discoteche, *rave party* ecc.). Esistono comunque delle piante che sembrano lecite ma che il loro commercio è vietato (*Salvia divinorum* o erba di Maria, Ipomea violacea, Kratom)

## 4.8 Sanzioni per guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti e psicotrope

Il Codice della strada prevede il divieto guidare un veicolo in stato di alterazione psicofisica dopo aver assunto una sostanza stupefacente o psicotropa. Per accertare la presenza di stupefacenti vengono effettuati controlli periodici e a campione sui conducenti. Quando i controlli hanno dato esito positivo e in ogni caso d'incidente o quando si abbia motivo di ritenere che il conducente sia sotto l'effetto di stupefacenti, vengono effettuati accertamenti sanitari. Per chi guida in stato di alterazione psicofisica correlata all'uso di droghe, si applicano sanzioni penali, la sospensione della patente di guida o del CIGC<sup>66</sup> e la confisca del veicolo, salvo che appartenga a persona estranea al reato, nel qual caso la durata della sospensione della patente è raddoppiata. Le sanzioni previste sono aumentate da un terzo alla metà per i conducenti professionali, neopatentati o minori di 21 anni (art. 186 bis, c. 1). Quando il fatto è commesso da conducenti professionali alla guida dei veicoli di cui alla lettera d) del comma 1 dell'art. 186 bis, la patente di guida è sempre revocata; la patente è anche revocata per recidiva nel triennio e nel caso di conducenti che provocano incidenti. Chi si rifiuta di sottoporsi agli accertamenti è punito con sanzioni penali, con la sospensione della patente e con la confisca del veicolo che gli appartiene. Successivamente all'accertamento del reato o in caso di rifiuto, il conducente deve sottoporsi ad accertamenti sanitari per verificare la sua idoneità alla guida. L'uso di sostanze stupefacenti è controllato dagli addetti al servizio di polizia stradale e, per i conducenti professionali, anche dal datore di lavoro e costituisce giusta causa di licenziamento, analogamente all'abuso di alcool<sup>67</sup>.

---

<sup>66</sup> Sigla che indica il certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori, la "vecchia" patente A.

<sup>67</sup> PROTOSPATARO - controlli e sanzioni per la guida sotto l'effetto di stupefacenti – dottrina banca dati iter Egaf, 2011, ([www.egaf.it](http://www.egaf.it)).

## 4.9 Reato per guida sotto l'effetto di stupefacenti o sostanze psicotrope (sanzioni e provvedimenti)

Il Codice della strada punisce chi guida in stato di alterazione dopo aver assunto stupefacenti e chi, senza giustificato motivo, si rifiuta di sottoporsi agli accertamenti sanitari effettuati sul conducente di un veicolo per verificarne la presenza. La guida in stato di alterazione psicofisica dovuta all'uso di stupefacenti non è punita con le stesse sanzioni previste per la guida in stato di ebbrezza alcolica, ma ha un autonomo regime sanzionatorio che prevede l'ammenda da 1.500,00 a 6.000,00 euro e l'arresto da 6 mesi a un anno<sup>68</sup> (*sostituibile, con lavoro di pubblica utilità ai sensi dell'art.187 c. 8 bis*)<sup>69</sup>.

Dopo l'accertamento del reato, il giudice applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida o del CIGC da 1 a 2 anni. La sanzione amministrativa è disposta anche in caso di patteggiamento. La patente è revocata per recidiva nel triennio, e già alla prima infrazione se commessa da conducenti di veicoli pesanti ai sensi dell'art. 186 bis. Con la sentenza di condanna viene disposta la confisca del veicolo, salvo che lo stesso appartenga a persona estranea al reato. La confisca si applica anche nel caso in cui la pronuncia consegua a patteggiamento ovvero nel caso di sospensione condizionale della pena. Qualora non sia possibile applicare la misura della confisca del veicolo, perché questo appartiene a persona estranea al reato, la durata della sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida o del CIGC è raddoppiata. Inoltre il reato di guida dopo aver assunto stupefacenti può concorrere con quello di guida in stato di ebbrezza. Se il conducente, per colpa del suo stato di alterazione psicofisica, provoca un incidente stradale, anche senza feriti, le pene sono raddoppiate. In ogni caso viene disposta dal giudice anche la confisca del veicolo salvo che appartenga a persona estranea al reato.

L'omicidio colposo e le lesioni colpose provocate da conducente in stato di alterazione psicofisica per l'assunzione di stupefacenti sono soggette ad un trattamento sanzionatorio particolarmente importante, attualmente in discussione e soggetto a una prospettiva di riforma. La patente di guida o il CIGC sono revocati, quando il conducente, in stato di alterazione psicofisica da stupefacenti: sia recidivo nel triennio; sia responsabile di incidente stradale; sia alla guida di autobus, di veicoli di massa complessiva superiore a 3,5 t ovvero di complessi di veicoli. Sulla base della certificazione positiva relativa all'uso di sostanze stupefacenti, trasmessa senza ritardo dall'organo di polizia che ha provveduto all'accertamento, il prefetto che dispone la sospensione cautelare della patente o del CIGC deve disporre, anche con lo stesso provvedimento, la revisione, ordinando che il conducente sia sottoposto a visita medica ai sensi dell'art. 119 CDS, finalizzata all'accertamento del permanere dei prescritti requisiti fisici e psichici. La comunicazione dell'obbligo sottoporsi alla revisione viene fatta al conducente entro 30 giorni dalla notizia della certificazione sanitaria e deve riportare il termine, non superiore ad ulteriori 60 giorni, entro il quale il conducente deve sottoporsi a visita. La patente di guida o il CIGC restano sospesi fino all'esito positivo della visita di revisione che deve essere comunicato al prefetto dallo stesso trasgressore. In caso di accertamento di uso di sostanze stupefacenti, la commissione medica che compie gli accertamenti, è chiamata a pronunciarsi sull'idoneità o meno alla guida e, quindi, sulla possibilità che la persona conservi il titolo abilitativo. Tuttavia, visto che gli accertamenti sanitari richiedono, spesso, un tempo

---

<sup>68</sup> F.MAZZIOTTA - R.SERINO - E.BIAGETTI - G.PROTOSPATARO – Codice della strada e Regolamento di esecuzione – Forlì, Egaf edizioni, 2014, pp. 314-318.

<sup>69</sup> M.MESCOLINI – sanzione amministrativa accessoria del lavoro di pubblica utilità – dottrina banca dati iter Egaf, 2006, ([www.egaf.it](http://www.egaf.it)).

piuttosto lungo per le verifiche, alcune commissioni mediche locali hanno elaborato protocolli uniformi per limitare la validità della patente di guida in modo da imporre alla persona di sottoporsi a periodici controlli di conferma dell'idoneità<sup>70</sup>. A seguito della certificazione attestante lo stato di alterazione psicofisica, il prefetto dispone la sospensione cautelare della patente di guida o del CIGC ai sensi dell'art. 223 CDS, determinandone il relativo periodo di durata sulla base della gravità del fatto, all'eventuale recidiva e ad ogni altro elemento rilevante e indicando che la patente è comunque sospesa a tempo indeterminato fino all'esito favorevole della visita di revisione. Non è possibile sospendere la patente o il CIGC se il veicolo condotto in stato di alterazione psicofisica non richiede il possesso di tali documenti di guida. Perciò, se al termine del periodo di sospensione cautelare disposto dal prefetto ai sensi dell'art. 223 CDS, il conducente non si è ancora sottoposto alla prescritta visita di revisione, la patente resta comunque sospesa a tempo indeterminato, fino all'esito positivo della revisione, senza necessità di un nuovo provvedimento del prefetto. Il rifiuto di sottoporsi agli accertamenti sanitari è oggetto delle stesse sanzioni penali previste per il rifiuto di sottoporsi ad accertamento del tasso alcolemico. In caso di recidiva in un biennio, in luogo della sospensione si applica la revoca della patente di guida o del CIGC. Con l'ordinanza con cui è disposta la sospensione della patente di guida o del CIGC, il prefetto ordina al conducente di sottoporsi a visita medica di revisione. Tuttavia, diversamente da quanto previsto in caso di rifiuto di sottoporsi ad accertamento del tasso alcolemico, non è previsto un termine perentorio entro il quale il titolare di patente o di certificato di idoneità per la guida di ciclomotori deve sottoporsi alla visita né la possibilità di sospensione cautelare della patente o del certificato di idoneità per la guida di ciclomotori fino all'esito favorevole dell'esame stesso. In analogia con quanto previsto dall'art. 128 CDS, il termine entro il quale il titolare di patente deve presentarsi a visita medica è fissato dal prefetto nel provvedimento che la dispone (in genere 30 giorni). Qualora il titolare di patente o di del certificato di idoneità per la guida di ciclomotori sia sorpreso a circolare oltre tale termine senza essersi presentato presso la Commissione medica per essere sottoposto alla visita ovvero nel caso in cui, a seguito della visita stessa, sia stato dichiarato temporaneamente inidoneo alla guida, si applicano le sanzioni di cui all'art. 128, c. 2, CDS. Se a seguito della visita medica il titolare di patente risulta inidoneo alla guida, l'UMC dispone la sospensione o la revoca della patente di guida o del CIGC. La sospensione della patente di guida o del CIGC non può essere disposta quando il rifiuto sia opposto alla guida di un veicolo che non richiede questi titoli abilitativi.

Quando il reato di guida in stato di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di stupefacenti o il rifiuto di sottoporsi agli accertamenti è commesso nelle ore notturne (dalle 22 alle 7 del mattino), le sanzioni pecuniarie sono aumentate da un terzo alla metà. Parte di questo incremento di pena serve ad alimentare il Fondo per l'incidentalità notturna. Competente a giudicare il reato di guida in stato di alterazione psicofisica dopo aver assunto stupefacenti è il tribunale in composizione monocratica. Per il reato non è più ammessa l'oblazione. Gli organi di polizia stradale acquisiscono sufficienti elementi dai quali possa desumersi la condotta illecita del conducente che si è posto alla guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope, procedono all'identificazione della persona, chiedendogli di eleggere domicilio e nominare un difensore; sequestrano il veicolo affidandolo in custodia a un soggetto autorizzato affinché sia resa possibile l'applicazione della confisca ai sensi dell'art. 224 ter CDS. Se il veicolo sul quale viaggiava il trasgressore appartiene a persona estranea al reato lo sottraggono temporaneamente alla sua disponibilità e lo affidano ad altra persona che si trova con lui (a meno che anch'essa

---

<sup>70</sup> F.GOFFREDO - G.PROTOSPATARO – revisione della patente – dottrina banca dati iter Egaf, 2014, (www.egaf.it).

non si trovi in stato di alterazione psicofisica) ovvero, in mancanza, lo fanno trasportare e depositare presso un soggetto autorizzato; ritirano immediatamente la patente di guida o il CIGC e li trasmettono al prefetto per l'adozione dei provvedimenti di propria competenza (sospensione cautelare); redigono annotazione dell'attività svolta, sulla base della quale è redatta la notizia di reato da inviare all'AG<sup>71</sup> senza ritardo e depositano nella cancelleria dell'AG la certificazione medica prodotta in occasione dell'accertamento sulla persona compiuto presso la struttura sanitaria dove hanno accompagnato il conducente. L'analisi dello stato di alterazione psicofisica derivante dall'uso di sostanze stupefacenti è considerata a tutti gli effetti accertamento urgente sulla persona, stante la naturale modificabilità del dato che costituisce elemento probatorio di reato. Devono essere perciò attivate le garanzie difensive richiamate per l'analogo accertamento dell'abuso di alcool<sup>72</sup>. L'accertamento dello stato di alterazione psicofisica derivante da assunzione di sostanze stupefacenti determina una serie di obblighi e di adempimenti per l'organo di polizia che vi ha provveduto. L'art. 187 CDS ne individua alcuni e rinvia per gli altri alla normativa sull'uso delle sostanze stupefacenti di cui al DPR 9.10.1990, n. 309 (e successive modificazioni, TU delle leggi in materia di disciplina degli stupefacenti) che prevede che sia tempestivamente informato il prefetto per l'adozione delle opportuni provvedimenti. Questa informativa può ritenersi assorbita dalla trasmissione del certificato medico in questione; tuttavia, se è rinvenuta altra sostanza stupefacente destinata ad uso personale a bordo del veicolo o sulla persona, non ancora utilizzata, deve essere sempre inviata una separata comunicazione al prefetto. Quando i risultati delle analisi di laboratorio effettuate sul conducente sospettato di essere in stato di alterazione psicofisica per assunzione di stupefacenti non sono immediatamente disponibili, gli organi di polizia stradale che hanno ordinato il controllo possono procedere al ritiro cautelare della patente di guida o del CIGC fino a quando i risultati non siano disponibili o, comunque, per i 10 giorni successivi all'accertamento. La possibilità di procedere al ritiro cautelare della patente è subordinata anche alla presenza delle seguenti condizioni: sia stato effettuato un controllo preliminare su strada o in ambito ospedaliero attraverso test speditivi, che abbia fornito esito positivo (cioè abbiano indicato la presenza di sostanza stupefacente nei liquidi biologici); vi sia fondato motivo di ritenere che, anche sulla base dei dati sintomatici desunti dalla sua condotta al momento del controllo e successivamente ad esso, il conducente sia in stato di alterazione per assunzione di stupefacenti. Tale fondato motivo può essere suffragato o sostituito dall'accertamento clinico delle condizioni di alterazione psicofisica del conducente, effettuato da un medico della struttura sanitaria presso la quale è condotto per gli accertamenti. La patente o il CIGC ritirati sono trattenuti presso l'ufficio o il comando da cui dipende l'accertatore fino a quando non sono acquisiti i risultati degli esami clinici e di laboratorio effettuati. Il conducente cui è stata ritirata la patente o il CIGC non può essere autorizzato a proseguire il viaggio per evitare che possa costituire pericolo per la circolazione. In base all'esito degli esami, se il conducente è risultato effettivamente in stato di alterazione, la patente o il certificato di idoneità per la guida di ciclomotori vengono trasmessi al prefetto per l'adozione del provvedimento di sospensione provvisoria; negativo, la patente o il certificato di idoneità per la guida di ciclomotori viene immediatamente restituita. La patente o il certificato di idoneità per la guida di ciclomotori devono essere comunque restituiti se l'esito degli accertamenti non è disponibile entro i 10 giorni successivi.

---

<sup>71</sup> AG – sigla che sta per autorità giudiziaria.

<sup>72</sup> L. ALIBRANDI – P.CORSO – Codice penale e di procedura penale e leggi complementari – Piacenza, Casa Editrice La Tribuna, 2011, pp.433-434.

#### **4.10 Procedura per la contestazione del reato di guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope e rifiuto di sottoporsi all'accertamento.**

Lo stato di alterazione psicofisica deve risultare evidente ma a prescindere che la sostanza stupefacente o psicotropa sia di recente assunzione. Diversamente da quanto accade per l'ebbrezza alcolica, in cui è fissata una soglia legale oltre la quale è presunto lo stato di ebbrezza, non è stabilito un valore percentuale di principio attivo di sostanza stupefacente presente nel sangue che possa far ritenere, in modo presuntivo, che la persona sia sotto l'effetto della sostanza stessa e che, quindi, sia, per ciò stesso, punibile anche in assenza di sintomi evidenti di alterazione psicofisica. Del resto, gli effetti dell'assunzione di sostanze stupefacenti sull'organismo variano in modo significativo a seconda del tipo di sostanza, della quantità di principio attivo contenuto in ogni dose, della concentrazione e delle condizioni individuali di chi ne fa uso. A tale scopo, gli organi di polizia stradale hanno sempre la facoltà di effettuare accertamenti preliminari, non invasivi (tramite campioni di urina, saliva o sudore), su tutti i conducenti allo scopo di verificare l'assunzione di sostanze stupefacenti o di evidenziarne i sintomi<sup>73</sup>. Si possono utilizzare test veloci di tipo colorimetrico, oppure dispositivi portatili di screening che devono essere approvati per l'impiego medico cui sono destinati. Sono consentite anche prove di riflessi o di equilibrio a condizione che altri elementi possano far presumere l'assunzione di sostanza stupefacenti. Durante lo svolgimento degli accertamenti, che devono essere necessariamente effettuati nel luogo in cui il soggetto è stato fermato, devono essere garantite le indispensabili condizioni di riservatezza personale.

Anche se non sono stati effettuati accertamenti preliminari, quando il conducente manifesta un comportamento che, sulla base della comune esperienza, può essere ricollegato all'esistenza di uno stato di alterazione psicofisica dovuta all'uso di stupefacenti, gli organi di polizia stradale possono procedere a controlli più accurati accompagnandolo presso una struttura sanitaria. L'accertamento sanitario è consentito, infine, anche in caso di incidente stradale. La facoltà non si traduce in obbligo di sottoporre, in modo sistematico, ad accertamento sanitario tutti i conducenti coinvolti in incidenti stradali. Infatti, la previsione è comunque da porre in relazione, da una parte alla concreta possibilità di effettuarli in base all'attività compiuta dagli organi di polizia stradale in occasione del sinistro e dall'altra a un'indispensabile valutazione delle effettive condizioni dei conducenti coinvolti. Contrariamente a quanto accade per la guida in stato di ebbrezza alcolica, il reato di guida sotto l'effetto di stupefacenti non può essere contestato solo con l'osservazione del comportamento del conducente che manifesti uno stato di alterazione psicofisica dovuta all'assunzione di sostanze stupefacenti ma occorre un riscontro medico e una verifica analitica che possa correlare in modo certo lo stato di alterazione in cui la persona si trova all'assunzione recente di stupefacenti o sostanze psicotrope. Infatti, l'accertamento dello stato di alterazione da stupefacenti richiede rigorose modalità. Pertanto quando gli accertamenti preliminari forniscono esito positivo o quando si ha altrimenti ragionevole motivo di ritenere che il conducente si trovi sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope, i conducenti, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono essere sottoposti ad accertamenti clinico-tossicologici e strumentali ovvero analitici su campioni di mucosa del cavo orale prelevati a cura di personale sanitario ausiliario delle forze di polizia. Per motivi di costi si può prevedere che gli accertamenti siano effettuati, anziché su campioni di

---

<sup>73</sup> Dott. G.PIODA – Dott. M. MAZZOTTI – modalità di accertamento delle droghe – dottrina banca dati iter Egaf, 2013, ([www.egaf.it](http://www.egaf.it)).

mucosa, su campioni di fluido del cavo orale. Qualora non sia possibile effettuare il prelievo a cura del personale sanitario ausiliario delle forze di polizia ovvero qualora il conducente rifiuti di sottoporsi a tale prelievo, gli agenti di polizia stradale, accompagnano il conducente presso le strutture sanitarie fisse/ mobili afferenti ai suddetti organi di polizia stradale o presso strutture sanitarie pubbliche o equiparate, per il prelievo di campioni di liquidi biologici sui quali svolgere gli esami di laboratorio necessari ad accertare la presenza di sostanze stupefacenti o psicotrope. Le medesime disposizioni si applicano in caso di incidenti, compatibilmente con le attività di rilevamento e di soccorso. Come per l'accertamento preliminare finalizzato alla verifica della presenza di alcool, per questo tipo di controllo non è prevista una procedura particolare per l'accompagnamento né l'espletamento di formalità specifiche. Analogamente a quanto previsto per la guida in stato di ebbrezza, si è inoltre prevista la possibilità di richiedere l'effettuazione degli esami su soggetti coinvolti in incidenti stradali che siano sottoposti a cure mediche presso una struttura sanitaria, con il contestuale rilascio agli organi di polizia stradale della relativa certificazione, comprensiva del tasso alcolemico ed estesa anche alla prognosi delle lesioni accertate, nel rispetto della riservatezza personale. Diversamente da quanto accade per l'ebbrezza alcolica, dato che l'unico strumento diretto di accertamento della presenza di sostanze stupefacenti nell'organismo della persona controllata è rappresentato dall'analisi di liquidi biologici, il legislatore, superando tutte le resistenze giuridiche che si opponevano a questo trattamento sanitario, ha consentito il prelievo di campioni di liquidi biologici (quali sangue, saliva, urina). Per l'accertamento dello stato di attualità d'uso e alterazione derivante da sostanze stupefacenti o psicotrope, è di rilievo probatorio il prelievo ematico. La sua materiale esecuzione, tuttavia, richiede necessariamente il consenso della persona in quanto l'atto è un accertamento diagnostico obbligatorio ma non coattivo. Il prelievo del sangue, infatti, è un atto che rientra in questo caso nella categoria degli accertamenti finalizzati a mere analisi e non già alla prevenzione e cura delle malattie e perciò non rientra tra i trattamenti sanitari obbligatori. L'esame di unica valenza medico legale è il prelievo ematico. Qualora non sia obiettivamente possibile effettuare tale esame, può essere utilizzato al fine di confermare l'assunzione di sostanze stupefacenti il prelievo di campioni di urina combinato con accertamento clinico di alterazione e di saliva. In assenza di consenso al prelievo ematico si può procedere, in ogni caso, a contestare il rifiuto di sottoporsi agli accertamenti per la ricerca di sostanze stupefacenti. Il consenso della persona sottoposta all'accertamento deve essere informato, anche se non è richiesto sia fornito per iscritto. Se il prelievo è già avvenuto ad altri fini, di natura diagnostica-terapeutica, per i quali la persona ha già fornito il suo consenso, i campioni prelevati possono essere utilizzati anche per l'accertamento medico legale finalizzato all'accertamento del reato di guida in stato di alterazione psicofisica a condizione che le metodiche analitiche utilizzate siano compatibili con le finalità medico legali dell'accertamento. Il prelievo ematico è un atto medico e, quindi, deve essere prescritto ed effettuato sotto la supervisione di un medico, ma può essere effettuato materialmente anche da personale infermieristico. Deve essere effettuato con tutte le garanzie di sicurezza imposte dalla scienza medica e nel pieno rispetto della riservatezza e della dignità della persona. Lo stato di alterazione dovuto a stupefacenti o a sostanze psicotrope è accertato attraverso gli esiti del prelievo dei liquidi biologici. Sarebbe oltremodo necessario (sebbene non obbligatorio secondo le disposizioni dell'art. 187, come modificato dalla legge n. 120/2010) allegare anche le risultanze di una visita medica a cui il conducente dovrebbe essere sottoposto. Infatti, attraverso la visita medica possono essere certificati i sintomi dell'alterazione psicofisica mentre attraverso gli esami di laboratorio questi sintomi sono posti in correlazione con l'uso recente di sostanze stupefacenti o psicotrope. La norma del Codice non richiede che la correlazione tra stato di alterazione (che ha una sua evidenza sintomatica) e presenza di tracce di stupefacenti sia dichiarata espressamente dal sanitario che effettua la visita ma consente di

denunciarla per il reato di cui trattasi sulla base delle risultanze positive dei due accertamenti abbinati della polizia giudiziaria, anche in tempi diversi e successivi. Anche se non c'è un'espressa disciplina procedurale, nell'effettuazione dei prelievi di liquidi biologici deve essere garantito il rispetto delle regole di raccolta e di conservazione dei campioni dettate dalla migliore scienza diagnostica. Per consentire la realizzazione di esami di controprova o di conferma, appare opportuno che tutti i campioni prelevati siano suddivisi almeno in due pari aliquote (una per l'accertamento ed una conservata a disposizione dell'AG per eventuali perizie successive di conferma).

La ricerca nel sangue della sostanza stupefacente o psicotropa accoppiata alla positività della stessa nelle urine fornirà la migliore risposta per l'accertamento. La presenza contemporanea nelle urine e nel sangue della sostanza psicoattiva, infatti, indica uno stato di "sotto-effetto" e, pertanto, di condizione disabilitante, mentre la positività urinaria con la contemporanea negatività al prelievo ematico indica una pregressa recente assunzione della sostanza ma senza più lo stato di sotto-effetto. Inoltre la contestuale visita di un medico, accompagnata da una certificazione darà maggior riscontro all'accertamento e quindi alla prova. Gli accertamenti in questione possono essere eseguiti tramite analisi del sangue, urina, saliva, sudore, capello (o matrice cheratinica). Il Sangue rappresenta la matrice biologica ideale per poter accertare lo stato di disabilità alla guida da sostanze stupefacenti e psicotrope. Con le analisi del sangue si ha la certezza di verificare il periodo di "sotto-effetto". Però ci sono molti inconvenienti del prelievo ematico legati all'invasività dell'accertamento, alla presenza di un medico, complessità inerente la disponibilità di attrezzatura di laboratorio, locali igienicamente sicuri, quindi anche ai costi sostenuti. Invece l'accertamento sul campione di urina presenta numerosi vantaggi pratici, tra cui uno dei più importanti è la non-invasività dell'esame, è necessario disporre un locale-bagno adeguato per controllare "a vista" il prelievo. Questo può essere eseguito direttamente sul posto mediante test qualitativi dal quale si evince la recente di sostanze della sostanza, ma anche diversi giorni prima. Gli inconvenienti del prelievo di urina sono legati alla positività anche quando è finito l'effetto disabilitante; possibilità di facile adulterazione del campione e la necessità di conferma del dato qualitativo con contro-analisi. L'accertamento su campione di saliva, molto più semplice degli altri, come avviene con il sangue, indicherebbe il periodo di "sotto-effetto". I vantaggi pratici sarebbero pertanto la non invasività dell'esame con maggior igienicità e minor rischio per l'operatore, possibilità di eseguire il test sul posto con test veloce, senza la presenza di personale medico, ma gli svantaggi sono invece legati a tecnologia richiesta abbastanza sofisticata e costi alti. Il prelievo di sudore trova applicazione nella praticità di raccolta del campione e nella non-invasività. Presenta tuttavia gli stessi inconvenienti dell'urina, poiché la positività del campione è in genere indice di pregressa assunzione, non più di "sotto-effetto". In fine l'analisi del capello o dei peli ascellari e/o pubici, può fornire informazioni sul tempo e sul grado di esposizione alle droghe (mesi o anche anni) a seconda della lunghezza del capello prelevato, ma viene usato prevalentemente per accertare i consumatori abituali di una sostanza stupefacenti.

#### **4.11 Problemi connessi alla conservazione del campione dopo l'accertamento dello stato di ebbrezza o dell'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope**

Per l'accertamento dello stato di ebbrezza alcolica tramite l'impiego dell'etilometro, non esistono problemi rilevanti, in quanto lo strumento risulta omologato, revisionato e le due prove effettuate nei termini prescritti, garantiscono una prova certa. Mentre negli accertamenti sanitari, risulta molto importante preservare l'integrità del campione prelevato al momento delle analisi (sangue, urina, ecc...). Per questo motivo occorrono precise garanzie su tutte le procedure che documentano l'affidabilità della raccolta del campione, il metodo di trasporto, la conservazione del campione e, infine, la fase analitica, la validazione del laboratorio e la refertazione come atto finale. Quindi per preservare la fonte di prova, fino al dibattimento processuale, andrebbe assicurata una vera e propria catena di custodia, consistente nelle procedure documentate che accompagnano il campione dal momento del prelievo al momento dell'analisi, attraversando fasi intermedie di trasporto e conservazione. Lo scopo della catena di custodia è quello di garantire all'indagato e agli accertatori, la massima trasparenza sul metodo utilizzato e la possibilità di chiedere una contro-analisi. Purtroppo pochissime strutture sanitarie hanno previsto protocolli interni per questa procedura di conservazione, e la possibilità di veder annullato in fase processuale tutto l'operato pregresso degli operatori di polizia a seguito degli accertamenti in questione è altissimo<sup>74</sup>.

---

<sup>74</sup> Dott. G.PIODA – Dott. M. MAZZOTTI – modalità di accertamento delle droghe – dottrina banca dati iter Egaf, 2013, ([www.egaf.it](http://www.egaf.it)).

## CAPITOLO 5

### **Tecniche e analisi investigative per la ricostruzione della dinamica dell'incidente stradale.**

#### **5.1 Rilevamento del sinistro per fini giudiziari e amministrativi**

Il sinistro stradale è un evento dannoso accidentale che si verifica sulla strada o sulle sue pertinenze, determinato dall'inadeguata condotta (azione od omissione) posta in essere da una o più persone le quali, alla guida dei veicoli o come pedoni o nell'utilizzo delle cose, creano turbativa alla normale circolazione stradale, tanto da provocare lesioni o morte a persone o ad animali o danni a cose. L'attività svolta in occasione di un sinistro stradale dagli operatori di polizia è particolarmente complessa perché interessa molteplici settori di intervento: dal soccorso all'attività di polizia giudiziaria, attraverso una serie di accertamenti tecnici, alcuni dei quali particolarmente specialistici. Dopo le importantissime prime fasi di intervento sul luogo del sinistro, che consistono nel soccorso alle persone infortunate e rimaste coinvolte nell'incidente stradale e alle opportune segnalazioni per mettere in sicurezza gli utenti della strada, vengono messe in atto tutte quelle tecniche utili alla ricostruzione della dinamica dell'incidente stradale<sup>75</sup>.

Il rilevamento di un sinistro stradale consiste nell'accertamento, nella raccolta, nell'analisi e nella riproduzione descrittiva, grafica, fotografica del luogo del sinistro e di tutti gli elementi costitutivi dell'incidente. Scopo del rilevamento è quello di consentire di determinare le modalità, le cause dirette o indirette, oggettive o soggettive e gli effetti. Come dal disposto dell'art. 11 CDS, che elenca tutti i servizi di polizia stradale, l'accertamento dei relativi reati o trasgressioni amministrative è deputato agli organi di polizia stradale che, tramite il rilevamento dell'incidente stradale, devono fornire all'AG per quanto di competenza penale, e al prefetto, per quanto di competenza amministrativa, elementi utili all'adozione di consequenziali provvedimenti. Ciò che viene riprodotto e che costituisce oggetto dell'attività di chi rileva un sinistro è solo la fase statica del sinistro stesso, poiché eventuali considerazioni sulla dinamica e sulle responsabilità dei conducenti coinvolti non rientrano nella sfera di competenza della polizia stradale, ma spettano esclusivamente all'autorità giudiziaria o a quella amministrativa. A tal fine gli agenti rilevatori, al verificarsi di un sinistro stradale devono usare un'appropriata metodologia per il rilevamento degli elementi per la ricerca delle cause e dei fattori di qualsiasi natura che possano aver influito sulla determinazione dell'evento infortunistico, e quindi alle condotte illecite dei protagonisti (in considerazione del fatto che l'incidente stradale è assai raramente dovuto a caso fortuito o a forza maggiore).

La rilevazione dell'incidente viene documentata attraverso la redazione di una serie di atti in cui sono inseriti tutti i dati dei veicoli, dei conducenti e delle altre persone coinvolte, nonché le dichiarazioni rese dagli interessati e da eventuali testimoni, atti che possono essere corredati da documentazione grafica (disegni planimetrici) o fotografica del luogo, dei veicoli e di ogni altro particolare rilevante. Per tecnica di rilevamento deve intendersi l'analisi minuziosa, precisa e

---

<sup>75</sup> G.PROTOSPATARO – operazioni preliminari per incidente stradale – dottrina banca dati iter infortunistica Egaf, 2014, ([www.egaf.it](http://www.egaf.it)).

documentata dell'ambiente nel quale il sinistro si è verificato, delle tracce e cose lasciate sul terreno e dei particolari utili a chiarire il meccanismo dell'incidente. La tecnica di rilevamento, come ogni attività umana, segue regole e procedure ben precise, che richiedono metodo, competenza, ed esperienza, ossia professionalità.

Sul luogo del sinistro o/e nella sua immediatezza l'attività di rilevamento si concretizza essenzialmente nel compimento di 3 attività:

acquisizione delle tracce, conservazione e descrizione delle prove,  
conservazione delle cose pertinenti (sequestro veicoli, ecc.),  
acquisizione delle informazioni da protagonisti e testimoni.

Questo complesso di attività in cui si sostanzia il rilevamento di un sinistro stradale presuppone il compimento di una serie di operazioni materiali, alcune comuni a tutte le tipologie e classificazioni, altre specifiche per i sinistri aventi conseguenze penali, e la redazione di una serie di atti conseguenti, che possono suddividersi in operazioni urgenti ed in operazioni successive (queste ultime nella prassi sono realizzate in parte dall'accertatore, in parte dagli addetti all'ufficio infortunistica, a seconda dell'organizzazione interna degli uffici). Più precisamente:

sopralluogo (con rilievi planimetrici e fotografici e la descrizione dello stato dei luoghi),  
rinvenimento e conservazione di oggetti o valori,  
recupero e affidamento in custodia di veicoli incidentati non ritirati dai proprietari,  
ricognizione e rimozione di cadavere (in caso di incidenti mortali), previo consenso del PM,  
sequestro dei veicoli o delle cose (in caso di incidenti mortali o con immediata rilevanza penale),  
acquisizione di informazioni da protagonisti, testimoni e passeggeri,  
acquisizione di referti conseguenti al rilevamento sintomatico dello stato psichico e fisico tramite strumentazioni ospedaliere o in dotazione,  
contestazione di violazioni non attinenti alle norme di comportamento (es. veicolo non revisionato);

successivamente verranno poi eseguire le seguenti operazioni:

rilevamento della zona,  
realizzazione della planimetria in scala,  
redazione della dinamica,  
predisposizione del fascicolo fotografico,  
proposte sanzionatorie relative alle norme di comportamento,  
redazione della notizia di reato all'AG in caso di sinistri a rilevanza penale,  
segnalazioni ad enti diversi (UMC, UCI, Prefettura-UTG, ISTAT, ASL, ecc.).

La delimitazione è un'operazione indispensabile (in quanto, dal momento in cui l'operatore di polizia è presente sul luogo del sinistro, è direttamente responsabile della conservazione delle fonti di prova), che si rende necessaria in tutti gli incidenti, specie se con conseguenze gravi, per salvaguardare la permanenza delle tracce e demarcare i punti da rilevare (veicoli, tracce varie, altri elementi ritenuti essenziali). La delimitazione, inoltre, consente all'operatore un intervento in condizioni di maggiore sicurezza e tranquillità. In riferimento alle loro conseguenze, i sinistri stradali possono essere classificati in incidenti:

*con soli danni a cose*: incidente stradale in cui nessuno dei coinvolti ha riportato lesioni, ma ci sono danni materiali a veicoli o a infrastrutture;

*con feriti*: incidente stradale in cui almeno uno dei coinvolti, conducente, passeggero o pedone, ha riportato una delle seguenti lesioni personali:

*lievissime*: quando guariscono in un tempo non superiore a 20 giorni senza postumi permanenti;

*lievi*: quando guariscono in un tempo compreso tra 20 e 40 giorni, o con postumi permanenti lievi, minori del 35%;

*gravi*: quando impediscono di attendere alle normali occupazioni per un tempo superiore a 40 giorni; mettono in pericolo la vita della persona ferita, producono l'indebolimento permanente di un organo o di un senso con postumi permanenti compresi tra il 4 ed il 9%;

*gravissime*: quando provocano: la perdita di un senso o di un arto; una mutilazione che rende inservibile un arto; la perdita dell'uso di un organo o della capacità di procreare; una permanente e grave difficoltà della favella; postumi permanenti di entità superiore al 10%;

*con prognosi riservata*: incidente con lesioni personali molto gravi in cui il medico non è in grado di esprimere (nell'immediatezza del ricovero) un giudizio sul decorso delle lesioni, cioè non può stabilire se la persona ferita vivrà o morirà (destinati a rientrare in una delle altre classificazioni al momento del superamento della riserva o in caso di morte);

*con esito mortale*: incidente stradale che ha cagionato la morte di almeno uno dei coinvolti (conducente, passeggero o pedone)<sup>76</sup>.

## 5.2 Tecniche operative di polizia giudiziaria<sup>77</sup>

Quando il sinistro ha immediata rilevanza penale (come accade nel caso di incidente con esito mortale o con feriti gravi in prognosi riservata) le tecniche operative utilizzate per qualsiasi tipologia di sinistro devono essere adattate alle specifiche circostanze dell'incidente, allo scopo di provvedere ad una più articolata ed accurata attività investigativa che, negli altri tipi d'incidente, ha una minore rilevanza. Le esigenze di assicurazione delle fonti di prova, infatti, in questi casi rendono necessaria una ricerca più dettagliata e complessiva che, in una certa misura, tende a prevalere anche sulle esigenze connesse al ripristino della normale circolazione.

La determinazione del decesso è la prima operazione da compiere in caso di incidenti che vedono coinvolte persone che, dopo il sinistro, giacciono in stato di incoscienza. Tranne il caso in cui il corpo delle persone sia martoriato in modo evidente, con lesioni incompatibili con la sopravvivenza anche secondo la comune esperienza (es. decapitazione, lesioni craniche con perdita di parte della calotta e fuoriuscita di materiale celebrare, schiacciamento dell'addome con eviscerazione, ecc.), il decesso deve essere accertato da personale medico che è obbligato a redigere apposito certificato.

---

<sup>76</sup> G.PROTOSPATARO – classificazione degli incidenti stradali e fenomenologia infortunistica – dottrina banca dati iter infortunistica Egaf, 2014, ([www.egaf.it](http://www.egaf.it)).

<sup>77</sup> G.PROTOSPATARO – indagini e attività specifiche negli incidenti stradali (incidenti mortali, fuga, omissione di soccorso)– dottrina banca dati iter infortunistica Egaf, 2014, ([www.egaf.it](http://www.egaf.it)).

Se al momento dell'arrivo degli agenti rilevatori non è già stato stilato il certificato di constatazione di decesso da un medico sopraggiunto ovvero occasionalmente presente, gli agenti rilevatori devono richiedere l'intervento di una struttura medica specializzata. In mancanza, è possibile far ricorso ad un medico del presidio sanitario più vicino.

Tutte le volte in cui l'intervento medico non sia possibile in tempi brevi e si manifesti anche il più piccolo segno di esistenza in vita della persona, è opportuno disporre l'immediato trasferimento, anche con mezzi di fortuna, presso il più vicino posto di pronto soccorso.

Nel caso il cadavere sia ancora sulla strada, l'agente rilevatore deve: coprirlo con teli o con mezzi di fortuna togliendolo al più presto dalla vista del pubblico; informare immediatamente la centrale operativa affinché provveda a richiedere l'intervento del medico legale per la constatazione di morte e il rilascio del relativo certificato; isolare completamente la zona teatro del sinistro, impedendo a chiunque di accedervi; se necessario, provvedere a deviare il traffico con l'apposizione della prescritta segnaletica; provvedere a dare notizia dell'accaduto all'ufficiale di PG di turno (qualora non abbia egli stesso questa qualifica) per la redazione degli atti di sua esclusiva competenza.

Acquisita la certezza del decesso (attraverso il certificato di constatazione di morte), l'agente rilevatore informa la sala operativa da cui dipende che comunica l'evento al Sostituto procuratore della Repubblica di turno, il quale, se ritiene necessario, interviene personalmente, oppure autorizza verbalmente la rimozione della salma.

Prima di procedere all'operazione e consegnare la salma al personale specializzato, l'ufficiale di PG presente deve:

*acquisire*, previa ispezione negli indumenti o negli effetti personali (borsa, ecc.), i documenti di identificazione della vittima ed ogni altro oggetto utile alla sua identificazione (da conservare agli atti, insieme al verbale di sopralluogo). È utile una descrizione della persona (statura, razza, sesso, ecc.) e la precisazione che l'identità è desunta dai documenti rinvenuti (o da testimonianze, ecc.);

*prelevare*, previa ispezione negli indumenti o negli effetti personali (borsa, ecc.), denaro e oggetti di valore eventualmente posseduti dalla vittima, elencandoli in apposito verbale di rinvenimento, da conservare e consegnare all'ufficio da cui dipende;

*compilare* apposito verbale di "rimozione di cadavere" (che, tuttavia, nella prassi di alcuni uffici giudiziari non è richiesto).

A mezzo dei necrofori o di altro personale specializzato competente per territorio, eventualmente richiesto tramite l'operatore della centrale operativa, la salma deve essere rimossa ed inviata all'istituto di medicina legale o presso la camera mortuaria a disposizione dell'AG.

La pietosa operazione di *informazione dei prossimi congiunti* deve essere compiuta tenendo conto delle circostanze contingenti. Tuttavia, i principi di deontologia professionale impongono il rispetto almeno delle seguenti regole:

i prossimi congiunti da avvisare devono essere individuati - se possibile - in base alla posizione anagrafica della vittima, privilegiando coloro che risultano essere stati conviventi con la stessa (in genere, nell'ordine, coniuge, convivente di fatto, figli, fratelli, sorelle, affini, altri parenti in ordine di grado);

salvo casi di reale impossibilità di raggiungere i prossimi congiunti in tempi brevi (ad esempio perché non si trovano nella abituale dimora e non si conosce la loro temporanea ubicazione), l'avviso, in genere, non deve essere fatto telefonicamente ma personalmente, dal più alto in grado degli operatori di polizia presenti;

se i prossimi congiunti non risiedono nello stesso comune (o in uno limitrofo) rispetto al luogo in cui è avvenuto l'incidente, è necessario interessare l'organo di polizia più vicino affinché, attraverso propri operatori, provveda al pietoso ufficio;

l'avviso deve essere fornito solo dopo che i rilievi sono stati compiuti e la salma è stata composta e rimossa, allo scopo di evitare ai prossimi congiunti del deceduto, che dovessero recarsi sul luogo della sciagura prima della rimozione della salma, l'ulteriore dolore di vedere il proprio caro non ancora composto;

non è opportuno divulgare notizie (soprattutto agli organi di informazione) contenenti il nome del deceduto ovvero consentire l'effettuazione di riprese televisive che lo raffigurino, prima che si abbia la certezza che i prossimi congiunti siano stati avvisati del decesso;

sebbene non esista una prassi codificata e il contenuto dell'avviso sia variabile in funzione di innumerevoli circostanze contingenti, si ritiene sia più conveniente evitare bugie (che alimentano inutili speranze e, spesso, aumentano il dolore dei congiunti per la perdita del loro caro) comunicando immediatamente che la persona è deceduta, indicando genericamente tempi e luoghi dell'evento (senza specificare i dettagli e, soprattutto, senza fornire valutazioni sulle responsabilità).

In caso di incidenti mortali, l'agente rilevatore deve compiere attività e redigere atti di polizia giudiziaria necessari ad impedire che il reato sia portato ad ulteriori conseguenze e per acquisire tutti gli elementi di prova per la valutazione delle eventuali responsabilità penali connesse.

Alcune di queste attività (sopralluogo, assunzione di dichiarazioni, identificazione) sono compiute anche nell'ambito del rilevamento di sinistri con feriti o con soli danni alle cose ma, in relazione all'immediata rilevanza penale dell'evento infortunistico conseguente alla morte di una o più persone, devono essere adottate cautele e garanzie particolari, documentando tutto con atti (verbali) aventi forma e contenuto determinato.

L'agente rilevatore procede all'*identificazione* della persona nei cui confronti vengono svolte le indagini, solitamente tramite un documento d'identità (per i conducenti con la patente di guida).

In particolari casi, all'identificazione delle persone nei cui confronti vengono svolte le indagini può procedersi anche eseguendo, ove occorra, rilievi dattiloscopici, fotografici e antropometrici nonché altri accertamenti necessari.

Si deve invitare la persona nei cui confronti vengono svolte le indagini a dichiarare o *eleggere il domicilio* per le notificazioni a norma dell'art. 161 CPP. Nella circostanza viene sempre redatto il verbale di "identificazione ed elezione di domicilio".

Se la persona rifiuta di farsi identificare ovvero fornisce generalità o documenti d'identificazione in relazione ai quali sussistono sufficienti elementi per ritenerne la falsità, la persona viene accompagnata negli uffici da cui dipende l'agente rilevatore e ivi trattenuta per il tempo necessario alla identificazione e comunque non oltre le dodici ore (art. 66 CPP). Dell'accompagnamento e dell'ora in cui questo è stato compiuto è data immediata

comunicazione al PM, il quale, se ritiene che non ricorrano le condizioni previste, ordina il rilascio della persona accompagnata. Al PM è data altresì notizia del rilascio e dell'ora in cui esso è avvenuto.

L'agente rilevatore procede altresì all'identificazione delle persone in grado di riferire su circostanze rilevanti per la ricostruzione dei fatti solitamente tramite un documento d'identità (per i conducenti anche tramite la patente di guida).

Negli incidenti con esito mortale, il *verbale di sopralluogo* è sempre obbligatorio e deve essere redatto sul luogo e nell'immediatezza del fatto con la massima cura. Il difensore della persona nei cui confronti vengono svolte le indagini ha la facoltà di presenziare ad accertamenti e rilievi urgenti, senza però diritto di essere preventivamente avvisato. Prima di iniziare le operazioni di accertamento ed i *rilievi sui luoghi e sulle cose*, perciò, l'ufficiale o l'agente di PG che procede al rilevamento dell'incidente deve informare il protagonista del sinistro, nei confronti del quale sono rivolte le indagini, che, se vuole, può avvalersi dell'assistenza di un difensore di fiducia, spettante di diritto.

Si ricorda che dal conferimento dell'incarico l'avvocato è legittimato a compiere investigazioni a favore del suo assistito, anche servendosi della collaborazione di investigatori, consulenti, ecc.

Quando l'avvocato non avesse la possibilità di intervenire in loco tempestivamente, il rilevatore può comunque procedere alle suddette operazioni se hanno carattere d'urgenza.

Devono essere sempre svolti i *rilievi planimetrici e quelli fotografici* che costituiscono parte integrante del verbale di sopralluogo. Se necessario, in relazione al compimento di attività tecniche specifiche, l'agente rilevatore può provvedere alla nomina di un *ausiliario tecnico di PG* che compia, sotto la sua diretta percezione, gli atti tecnici necessari (es. smontaggio di parti dei veicoli, rilevamenti planimetrici con strumenti tecnici particolari, fotografie ovvero riprese video, ecc.).

Il *sequestro* è un atto di coercizione reale finalizzato alla conservazione di cose e tracce utili alla prosecuzione delle indagini ed allo svolgersi del procedimento. Rientra, perciò, nell'attività di assicurazione della prova ed è mezzo di ricerca della stessa da parte della PG. Il sequestro che interessa i veicoli coinvolti in un incidente stradale può essere:

penale o probatorio,

preventivo o conservativo.

I veicoli coinvolti in sinistri stradali con immediata rilevanza penale (morte di una o più persone) costituiscono corpo del reato e possono essere oggetto di sequestro da parte degli ufficiali o degli agenti di PG che rilevano l'incidente sia che appartengano agli effettivi responsabili dell'evento, sia che appartengano alle persone che hanno subito le conseguenze del reato. Ai fini dell'applicazione del sequestro probatorio, tuttavia, sebbene in materia esista una prassi molto varia, è opportuno distinguere tra veicoli coinvolti attivamente (che appartengono alle persone ritenute responsabili e nei confronti delle quali sono svolte indagini) e veicoli coinvolti passivamente (che appartengono ad altri soggetti).

Il sequestro dei veicoli coinvolti attivamente è sempre necessario.

Per quanto concerne il sequestro dei veicoli coinvolti passivamente nell'evento infortunistico, gli agenti rilevatori dovranno valutare caso per caso; di norma si procederà al sequestro dei mezzi quando sugli stessi sono presenti tracce biologiche (sangue, frammenti tessutali ed ossei, peli, ecc.), quando abbiano riportato particolari danni o quando vi è la reale possibilità che presentino imperfezioni o inefficienze, riconducibili alle cause del sinistro o in parte determinanti. Al di fuori delle predette finalità di acquisizione e conservazione delle prove, il sequestro (che in questo caso assume la denominazione di preventivo) può essere disposto dal giudice su quelle cose pertinenti al reato la cui libera disponibilità può aggravare o protrarre le conseguenze del reato stesso o agevolare la commissione di altri reati, nonché sulle cose di cui è consentita la confisca.

Nel corso delle indagini preliminari, quando non è possibile per motivi di urgenza attendere il provvedimento del giudice, il sequestro è disposto con decreto motivato del PM.

Negli stessi casi, prima dell'intervento del PM, al sequestro procedono gli ufficiali di PG.

In caso di omicidio colposo causato da investimento o da incidente stradale, gli ufficiali e gli agenti di PG devono procedere al sequestro probatorio dei veicoli coinvolti, secondo le seguenti regole:

*avisano l'indagato* (se possibile) che ha facoltà di farsi assistere dal difensore di fiducia. Qualora il difensore sia in grado di intervenire sollecitamente, tenendo conto della necessità di ripristinare la circolazione, occorre attendere il suo arrivo prima di procedere al sequestro;

*redigono apposito verbale* nel quale si indicano i motivi per cui si è proceduto ed il luogo in cui è custodito il veicolo;

seguono le modalità operative previste per il recupero con *custodia* del veicolo.

il veicolo è consegnato alla persona che effettua il recupero (previa identificazione personale, se non conosciuto) e *affidato in custodia* al responsabile del deposito autorizzato presso cui è trasportato;

dell'affidamento in custodia è redatto apposito verbale di incarico, fatto sottoscrivere, per ricevuta, dal custode (che si assume, così, tutti gli obblighi giuridici conseguenti).

Il verbale di sequestro deve essere trasmesso immediatamente, e comunque non oltre le 48 ore, al PM del luogo in cui il sequestro è stato eseguito, al fine della convalida. Il dissequestro può essere ordinato dall'AG quando cessino i motivi che hanno generato il provvedimento (sciolta prognosi riservata, perizia eseguita, cessazione del pericolo di inquinamento di prove).

Le *dichiarazioni* delle parti coinvolte e dei testimoni sono essenziali in occasione del rilevamento di sinistri aventi rilevanza penale immediata. Quando possibile, le dichiarazioni devono essere acquisite sul luogo del sinistro, per più ragioni tra cui:

la necessità che gli agenti rilevatori abbiano la visione più chiara possibile dell'accaduto;

l'eventualità che il passare del tempo possa far dimenticare particolari utili alla ricostruzione del sinistro;

la possibilità che il trascorrere del tempo possa favorire un inquinamento della testimonianza, causato da motivi vari.

Per ottenere dichiarazioni utili ai fini dell'attività di indagine, occorre procedere alla loro acquisizione con tecnica e metodo.

Prima di porre eventuali domande, è necessario chiedere alla persona di esporre spontaneamente ciò che ha fatto, visto ovvero udito senza interrompere il suo racconto (salvo che stia andando fuori tema oppure indugi in descrizioni di particolari inutili).

Le domande da porre dopo la descrizione spontanea della persona devono essere limitate ai fatti e devono servire a precisare meglio ciò che la persona ha detto o ad evidenziare eventuali reticenze o menzogne.

Occorre ricordare che la precisione e l'accuratezza della descrizione di un fatto da parte dei protagonisti o dei testimoni dipende essenzialmente dal tempo trascorso dal fatto stesso (più tempo passa, più il ricordo si affievolisce, soprattutto nei particolari), dalla durata dell'osservazione (più il tempo è lungo, più i particolari sono nitidi) e dalle condizioni psicofisiche in cui si trova la persona al momento della deposizione (nell'immediatezza dell'incidente possono sopravvenire stati di agitazione, di ansia, di shock, che condizionano negativamente l'attendibilità della dichiarazione resa). Occorre però considerare anche che, soprattutto quando è passato molto tempo, l'eccessiva precisione può essere sintomatica di ricostruzione autonoma del teste e non di semplice restituzione del fatto testimoniato.

Per verificare l'attendibilità delle dichiarazioni rese, soprattutto ai fini della prosecuzione dell'indagine, occorre verificare l'esistenza di alcune condizioni: assenza di indici sintomatici di menzogna o reticenza, spontaneità della dichiarazione ed assenza di un interesse personale (diretto o indiretto) nella vicenda infortunistica, correlazione e concordanza della deposizione con i fatti accertati e con le deposizioni rese da altre persone (sempre che sia escluso il reciproco condizionamento nei contenuti), assenza di condizioni patologiche (shock, stati di alterazione psicofisica, ecc.) o fisiologiche (giovane età o età molto avanzata) che devono essere eventualmente indicate ai fini della loro interpretazione da parte di analisti specializzati (psicologi).

Nel caso di sinistri a rilevanza penale, gli ufficiali e gli agenti di PG debbono assumere *informazioni* sul luogo o nell'immediatezza del fatto dalle persone in grado di riferire sulle circostanze utili ai fini delle indagini.

Fra le persone informate sui fatti sono da comprendere non soltanto i "*testimoni*" veri e propri, ma altresì le persone offese o danneggiate dal sinistro e l'indagato. È dato inconfutabile, infatti, che l'attività di indagine possa ricevere contributo da persone diverse dall'indagato; persone che hanno assistito allo svolgimento dei fatti o che comunque sono a conoscenza di notizie che possano rivelarsi importanti per completare l'attività istruttoria. Essenziali riferimenti possono provenire anche dalla stessa parte lesa o soggetto danneggiato dal reato.

Non è compito degli agenti operanti stabilire se i testi sono attendibili o credibili; spetterà al giudice effettuare tale verifica, quindi, anche persone quali i trasportati, i parenti (questi hanno la facoltà di astenersi), persone incapaci o i minori possono rendere testimonianza. Difficilmente i testi riescono ad essere obiettivi, fornendo, di solito, una loro interpretazione del fatto, ricercando loro stessi i colpevoli e le cause dell'evento, dal momento che, per l'imprevedibilità

dell'incidente, hanno impressa in mente la parte più spettacolare o finale del sinistro e non quella iniziale. Quando l'attenzione del teste prima del sinistro era rivolta ad altro, anche se non altrove, è molto difficile che possa essere correttamente memorizzata la fase d'urto perché essa si svolge in tempi troppo brevi. Le dichiarazioni dei testimoni possono vertere sia su fatti materiali riguardanti le condizioni presenti al momento del sinistro (intensità del traffico, veicoli perturbatori, visibilità, posizione in cui si trovavano i feriti, ecc.), sia su valutazioni uditive e visive, riguardanti cioè quello che hanno sentito o visto dal punto di osservazione in cui si trovavano.

Se il teste riferirà fatti da lui visti e uditi verrà considerato un teste "diretto" mentre sarà "indiretto" se riporterà fatti uditi narrare da altre persone presenti al verificarsi del fatto.

Le *dichiarazioni* dei protagonisti nei confronti dei quali vengono svolte le indagini, nel caso di sinistri a rilevanza penale immediata, assumono una diversa valenza e richiedono una differente procedura affinché sia consentita la loro piena utilizzazione in ambito processuale. La vigente normativa disciplina tre tipi di informazioni rese dalla persona nei cui confronti vengono svolte le indagini nel corso di attività di PG:

sommario informazioni fornite dall'indagato;

informazioni rese sul luogo o nell'immediatezza del fatto;

spontanee dichiarazioni.

Per le *sommario informazioni* fornite dall'indagato la legge demanda la loro assunzione ai soli ufficiali di PG. L'assunzione delle informazioni ai sensi dell'art. 350 c. 1 CPP presuppone che l'indagato non si trovi né in stato di arresto né in stato di fermo. Le informazioni non costituiscono interrogatorio (visto che tale atto è attribuzione esclusiva del magistrato, che può tuttavia delegarlo alla PG). e modalità da seguire nel corso dell'assunzione di informazioni sono disciplinate dall'art. 64 CPP. Non devono così essere utilizzati, neppure con il consenso dell'interessato, metodi o tecniche atti ad influire sulla libertà di autodeterminazione o ad alterare la capacità di ricordare o valutare i fatti. Deve essere ricordata all'indagato la facoltà di non rispondere. Del soggetto nei cui confronti si procede all'assunzione di informazioni (ai sensi dell'art. 350 c. 1 CPP) devono essere preliminarmente assunte le generalità previa ammonizione delle sanzioni penali in caso di rifiuto di fornirle o quando sono fornite false. L'indagato viene invitato a nominare un proprio difensore di fiducia e, se sprovvisto, si ricorre al difensore d'ufficio, individuabile dagli elenchi dell'ordine forense. Nel caso in cui né il difensore fiduciario né quello d'ufficio risultino reperibili, l'ufficiale di PG procedente deve darne informazione al PM competente che provvederà alla nomina di altro difensore. In caso di assistenza del difensore d'ufficio per mancata reperibilità del difensore di fiducia, se quest'ultimo sopraggiunge, il primo decade dal suo mandato, salvo che l'indagato non intenda avvalersene quale codifensore di fiducia. Non si può mai procedere senza la presenza del difensore. Ai sensi dell'art. 357 c. 2 lettera B) CPP, delle informazioni rese dall'indagato dovrà essere redatto verbale. In sede di sommario informazioni, non devono inoltre essere formulate le tipiche "a domanda risponde (ADR)", poiché le prove debbono essere tutte formate in contraddittorio.

Le *informazioni rese sul luogo o nell'immediatezza del fatto* sono necessarie per ottenere notizie ed indicazioni utili ai fini all'immediata prosecuzione delle indagini e possono essere assunte anche da persona arrestata o fermata. Non richiedono l'obbligatoria presenza del difensore, che non deve neppure essere avvisato pur essendone consentita la presenza (tuttavia, se intende

intervenire può farlo solo a condizione che non cagioni ritardo nell'attività d'indagine in corso). Nel caso di assenza del difensore, delle notizie o indicazioni assunte non può farsi alcuna documentazione e utilizzazione; non deve dunque essere redatto alcun verbale e le notizie utili alla prosecuzione delle indagini non devono essere formalizzate in nessun atto. L'ufficiale di PG può tuttavia annotare, a titolo personale, quanto riferito dall'autore delle predette notizie, al solo fine del proseguimento delle indagini.

Gli ufficiali e gli agenti possono ricevere *spontanee dichiarazioni* da parte dell'indagato. Di regola le dichiarazioni rese ai sensi dell'art. 350 c. 7 CPP non sono utilizzabili ovvero non fanno parte del fascicolo processuale e quindi sono prive di valore probatorio (di esse non è consentita l'utilizzazione agli effetti del giudizio, salvo quanto disposto dall'art. 503 c. 3 CPP). Non deve essere formulato l'avvertimento circa la facoltà di astenersi dal rispondere, in quanto la caratteristica dell'atto è quella di una semplice registrazione delle dichiarazioni rese spontaneamente, cioè non sollecitate da domande. Non è necessaria la presenza del difensore (che tuttavia, se vuole, può intervenire).

Per poter stabilire il più esattamente possibile il comportamento mantenuto dai protagonisti, occorre chiedere loro, in sequenza, almeno le seguenti informazioni:

la via o la carreggiata di percorrenza, con l'indicazione della provenienza e della destinazione;

l'intenzione di effettuare qualsiasi manovra per immettersi o dirigersi in una certa località e lo scopo, precisando eventualmente l'ora in cui avrebbe dovuto raggiungere il luogo prestabilito;

la parte della carreggiata occupata e la velocità mantenuta;

se il veicolo era seguito, preceduto o affiancato (a destra o a sinistra) da altri automezzi;

nelle ore notturne, quale dispositivo di illuminazione (le sole luci di posizione, anabbaglianti o abbaglianti) o di segnalazione visiva (indicatori direzionali, stop, ecc.) aveva in funzione;

in caso di pioggia, se aveva in funzione il tergilucchetto (ed eventualmente anche il tergilunotto);

la distanza di avvistamento del veicolo antagonista, del pedone o dell'impianto semaforico;

le manovre effettuate ad una certa distanza per evitare l'ostacolo: rallentamento tramite decelerazione oppure inserimento di marcia inferiore, frenata leggera, uso di dispositivo acustico ripetuto o no, uso di anabbaglianti a sprazzi (lampeggio);

le manovre poste in atto dopo aver percepito il pericolo: azione frenante, sterzata o deviazione verso destra o sinistra, frenata o sterzata contemporanea;

la percorrenza del veicolo antagonista ed il comportamento del suo conducente o del pedone;

tutti i particolari successivi alla collisione;

se era a conoscenza dell'esistenza della segnaletica stradale;

se sono state udite frasi inerenti al sinistro, pronunciate dalla controparte o da altre persone accorse subito dopo il fatto.

Tutta l'attività d'indagine della PG, di iniziativa o su delega del PM, deve essere documentata mediante annotazione o verbale.

*L'annotazione* è il modo ordinario di documentazione di tutta l'attività d'iniziativa svolta dalla PG, diversa da quella consistente in atti urgenti e irripetibili. Per le annotazioni non esiste una forma specifica indicata dalla legge, come si deduce dal disposto di cui all'art. 357 c. 1 CPP: *"la PG annota secondo le modalità ritenute idonee ai fini delle indagini, anche sommariamente, tutte le attività svolte, comprese quelle dirette alla individuazione delle fonti di prova"*.

Le forme di redazione dell'annotazione presentano margini di discrezionalità, lasciando pertanto alla valutazione dell'operatore di PG il contenuto da dare all'annotazione. Tuttavia, l'art. 115 delle norme di attuazione CPP elenca alcuni elementi che comunque devono risultare da ogni annotazione e precisamente:

l'indicazione dell'ufficiale o dell'agente di PG che ha compiuto le attività d'indagine;

l'indicazione del giorno, dell'ora e del luogo in cui sono state eseguite;

le generalità e le altre indicazioni personali utili per l'identificazione del soggetto dal quale la PG ha eventualmente assunto dichiarazioni;

l'enunciazione succinta del risultato delle attività di indagine.

L'annotazione:

sotto l'aspetto del contenuto, ricalca la tradizionale relazione di servizio;

sotto altri aspetti, presenta differenze sostanziali; infatti con la relazione di servizio l'agente o l'ufficiale porta a conoscenza dell'ufficio a cui appartiene l'attività da lui svolta mentre con l'annotazione è tenuto a documentare quell'attività con modalità diverse e con atti separati.

*Il verbale* è una documentazione più formale rispetto all'annotazione e ne è prevista la redazione necessariamente tutte le volte in cui gli atti sono utilizzabili in giudizio (ad esempio: sequestri, perquisizioni, ispezioni). L'art. 357, c. 2, CPP indica specificatamente per quali atti la PG deve redigere verbale e precisamente:

accertamenti urgenti sui luoghi e sulle cose,

sequestri e perquisizioni,

sommario informazioni rese dalla persona indagata,

informazioni assunte dalle persone informate sui fatti, anche in data successiva (art. 357, c. 2, lettera c, CPP),

accompagnamento per identificazione della persona indagata o del teste,

ricezione di querele o denunce presentate oralmente,

altri atti che descrivono fatti e situazioni compiuti sino a che il PM non abbia impartito le direttive per lo svolgimento delle indagini.

Le indicazioni che il verbale deve contenere sono:

la menzione del luogo, dell'anno, del mese, del giorno e, quando occorre, dell'ora in cui lo stesso è iniziato e terminato;

le generalità delle persone intervenute e le cause, se conosciute, per cui sia eventualmente mancata la presenza di persone che sarebbero dovute intervenire;

la descrizione di quanto l'agente o l'ufficiale di PG ha fatto o ha constatato o di quanto è avvenuto in sua presenza nonché le dichiarazioni ricevute. Per ogni dichiarazione ricevuta deve essere indicato se è stata resa spontaneamente o previa domanda e, in quest'ultimo caso, deve essere riprodotta anche la domanda; se la dichiarazione è stata dettata dal dichiarante o se questi si è avvalso dell'autorizzazione a consultare note scritte (nel quale caso ne deve essere fatta menzione nel verbale);

la sottoscrizione, alla fine di ogni foglio, da parte delle persone intervenute e del pubblico ufficiale che ha redatto il verbale. Se alcuno degli intervenuti non vuole o non è in grado di sottoscrivere, deve esserne fatta menzione nel verbale con l'indicazione del motivo.

Il verbale e l'annotazione, contrariamente a quanto era disposto nell'abrogato Codice di procedura penale, fanno piena prova non più fino a querela di falso ma esclusivamente fino a prova contraria. Gli atti d'indagine devono essere documentati nel corso del loro compimento

ovvero immediatamente dopo, ma solo quando ricorrano insuperabili circostanze, da indicarsi specificatamente, che abbiano impedito la documentazione contestuale.

È sempre urgente contattare e informare immediatamente l'AG, alla quale peraltro la *notizia di reato* può essere comunicata anche in forma orale. Alla comunicazione orale deve seguire senza ritardo quella scritta, allegando gli atti compiuti.

La notizia di reato deve contenere:

gli elementi essenziali del fatto,

le fonti di prova,

le attività svolte dalla PG, che dovranno essere annotate anche sommariamente, secondo le modalità ritenute più idonee ai fini delle indagini, comprese quelle dirette alla individuazione delle fonti di prova; esempio: ore ... del ... identificati i prossimi congiunti da parte del comando di polizia di ...,

le generalità delle persone,

il giorno e l'ora dell'acquisizione della notizia di reato.

Nell'ipotesi di *incidente con "prognosi riservata"* di uno o più dei coinvolti che, ai fini dell'accuratezza nell'attività di rilevamento, dovrebbe essere trattato come mortale, finché non viene sciolta la riserva.

Tuttavia, occorre riferirsi costantemente alla prassi locale instaurata dall'autorità giudiziaria competente (della quale pertanto occorre avere preventiva conoscenza) poiché le misure cautelari e probatorie (ed in particolare il sequestro dei veicoli coinvolti) possono essere consentite o escluse a seconda delle valutazioni generali e di opportunità procedurale da questa fissate. In termini esclusivamente giuridici, infatti, l'incidente che non ha esito mortale, in assenza di querela della persona offesa, non dovrebbe dar luogo ad un'attività di polizia giudiziaria in senso stretto e dovrebbe essere considerato alla stessa stregua di un incidente con lesioni personali gravissime. Tuttavia, in funzione dell'elevata probabilità di decesso a seguito delle lesioni manifestata dai sanitari che hanno in cura l'infortunato, appare condivisibile la prassi giudiziaria di convalidare il sequestro dei veicoli interessati allo scopo di evitare la dispersione di prove essenziali all'accertamento delle responsabilità.

### **5.3 Incidente stradale con fuga ed omissione di soccorso**

L'incidente a seguito del quale uno o più conducenti si siano dati alla fuga senza prestare soccorso deve essere oggetto di una particolare attività di indagine. Dal punto di vista procedurale, essendo la fuga e l'omissione di soccorso reati punibili d'ufficio ai sensi dell'art. 189 CDS, l'attività da compiere in questi casi è assistita da tutte le garanzie giurisdizionali proprie di un incidente stradale con immediata rilevanza penale. È sempre necessario procedere al sequestro di parti del veicolo, che si presume investitore, rinvenute sul luogo del sinistro;

se rinvenuto successivamente, è sempre necessario sequestrare il veicolo investitore;

il sopralluogo deve essere molto accurato e formalizzato con la redazione del relativo verbale;

i rilievi fotografici e planimetrici sono sempre necessari e devono essere particolarmente accurati;

è consentito l'arresto, anche al di fuori dell'ipotesi di flagranza di reato, della persona che si è data alla fuga senza prestare soccorso;

gli eventuali testimoni devono essere sempre sentiti formalmente sul luogo e nell'immediatezza del fatto redigendo verbale di sommarie informazioni;

il referto medico relativo alle lesioni patite dalle persone coinvolte nel sinistro deve essere acquisito immediatamente.

Dal punto di vista operativo, le attività da porre in essere devono seguire un metodo rigoroso, che garantisca la massima tempestività possibile e che prevede tre fasi da completare in precisa successione logico-cronologica.

Acquisizione dei primi elementi utili all'identificazione, operazione necessariamente sommaria, perché finalizzata alla tempestiva informazione di tutti i soggetti operanti sul territorio che possono contribuire alle ricerche. Se si conosce il numero di targa o parte di esso (perché è stato annotato da testimoni o da altri coinvolti) occorre effettuare immediate ricerche presso gli archivi del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici allo scopo di individuare il proprietario ed il luogo in cui risiede, concentrando in questo luogo tutta l'attenzione investigativa immediata. Se non si conosce il numero di targa, è necessario procedere all'identificazione del tipo, del modello e del colore, attraverso:

informazioni testimoniali assunte verbalmente (acquisite formalmente e verbalizzate dopo il completamento delle più urgenti attività di ricerca); i testimoni devono essere sollecitati a ricordare quanti più dettagli possibile (caratteristiche di adesivi sulla carrozzeria, oggetti collocati all'interno, ecc.);

tracce di vernice lasciate dallo stesso su altri veicoli o contro ostacoli fissi;

parti staccatesi a seguito dell'urto (soprattutto dispositivi di illuminazione o di segnalazione che, in genere, hanno una conformazione particolare per ciascun modello di veicolo);

tipologia e localizzazione del danno che dovrebbe presentare, in base alla presenza dei danni sui veicoli o sugli ostacoli fissi contro i quali ha urtato;

connotati della persona alla guida o di eventuali passeggeri.

Segnalazione a tutte le forze di polizia per le ricerche. La segnalazione deve essere quanto più possibile dettagliata; oltre alla targa, o a parte di essa, devono essere indicati tipo, marca, modello, colore, localizzazione dei danni e segni di riconoscimento particolari; deve essere sempre indicata l'ora in cui l'incidente si è verificato e la direzione che ha preso il veicolo datosi alla fuga dopo l'urto. La tempestività con la quale vengono iniziate le ricerche è elemento essenziale per il buon esito delle stesse.

Attività di acquisizione specifica di tracce. In caso di fuga del conducente coinvolto in incidente stradale, alcune attività investigative compiute in occasione di sinistri aventi la stessa dinamica devono essere realizzate con cura particolare, allo scopo di fornire all'AG tutti gli elementi di prova necessari per individuare il responsabile del grave reato. In particolare:

tutti i frammenti, le parti di veicoli o gli altri oggetti presenti sulla scena del sinistro e riferibili allo stesso devono essere localizzati in planimetria, accuratamente fotografati, repertati e sequestrati;

le tracce di frenata presenti, oltre che nel modo già descritto in precedenza, devono essere misurate accuratamente (larghezza, ecc.) e fotografate da vicino (foto macro) allo scopo di consentire la visione dell'impronta del disegno del battistrada;

le tracce di olio motore o di liquidi riferibili al veicolo fuggito devono essere repertate ed acquisite con carta assorbente o con altre tecniche che consentano l'eventuale esame chimico dei componenti;

le tracce di vernice presenti su altri veicoli o su ostacoli fissi devono essere fotografate da vicino e, se possibile, acquisite staccando i residui dal supporto su cui sono depositate e repertandoli adeguatamente

Nel caso di incidenti stradali aventi rilevanza penale immediata (mortalità o con lesioni in presenza di querela degli interessati), *acquisita la notizia di reato*, la PG, senza ritardo, *riferisce al PM* per iscritto gli elementi essenziali del fatto e gli altri elementi sino ad allora raccolti, indicando le fonti di prova e le altre attività compiute, delle quali trasmette la relativa documentazione. Comunica, inoltre, quando è possibile, le generalità, il domicilio e quanto valga all'identificazione della persona nei cui confronti vengono svolte le indagini, della persona offesa e di coloro che siano in grado di riferire su circostanze rilevanti per la ricostruzione dei fatti. Qualora siano stati compiuti atti per i quali è prevista l'assistenza del difensore della persona nei cui confronti vengono svolte le indagini, la comunicazione della notizia di reato è trasmessa al più tardi entro 48 ore dal compimento dell'atto, salve le disposizioni di legge che prevedono termini particolari. Se vi è urgenza (esempio nell'ipotesi d'incidente mortale o con feriti in prognosi riservata) è sempre necessario contattare ed informare l'AG. In questi casi, la notizia può essere comunicata immediatamente (oralmente, a mezzo del telefono o del fax) facendo seguire, senza ritardo, la comunicazione scritta. Con la comunicazione, la PG indica il giorno e l'ora in cui ha acquisito la notizia. La notizia di reato andrà sempre inoltrata all'AG, quand'anche ci si trovasse di fronte ad una verosimile insussistenza di responsabilità di terzi: è il caso dell'automobilista che, per eccesso di velocità, esce di strada e muore, non potendosi escludere a priori il concorso di altre cause nel verificarsi dell'evento; ad esempio anomalie strutturali del veicolo a seguito di recenti riparazioni o anomalie della pavimentazione stradale, della segnaletica o di quant'altro possa partecipare al concretizzarsi del tragico evento. Si avrà, comunque, cura di precisare nel corpo della notizia di reato che *"dagli elementi raccolti nel corso del rilevamento del sinistro pare non emergano responsabilità a carico di terzi"*. Delle lesioni conseguenti a incidenti stradali, quelle che sono perseguibili a querela di parte rientrano nella competenza del giudice di pace, per le altre è competente il tribunale.

In sede di rilievo l'operatore dovrà contestare le infrazioni non attinenti al sinistro, quali, ad esempio, la mancanza al seguito dei documenti (patente di guida, CAP, carta di circolazione,

copertura assicurativa, revisione del veicolo), infrazioni attinenti al foglio di registrazione cronotachigrafo, guida in stato d'ebbrezza, mancanza di casco, ecc. Contestualmente, ove previsto, si dovrà procedere al sequestro amministrativo o al fermo amministrativo o all'applicazione delle altre sanzioni accessorie. La contestazione di violazioni che non si riferiscono o che non hanno connessione né diretta né indiretta con la dinamica del sinistro deve essere effettuata immediatamente se il trasgressore è presente sul luogo del sinistro al momento dell'intervento degli organi di polizia stradale

Le violazioni di norme di comportamento direttamente connesse alla dinamica del sinistro devono essere contestate solo dopo il completamento di tutti i rilievi e la ricostruzione della dinamica del sinistro e, quindi, non possono formare oggetto di contestazione immediata dovendo essere notificate successivamente al trasgressore e agli obbligati in solido. La contestazione di violazioni amministrative o penali collegate al sinistro e alla sua dinamica, infatti, rappresenta un'attività particolarmente delicata perché non deriva dalla diretta percezione del fatto che le costituisce ma deriva da un processo di deduzione successiva.

L'aver individuato la causa del sinistro in un'inosservanza di norme di legge o di comune prudenza da parte di taluni conducenti è circostanza che può costituire elemento per superare la presunzione di responsabilità di cui all'art. 2054 CC, e l'operato degli agenti intervenuti è di fondamentale importanza nella ricostruzione dei fatti, onde consentire l'assunzione dei provvedimenti più giusti ed inoppugnabili. L'accertamento di violazioni in materia di circolazione stradale a carico di un dato conducente o pedone, infatti, in sede di eventuale giudizio civile o penale, può condizionarne l'esito e, in sede di private trattative per il risarcimento dei danni, può essere assunto come indice di colpa, anche quando non ha avuto influenza né diretta né indiretta nella produzione dell'evento. Perciò, appare quanto mai opportuno che gli operatori di polizia stradale vaghino con la dovuta attenzione ogni elemento utile nella stesura della dinamica, evitando superficiali e affrettate conclusioni.

Sebbene la prassi in argomento sia molto variabile in base alle disposizioni operative impartite dai responsabili, appare sempre opportuno che, in calce alla dinamica, gli agenti rilevatori, manifestando un proprio convincimento complessivo sull'evento, avanzino le proposte di contestazione ritenute più opportune. I responsabili degli uffici infortunistica, a cui compete l'analisi complessiva dell'evento, anche sulla base degli ulteriori accertamenti d'ufficio compiuti successivamente, tenendo in considerazione le proposte avanzate dai rilevatori sul luogo e nell'immediatezza del fatto, possono concordare con le conclusioni a cui questi sono giunti oppure ritenere ricorrenti altre violazioni.

Le violazioni attinenti alle norme di comportamento durante la guida di veicoli meritano un'analisi più approfondita e, di norma, non devono essere oggetto di contestazione immediata sul luogo e nell'immediatezza delle attività di rilevamento. Infatti, visto che l'accertamento di queste violazioni non è avvenuto alla presenza dell'operatore di polizia che rileva il sinistro, le contestazioni relative devono essere oggetto di analisi deduttiva, necessariamente successiva, dopo attenta ricostruzione del sinistro e valutazione di tutti gli elementi raccolti.

In ogni caso, anche avendo la possibilità di ricostruire con esattezza tutta la dinamica del sinistro nell'immediatezza delle operazioni di rilevamento ed avendo la contestuale possibilità di accertare eventuali violazioni amministrative, è comunque buona norma non contestarle sul luogo del sinistro, anche per evidenti ragioni di opportunità; è infatti necessario evitare che l'operazione possa condizionare negativamente lo stato d'animo delle persone coinvolte,

innescando accese discussioni di difesa o di reciproca accusa che non giovano alla corretta ricostruzione dei fatti. In questi casi, perciò, completate le operazioni di rilevamento, si invitano i coinvolti a presentarsi immediatamente presso l'ufficio o il comando di appartenenza dell'agente rilevatore, dove, con la necessaria serenità, potranno essere contestate le violazioni accertate, garantendo il corretto esercizio del diritto alla difesa ed evitando ogni possibile pregiudizio alla persona a cui viene contestata l'infrazione.

Per consentire un'esatta ricostruzione della dinamica dell'incidente stradale sia con esito mortale che con feriti è necessario procedere all'effettuazione dei seguenti rilievi descrittivi, fotografici e planimetrici nonché ogni altro accertamento tecnico utile a tale scopo.

## 5.4 Rilievi descrittivi<sup>78</sup>

I *rilievi descrittivi* sono costituiti dall'esatta narrazione della situazione rilevata dall'operatore di polizia e di tutti gli elementi di prova raccolti durante il suo intervento sul luogo in cui si è verificato il sinistro.

La documentazione dell'attività svolta durante il sopralluogo nella forma del verbale è obbligatoria solo negli incidenti che hanno rilevanza penale. Negli altri incidenti, sarebbero sufficienti un'annotazione o una relazione di servizio, contenenti gli elementi di seguito indicati. Tuttavia, trattandosi di attività irripetibile, è sempre opportuno documentarla nella forma del verbale, in modo che possa essere utilizzabile anche in un eventuale contenzioso giudiziario instauratosi successivamente, a seguito di querela conseguente all'insorgere di malattie correlate al sinistro (lesioni personali) e non immediatamente evidenti al momento del rilevamento.

Negli incidenti aventi rilevanza penale immediata (mortalità con omissione di soccorso), l'attività di osservazione metodica compiuta durante il sopralluogo deve essere sempre documentata attraverso un verbale di accertamento o sullo stato dei luoghi e delle cose, previsto dall'art. 354 commi 2 e 3 CPP, che è un atto urgente ed irripetibile e va redatto immediatamente sul luogo del sinistro, in quanto sussiste il pericolo che le cose, le tracce e lo stato dei luoghi del reato si disperdano o modifichino a causa del ripristino della libera circolazione dei veicoli.

La descrizione contenuta nel verbale di sopralluogo presuppone necessariamente un'osservazione molto accurata dell'ambiente e l'ordine di esposizione assume una particolare rilevanza: si deve, infatti, procedere secondo le seguenti regole:

prima di tutto occorre individuare una direzione di riferimento (in genere, quella di uno dei veicoli coinvolti), in modo che le indicazioni degli oggetti abbiano un preciso orientamento cardinale; nella descrizione dei luoghi, assunto il riferimento spaziale indicato al punto precedente, si inizia da destra verso sinistra e dal basso verso l'alto; ogni elemento deve essere descritto dal generale al particolare; la posizione e la direzione degli elementi mobili presenti sul luogo del sinistro devono essere sempre indicate rispetto a quella assunta come riferimento; di ogni oggetto presente nel luogo teatro del sinistro (e che abbia rilevanza con l'evento infortunistico) occorre descrivere la sede, la posizione, la direzione, la forma, le dimensioni ed il colore; il rilievo descrittivo è necessariamente connesso a quello planimetrico e a quello

---

<sup>78</sup> G.PROTOSPATARO – rilievi descrittivi nel sinistro stradale – dottrina banca dati iter infortunistica Egaf, 2014, (www.egaf.it).

fotografico, ai quali occorre fare costantemente riferimento nella descrizione del luogo e delle cose pertinenti al sinistro. La descrizione, infatti, per una più completa rappresentazione di ciò che è stato osservato durante il sopralluogo, è integrata da una serie di fotografie e dalla riproduzione grafica del luogo e delle cose, in modo che, leggendola si possa ricostruire, attraverso le fotografie ed i disegni, un quadro esatto della realtà osservata. Disegno e fotografie devono essere realizzati tenendo conto della sequenza logico-cronologica del verbale del sopralluogo.

La parte introduttiva del verbale di sopralluogo contiene gli elementi generali necessari all'identificazione dei soggetti che l'hanno redatto, alla determinazione della data di redazione, dell'ora di intervento degli agenti rilevatori e di quella della richiesta e all'indicazione delle modalità d'intervento.

Occorre sottolineare l'importanza che alcuni di questi dati rivestono rispetto alle responsabilità civili ed amministrative conseguenti all'attività di rilevamento stradale compiuta dagli operatori di polizia. La data da inserire nel verbale di sopralluogo coincide per lo più con quella del sinistro. Se l'accertamento è compiuto in un giorno diverso, occorre precisarne i motivi. L'individuazione dell'orario in cui l'incidente si è verificato è un'attività particolarmente importante e la relativa indagine richiede scrupolosità ed obiettività. Infatti, tranne i rari casi in cui gli operatori di polizia hanno assistito personalmente al verificarsi dell'evento infortunistico, il loro intervento è solitamente successivo all'evento stesso e, quindi, la determinazione dell'orario è un'operazione di ricostruzione successiva che deve essere compiuta attraverso l'acquisizione ed il confronto di diverse informazioni. Occorre, nell'ordine, procedere a: sentire i protagonisti, i testimoni ed ogni altra persona intervenuta sul luogo del sinistro nell'immediatezza dell'evento; verificare l'orario degli orologi collocati sui cruscotti dei veicoli coinvolti o di quelli al polso dei protagonisti o delle persone coinvolte e eventuali fogli di registrazione inseriti nei cronotachigrafi o dalla memoria dei tachigrafi digitali; quando le persone coinvolte sono state trasportate in ospedale, confrontare l'orario presunto (determinato sulla base delle informazioni precedenti) con quello di arrivo al pronto soccorso o quello d'intervento dei mezzi di soccorso. Quando non è possibile individuare in modo preciso l'orario in cui si è verificato il sinistro, è opportuno annotare la circostanza in modo chiaro, eventualmente riportando l'intervallo di tempo in cui, presumibilmente, si ritiene si sia verificato.

In primo luogo, occorre fissare con esattezza il luogo in cui è avvenuto il sinistro, fornendo un riferimento certo per la descrizione (attraverso la definizione di una direzione di riferimento). Dopo aver fissato in modo chiaro ed inequivocabile il luogo in cui si è verificato il sinistro, si procede con la descrizione delle caratteristiche della strada, delle sue pertinenze e delle sue adiacenze. La descrizione, naturalmente, segue i criteri generali del rilevamento descrittivo (dal generale al particolare, dall'interno all'esterno, da destra verso sinistra, dal basso verso l'alto). La determinazione di una direzione di riferimento è molto importante ai fini della descrizione del luogo del sinistro e contribuisce a fornire metodicità all'osservazione compiuta dall'agente rilevatore. Il luogo del sinistro deve essere definito procedendo dall'individuazione generale del campo del sinistro, fino all'indicazione esatta del punto in cui i veicoli, le persone o le cose si trovano dopo il verificarsi del sinistro stesso. Il campo del sinistro è costituito dall'intero tratto di strada in cui si sono svolte tutte le fasi del sinistro (antecedente, culminante e successiva).

Occorre precisare la localizzazione del territorio di quale comune si è verificato il sinistro poiché questo dato è essenziale per la determinazione della competenza territoriale dell'autorità

giudiziaria e delle autorità amministrative (prefetto, UMC, ecc.). Quando non è possibile determinare in modo immediato e con certezza il comune in cui si trova il luogo del sinistro e non sono presenti sulla strada riferimenti chilometrici (cartelli o pietre miliari) dai quali sia possibile desumere questa informazione, anche in un momento successivo a quello dell'intervento, occorre misurare la distanza tra il punto in cui è avvenuto il sinistro ed un altro punto, topograficamente saliente, facile da rinvenire su mappe o cartine stradali (es. una fontana, un ponte, lo sbocco di una strada laterale, una chiesa, ecc.). Successivamente, terminati i rilievi sul posto, sarà facile individuare la competenza territoriale, riportando tale distanza su una carta stradale della zona (che disponga anche dei confini del comune). Dopo aver individuato, in generale, il luogo del sinistro, occorre specificarne meglio l'ambito e lo sviluppo plano-altimetrico, descrivendo la carreggiata interessata, la direzione della stessa (indispensabile quando trattasi di strade a carreggiate separate) e come è organizzato il traffico che vi si svolge.

Si procede, quindi, all'esatta localizzazione del luogo in cui si è verificato il sinistro e dove si trovano i veicoli in stato di quiete dopo l'evento infortunistico, facendo riferimento a un oggetto avente le caratteristiche di un caposaldo.

Si devono descrivere dettagliatamente la sede stradale e le sue adiacenze, facendo riferimento sempre all'orientamento inizialmente preso in considerazione, menzionando il numero delle carreggiate, la larghezza di ciascuna e la loro suddivisione.

A questo punto il verbale di sopralluogo è riservato alla rappresentazione discorsiva di quello che è stato riprodotto in planimetria per quanto riguarda la posizione terminale dei veicoli e delle persone. Partendo da un punto di origine e procedendo sempre con il medesimo orientamento ben indicato, si dovranno descrivere minuziosamente la precisa posizione e le esatte misure di ciò che è stato rilevato. I veicoli coinvolti nel sinistro possono trovarsi ancora nella posizione in cui erano dopo l'urto, ovvero possono essere stati rimossi per ragioni di sicurezza o di circolazione. Questa circostanza, perciò, deve essere oggetto di specifica annotazione da parte degli agenti rilevatori. Ad esempio, per descrivere la posizione dei veicoli e delle tracce, dopo aver descritto la configurazione dell'ambiente, occorrono riferimenti spaziali come di seguito indicato:

Se i veicoli erano stati rimossi dalla loro posizione di quiete dopo l'urto, occorre specificare da chi e perché erano stati rimossi e dove si trovavano al momento dell'arrivo dei rilevatori. Se, prima della rimozione dalla posizione originaria, i protagonisti (o altri soggetti intervenuti) si sono premurati di demarcare la sagoma dei veicoli sulla pavimentazione, è opportuno dare adeguato risalto a questa circostanza, precisando da chi era stata compiuta la demarcazione. In quest'ultimo caso, peraltro, è opportuno che ai protagonisti o agli altri soggetti che l'hanno compiuta sia fatto espressamente dichiarare nel verbale di dichiarazioni spontanee quando e come hanno compiuto l'operazione di demarcazione (verificando che tutti i protagonisti presenti siano d'accordo sull'operazione compiuta, al fine di acclararne la correttezza).

La posizione terminale del cadavere di pedoni, conducenti o trasportati deve essere descritta con accuratezza e facendo costantemente riferimento alla planimetria allegata al verbale di sopralluogo. Del cadavere devono essere descritte:

il sesso e le caratteristiche somatiche (se sprovvisto di documenti identificativi o con difficoltà di identificazione);

luogo in cui giace (sulla carreggiata, a dx/sx, sulla corsia, sul marciapiede, ecc.);

l'atteggiamento, la tonalità, il colore e lo stato di conservazione (composto, scomposto, disteso, raggomitolato, ecc.);

la posizione generale assunta (supina, prona, bocconi, adagiato sul fianco dx/sx);

la posizione della testa e degli arti superiori, indicando se sono flessi, aderenti al corpo (indotti) oppure leggermente scostati (addotti);

la posizione degli arti inferiori (divaricati o uniti);

la posizione degli avambracci (flessi, indicando di quanto, ovvero distesi);

le caratteristiche fisiche (almeno altezza e corporatura).

A seguito delle conseguenze dell'urto, sulla pavimentazione dell'area interessata dal sinistro possono essere presenti *tracce* impresse dai veicoli, dai corpi o dalle cose coinvolte nel sinistro stesso. La descrizione di queste tracce assume notevole importanza per la successiva ricostruzione dell'evento infortunistico e deve essere, perciò, il risultato di un'accurata attività di ricerca svolta dagli agenti rilevatori. In generale, di ciascuna traccia devono essere indicati in modo preciso e dettagliato:

l'ampiezza dell'area in cui si trova;

l'intensità (e la visibilità), precisando se trattasi di tracce leggere o marcate;

il riferimento al veicolo, al corpo o alla cosa che, presumibilmente, l'ha prodotta; ogni traccia, infatti, per essere utilizzabile ai fini della ricostruzione del sinistro, deve essere riferibile con ragionevole certezza ad un oggetto o un soggetto coinvolto nel sinistro;

quando possibile, la modalità con cui, presumibilmente, è stata prodotta (es. per lo sfregamento, per il rotolamento di corpo, ecc.).

Dovrà essere dedicata particolare attenzione alle seguenti tracce:

incisioni del fondo stradale,

tracce di vernice,

frammenti di vetro,

tracce di terriccio essiccato,

macchie di sangue o altri liquidi biologici,

tracce di frenata o di scarrocciamento,

macchie di carburante, lubrificante o altro liquido del veicolo o da esso trasportato,

oggetti dispersi ed altre tracce dell'urto.

Inoltre le parti metalliche dei veicoli (in special modo a due ruote) o degli oggetti trasportati e dispersi a seguito dell'urto, sfregando sulla pavimentazione vi possono produrre:

abrasioni (leggere incisioni sul manto stradale),

scalfitture (accentuate incisioni sul manto stradale),

solchi (incisioni più profonde e evidenti).

Di ciascuna incisione, oltre alle caratteristiche generali sopraindicate, deve essere precisata: la direzione rispetto all'asse della strada; la circostanza che trattasi di tracce di intensità crescente o decrescente rispetto alla presumibile direzione del veicolo o dell'oggetto che le ha prodotte; la profondità; le dimensioni (larghezza e lunghezza); la continuità (tracce discontinue, infatti, possono essere l'effetto di ripetuti contatti con un fondo stradale non perfettamente piano o di fenomeni di rotolamento dell'oggetto).

Le tracce di vernice sulla pavimentazione possono indicare il punto di contatto di un veicolo in fase di ribaltamento e la sua direzione originaria. L'ampiezza della superficie di contatto dipende dalla forma, dalle caratteristiche della carrozzeria del veicolo e dalla conformazione della strada.

L'individuazione del punto in cui è avvenuto il primo contatto tra i protagonisti dell'incidente o con ostacoli fissi e la sua esatta descrizione assumono una fondamentale importanza nella ricostruzione della dinamica del sinistro e, quindi, la posizione di detto punto deve risultare ben evidenziata, sia nel verbale di sopralluogo che nei rilievi planimetrici e fotografici.

L'operazione, tuttavia, non è sempre agevole, in quanto non è infrequente che le tracce lasciate dal primo impatto siano poco visibili o si disperdano nei momenti immediatamente successivi.

La ricerca dovrà essere concentrata soprattutto su: area in cui più numerosi sono i frammenti di vetro (prodotti dalla rottura di parabrezza, finestrini o fari) dei veicoli;

punto d'inizio di tracce di perdita di liquidi (olio motore o liquido refrigerante) dei veicoli;

punto d'inizio di abrasioni o incisioni sul fondo stradale (soprattutto quando sono coinvolti veicoli a due ruote);

punto in cui si rinvenivano terriccio o fango essiccato non proveniente dai luoghi adiacenti alla strada (che possono essere il risultato del distacco di materiale che si trova nell'alloggiamento delle ruote o nel vano motore e che, a seguito dell'urto, sono proiettate al suolo);

deviazione di traiettoria di una traccia di frenata.

Quando le tracce sono molto sparse o interessano un'area piuttosto vasta in cui è difficile, almeno sul luogo e nell'immediatezza del rilevamento, individuare, anche in modo approssimativo, il probabile punto d'urto, più importante della ricerca per la sua esatta individuazione è l'identificazione dell'intera area coinvolta da detriti conseguenti all'urto.

Le condizioni del fondo stradale al momento in cui si è verificato il sinistro assumono grande importanza, soprattutto per la successiva ricostruzione del comportamento dei conducenti e della dinamica del sinistro. In molte situazioni, se l'intervento degli agenti rilevatori è avvenuto dopo un certo lasso di tempo dal momento in cui si è verificato il sinistro, le condizioni del fondo possono essere mutate. In questi casi, è indispensabile che siano assunte dichiarazioni testimoniali (la cui attendibilità deve essere valutata in relazione a riscontri obiettivi) sullo stato del fondo stradale, in mancanza delle quali sarà necessario specificare solo le condizioni rilevate al momento dell'intervento. Occorre precisare e circostanziare questa informazione, poiché diverso è l'effetto delle precipitazioni atmosferiche sullo stato del fondo stradale e, di

conseguenza, sull'aderenza degli pneumatici, in caso di pioggia intensa e battente, violenta a carattere temporalesco, ghiaccio e neve.

Le condizioni di luce devono essere descritte tenendo presente che la valutazione va riferita al momento in cui il sinistro si è verificato (perciò, se dal sinistro al momento dell'intervento è trascorso un certo lasso di tempo, il dato deve essere desunto da dichiarazioni testimoniali).

Nelle giornate di sole, specialmente nelle ore (alba e tramonto) in cui il sole è basso all'orizzonte (ma il fenomeno può essere rilevato anche in altre ore sulle strade di montagna o in particolari conformazioni orografiche), è necessario rilevare l'eventuale possibilità di abbagliamento dei conducenti (che, in ogni caso, per essere accertata, dovrà essere oggetto di un successivo esperimento alla stessa ora e nella stessa posizione assunta dal conducente prima dell'urto).

Le *tracce* di sangue o di altro liquido biologico devono essere descritte accuratamente perché, attraverso la loro forma e posizione, consentono di ricostruire il movimento compiuto dal corpo dal quale il sangue è fuoriuscito.

A seguito dell'impatto, dai contenitori presenti sui veicoli possono fuoriuscire i liquidi che servono al funzionamento del motore (carburante, liquido refrigerante, olio dei freni, olio motore, ecc.). In genere, le tracce di queste sostanze si configurano come chiazze molto estese sulla pavimentazione, che si formano dopo l'arresto dei veicoli.

Tuttavia, in alcuni casi, possono rinvenirsi macchie più piccole (gocce), già prima del punto di arresto dei veicoli in fase di quiete. La conformazione di queste macchie può essere utile a determinare la direzione dei veicoli.

I pneumatici dei veicoli non muniti di dispositivi di controllo del bloccaggio (ABS), se sottoposti ad un'intensa e continua azione frenante che blocca le ruote, lasciano sulla pavimentazione stradale tracce della gomma di cui sono composti.

Sull'asfalto, in special modo se la superficie della pavimentazione è ben levigata, le tracce di frenata sono più nette e, in caso di frenata molto energica, sono rilevabili con netta evidenza tracce della gomma di cui si compongono i pneumatici.

Su pavimentazioni lastricate (in pietra o in cemento), a causa della maggiore irregolarità del fondo stradale, le tracce possono risultare più discontinue e meno evidenti, anche in caso di frenata molto energica.

Sulle strade in terra battuta o in ghiaia le tracce di frenata non sono evidenti per la presenza di gomma ma, piuttosto, per i solchi, più o meno profondi, lasciati dalle ruote bloccate.

Sulla strada bagnata le impronte sono meglio visibili, ma tendono a scomparire molto prima. A parità di intensità della frenata, su una pavimentazione fredda ed asciutta le impronte sono meglio visibili che su un fondo stradale caldo e umido.

Le *tracce di frenata* non devono essere confuse con le impronte di passaggio: infatti, quando il battistrada di un pneumatico è bagnato, infangato o unto (ad esempio di olio del motore presente sulla carreggiata), può lasciare sulla strada asciutta tracce di rotolamento che, ad un esame superficiale, possono essere scambiate per tracce di frenata. Le tracce del battistrada, in realtà, si caratterizzano e si differenziano dalle tracce di frenata perché riproducono in modo più o meno esatto il disegno del battistrada (che, invece, nel caso delle tracce di frenata non è mai

così visibile). Il rilevamento delle tracce di frenata assume notevole importanza in quanto, attraverso esse, è possibile ricostruire la velocità tenuta dal veicolo al momento dell'impatto, la sua traiettoria, la reazione del conducente ed il punto d'urto. Prima di ogni altra descrizione, occorre stabilire con certezza a quali pneumatici le tracce sono riferibili. Si possono configurare diversi scenari:

al momento dell'intervento degli agenti accertatori i veicoli non sono stati rimossi dalla loro posizione terminale. In questo caso, sulla base della posizione di ciascun veicolo è, in genere, possibile attribuire le tracce presenti alle ruote del veicolo che le ha lasciate. In ogni caso, facendo riferimento ai criteri di ricerca di cui più oltre, si potrà avere un margine notevole di attendibilità;

al momento dell'intervento degli agenti accertatori i veicoli erano stati rimossi dalla loro posizione terminale;

nella descrizione delle tracce occorre:

riferirsi alle caratteristiche dell'impronta (forma e dimensioni), tenendo presente che, soprattutto per le ruote anteriori, l'impronta lasciata ha larghezza più grande (del 5-15%) rispetto alla larghezza del battistrada del pneumatico, a causa della deformazione subita durante l'azione frenante;

considerare che se hanno lunghezza notevole (oltre 20 m), le tracce sono state lasciate da tutte le ruote e, quindi, se sono rettilinee, quasi certamente quelle delle ruote posteriori sono sovrapposte a quelle delle ruote anteriori;

tenere presente che, invece, se le impronte hanno lunghezza inferiore a 10-20 m, potrebbero essere state lasciate solo dalle ruote di un asse. In condizioni di strada pianeggiante sono lasciate, di norma, dalle ruote posteriori, mentre quando la carreggiata ha una sezione trasversale accentuata (a schiena d'asino), possono essere attribuite alle ruote anteriori. Nei tratti di strada curvilinei, inoltre, la traccia più lunga può essere attribuita alla ruota posteriore più interna. Occorre in ogni caso tenere presente che, durante l'attività di rilevamento, in caso di attribuzione dubbia delle impronte, è bene astenersi dal formulare giudizi sulle ruote che le hanno lasciate e cercare di acquisire quanti più dettagli possibili per la loro successiva ricostruzione.

Una volta individuate le ruote a cui sono riferibili, di ciascuna traccia di frenata deve essere descritta accuratamente:

posizione del punto d'inizio, che consente di determinare la posizione del veicolo nel momento precedente l'urto (così, ad esempio, se le tracce iniziano al centro della carreggiata, è probabile che il veicolo marciasse senza tenere la destra);

continuità, che serve ad indicare la continuità dell'azione frenante e l'efficienza delle sospensioni e del sistema di frenatura; tracce di frenata discontinue possono indicare un difetto del sistema frenante, un difetto del piano viabile (che deve essere rilevato e messo in evidenza nella descrizione delle tracce e delle caratteristiche della pavimentazione) o una reazione del conducente, che ha cercato di limitare gli effetti della perdita di controllo correlati ad una frenata molto intensa. Inoltre, nel caso di investimento di pedone o ciclista, l'eventuale

discontinuità della traccia in un certo punto (in special modo se la traccia è rettilinea) può indicare il punto d'urto;

intensità, che dipende dalla natura della pavimentazione stradale, dall'intensità dell'azione, dall'efficienza del sistema frenante e dall'efficienza delle sospensioni; tracce di frenata molto intense indicano un'azione frenante molto decisa, ma l'eventuale minore intensità non indica necessariamente un'azione frenante meno intensa;

omogeneità, che serve a descrivere se la traccia è tutta della stessa intensità oppure presenta diversi tratti (in cui deve essere idealmente scomposta); infatti, in base alla reazione del conducente, si può avere una traccia in una prima parte leggera e poi sempre più marcata, o viceversa. L'intensità può risultare costante (tracce omogenee) ovvero crescente o decrescente rispetto al punto d'inizio (tracce non omogenee);

andamento, che permette di rilevare la traiettoria tenuta dal veicolo e l'efficienza del sistema frenante [(ad esempio andamenti molto curvilinei in tratti di strada rettilinei o senza dimostrazione di manovre evasive del conducente possono indicare la diversa efficienza nella frenata di una ruota rispetto all'altra, tracce con andamento marcatamente curvilineo possono essere sintomatiche della concomitante azione di altre manovre (es. tentativi di correzione della traiettoria o violente sterzate) e si rilevano anche quando la strada presenta una forte pendenza trasversale (verso il margine della carreggiata)];

dimensioni. Dovrebbe essere misurata la lunghezza complessiva e la larghezza di ciascuna traccia, indicando da quale ruota è stata lasciata se ciò è rilevabile con certezza sulla base dei riscontri delle sue caratteristiche strutturali e dimensionali. Occorre precisare che, soprattutto in caso di tracce rettilinee, le ruote posteriori lasciano tracce meno marcate, che si sovrappongono alle tracce delle ruote anteriori più marcate. Tracce molto più strette della sezione del battistrada indicano che il pneumatico aveva una pressione di gonfiaggio eccessiva, mentre tracce più larghe indicano una pressione troppo bassa (in tal caso, il relativo valore deve essere sempre oggetto di accertamento);

sviluppo complessivo. La traccia deve essere sempre valutata nel suo complesso. Infatti, può interrompersi in un punto per riprendere più avanti con diverso andamento, oppure, perché molto leggera, può apparire ad un primo esame più corta di quello che realmente era.

Riguardo alle tracce di frenata dei veicoli su rotaia, si possono rilevare i mucchietti di sabbia sui regoli tramviari, che sono probabile indice di una frenata molto violenta (occorre, tuttavia, ricordare che i veicoli su rotaia hanno spazi di arresto molto maggiori dei veicoli con ruote in gomma).

I veicoli dotati di sistema frenante ABS non lasciano tracce di frenata ben visibili. In sede di rilevamento del sinistro stradale è necessario, perciò, accertarsi se i veicoli coinvolti ne sono dotati o meno (la presenza è in genere riportata sulla carta di circolazione). Tuttavia, anche per questi veicoli è possibile rilevare tracce che risultano molto meno marcate e appaiono come vere e proprie impronte.

Per consentire una ricostruzione più accurata del sinistro, soprattutto quando le tracce di frenata sono molto evidenti (e consentono, perciò, di risalire alla velocità tenuta dal veicolo al momento dell'impatto), è essenziale un esame molto accurato dei pneumatici, con la descrizione di:

caratteristiche tecniche dettagliate (dimensioni, marca, tipo, ecc.),

stato di usura del battistrada di ciascuna ruota (misurandone lo spessore nel punto di maggiore usura),

forma e caratteristiche dell'impronta (se possibile, sarebbe opportuno fotografarla oppure farne una riproduzione, facendo passare il veicolo su un foglio di carta cosparso di vernice o inchiostro),

pressione di gonfiaggio,

presenza di punti con usura localizzata e molto accentuata (che possono essere dovuti al bloccaggio delle ruote).

Quando il veicolo non è più controllato dal conducente, si possono avere fenomeni di sbandamento laterale a seguito dei quali i pneumatici lasciano orme sulla pavimentazione molto ampie e marcate, con la tendenza ad aprirsi a ventaglio. Queste tracce, prodotte dallo scorrimento laterale delle ruote, in genere presentano un andamento curvilineo ed hanno una larghezza molto superiore a quella della sezione del battistrada del pneumatico che le ha lasciate. Rispetto alle tracce di frenata, spesso le tracce di scarrocciamento, presentano una certa discontinuità, dovuta al concomitante effetto delle sospensioni e degli ammortizzatori (molto sollecitati durante il movimento di traslazione laterale del veicolo) che, soprattutto per i veicoli più leggeri, determinano un lieve saltellamento della ruota. In questi casi, sempre per effetto dell'azione degli ammortizzatori, tali tracce possono apparire meno marcate delle tracce di frenata che le precedono. In taluni casi, le tracce di scarrocciamento possono essere seguite da tracce di frenata ritornanti (cioè disposte con andamento inverso rispetto all'originaria direzione di marcia del veicolo), oppure possono avere un andamento complesso che denota la completa perdita di controllo del veicolo da parte del conducente.

*Le tracce di scarrocciamento* devono sempre essere descritte in modo autonomo rispetto a quelle di frenata, ma possono essere raccordate a queste, al fine di determinarne la posizione d'inizio ed evidenziarne la continuità rispetto all'azione dinamica delle ruote che le hanno prodotte (e ciò, in particolare, quando la frenata violenta determina uno sbandamento del veicolo). Se le tracce gombose, apparentemente di frenata, non presentano costantemente la stessa distanza tra loro ma anzi si avvicinano ben oltre la carreggiata del veicolo a cui si riferiscono (distanza tra le ruote dello stesso asse) ovvero altre si allontanano tra loro molto di più di quanto non sia la distanza tra le ruote dello stesso asse, è probabile che non siano tracce di frenata ma di scarrocciamento. Infatti, tali tracce non sono lasciate dalle ruote di uno stesso asse ma, probabilmente, da ruote di assi diversi e, quindi, evidenziano un movimento trasversale rispetto alla direzione in cui è avvenuto l'urto. Tale andamento deve essere descritto accuratamente, indicandone direzione, distanza tra le tracce e ampiezza di ciascuna traccia.

L'accertamento dello stato di efficienza dei veicoli è oggetto di attenta valutazione da parte dei periti e dei consulenti tecnici. Gli accertamenti meccanici da eseguirsi da parte dei rilevatori si limitano ad un esame visivo delle parti esterne e dei meccanismi più importanti. I dati che possono essere rilevati dai controlli eseguiti dagli accertatori sulla strada, più che lo scopo di verificare l'efficienza dei vari meccanismi (cosa che può solo essere fatta dai periti in officina) mirano a mettere in evidenza difetti gravi o dubbi sullo stato di funzionamento di organi essenziali. Occorre precisare, tuttavia, che non deve essere eseguito nessun intervento che possa modificare lo stato del mezzo perché ogni attività irripetibile potrebbe essere oggetto di

"incidente probatorio" e richiede l'adozione delle necessarie autorizzazioni del PM e delle opportune garanzie difensive. Opportuno, inoltre, se possibile, è un sommario esame tecnico visivo per accertare se, nello stato in cui si trovava il veicolo, esistevano eventuali prove o indizi di preesistenti anomalie di funzionamento che possono aver influito negativamente (o essere la causa) sulla dinamica o sulle conseguenze del sinistro. È chiaro, tuttavia, che questo accertamento manifesta rilevanti difficoltà per l'operatore di polizia che, spesso, non dispone delle attrezzature e della competenza necessaria e che, molte volte, a causa dei danni subiti dal veicolo non è, comunque, in grado di compiere prove sperimentali; ma è altrettanto evidente che, nei limiti delle concrete possibilità, il compimento di questa verifica preliminare sul luogo e nell'immediatezza del sinistro può assumere rilevanza di indizio che, in tempi successivi, potrebbe non essere più rilevabile. L'attenzione deve essere concentrata, in particolare, sul funzionamento di: organi del sistema frenante, dispositivi di segnalazione o di illuminazione visiva, organi di sterzo ed eventuale servosterzo, stato d'usura dei pneumatici, presenza di ruggine sulla carrozzeria o sul telaio.

Quando è necessario un esame più accurato dell'efficienza del veicolo che sia invasivo, cioè che imponga lo smontaggio di componenti, è necessario richiederne l'autorizzazione al PM e farsi assistere da tecnico specializzato. Le verifiche di tipo invasivo, infatti, sono spesso atti irripetibili. Di norma, è perciò opportuno limitarsi a rilevare tutto ciò che è visivamente evidente evitando, salvo casi di assoluta necessità, tutto ciò che richiede smontaggi o prove.

Occorre compiere una accurata *ispezione* sul veicolo allo scopo di individuare eventuali indizi utili alla ricostruzione della dinamica del sinistro. I danni prodotti sui veicoli, infatti, sono significativi dell'entità dell'urto, della sua direzione, dell'oggetto venuto a contatto con il mezzo, ecc. L'attenzione dell'agente rilevatore deve ricadere su:

abrasioni lievissime della carrozzeria (con asportazione di piccole superfici dello strato di vernice, ovvero con asportazione dello strato di polvere depositato). Questi elementi indiziari sono spesso sintomatici di una prima fase del sinistro e possono fornire elementi utili per definire la direzione di marcia del veicolo;

sovrapposizione di vernice di diverso colore rispetto a quella del veicolo (prodotta da compressione o strisciamento della carrozzeria dei veicoli);

tracce biologiche (sangue, pelle, superfici adipose, residui ossei, ecc.);

frammenti di indumenti (brandelli di tessuto);

frammenti di legno (prodotti dall'urto contro alberi, pali, ecc.);

particelle di materiale litico (cemento, pietra, calce, determinate da contatto con muri, pilastri, ecc.).

Tutte queste tracce presenti sul veicolo, infatti, servono ad accertare la dinamica del sinistro.

Prima di iniziare la descrizione dei danni, occorre compiere una ricognizione accurata su tutto il veicolo. Allo scopo di non tralasciare alcun particolare, si deve procedere con metodo e con il seguente ordine: parte anteriore, fiancata destra, parte posteriore, fiancata sinistra, tetto, cofano, abitacolo ed altre parti. Procedendo con criterio deduttivo (dal generale al particolare), prima di descrivere i danni nel loro dettaglio occorre indicare:

le caratteristiche generali del danno rilevato, avendo cura di precisare che sono riportati solo i danni visibili e che gli eventuali danni meccanici non evidenti sono da accertare e quantificare;

l'entità complessiva, valutata nel suo insieme, anche in base all'attitudine a rendere più o meno inservibile il veicolo;

la riferibilità del danno al sinistro che si sta rilevando, con esclusione, perciò, di danni derivanti da precedenti sinistri o che preesistevano a quello per cui si sta procedendo. Nei sinistri stradali nei quali gli occupanti rimangono incastrati tra le lamiere del veicolo, è bene distinguere i danni provocati dall'urto e quelli provocati dall'intervento dei VVFF o di altri soggetti per l'estrazione dei coinvolti.

Anche nella descrizione dettagliata dei danni, si utilizza il criterio deduttivo, dal generale al particolare. Prima si descrive la parte interessata in generale, per poi passare ad una descrizione analitica delle singole componenti danneggiate. La descrizione dettagliata dei danni presuppone l'indicazione accurata e la localizzazione del danno. Per individuare la superficie interessata dal danno, è necessario suddividere idealmente il veicolo in quattro porzioni; ciascuna di esse può essere ulteriormente suddivisa in settori (terzi) per meglio specificare la localizzazione del danno;

Il rilevamento descrittivo deve essere completato con la raccolta e la registrazione di tutti i dati e le notizie inerenti alla vicenda infortunistica:

targa e tipo del veicolo e tutti i dati inerenti a telaio, revisioni effettuate, allestimenti specifici. I dati essenziali di ciascun veicolo coinvolto nell'evento infortunistico devono essere desunti dall'esame visivo, dai documenti di circolazione o dalle dichiarazioni (che in genere servono anche come verifica dei dati riportati dai documenti di circolazione) delle persone coinvolte. I dati dei veicoli dei coinvolti sono trascritti sugli stampati in dotazione e riportati nel verbale di sopralluogo. Se un veicolo deve essere sottoposto a sequestro o a fermo, i documenti dello stesso devono essere trattenuti dall'agente accertatore per essere conservati presso l'ufficio o il comando da cui egli dipende;

carico trasportato, devono essere descritti la natura, il peso (desumibile dagli eventuali documenti di accompagnamento della merce), le dimensioni, la sistemazione e la dislocazione;

acquisizione del foglio di registrazione cronotachigrafo o del giornale di bordo per i veicoli che ne hanno l'obbligo. Per i veicoli dotati del cronotachigrafo analogico, il foglio di registrazione deve essere ritirato e conservato insieme agli altri atti relativi al sinistro;

dati della memoria del tachigrafo digitale, per i veicoli che ne sono dotati, deve essere scaricata, su supporto elettronico, la memoria dell'apparecchio e delle carta del conducente;

polizza assicurativa e sua scadenza;

efficienza dei dispositivi d'illuminazione, degli indicatori direzionali, ecc. e dei pneumatici. In particolare occorre accertare lo stato di usura dei pneumatici verificandone lo spessore minimo del battistrada (1,6 mm per autoveicoli, filoveicoli e rimorchi; 1,00 mm per motoveicoli; 0,50 mm per ciclomotori), lo stato di conservazione dei fianchi e l'eventuale presenza di screpolature o tagli non riconducibili all'evento infortunistico per il quale si sta procedendo. È inoltre utile il rilevamento dello stato di conservazione del tachimetro, in particolare del suo quadrante;

chilometri percorsi, sulla base dei dati rilevabili dal contachilometri;

marcia inserita, rilevare quale marcia fosse innestata al momento del sinistro può essere un elemento importante per cercare di stabilire la velocità istantanea del veicolo e che tipo di manovra stesse effettuando;

stato generale di manutenzione, deve essere indicato lo stato generale di conservazione dei veicoli (buono, discreto, ottimo) oppure le condizioni di cattiva manutenzione e descritta accuratamente l'eventuale presenza di strati di ruggine o altre lesioni pregresse non riconducibili all'evento infortunistico per il quale si procede;

dati identificativi dei proprietari dei veicoli coinvolti. Sono indicati sulle carte di circolazione ma è comunque buona regola chiederne conferma ai conducenti, allo scopo di porre in risalto eventuali passaggi di proprietà non trascritti sui documenti o variazioni anagrafiche di residenza dei proprietari;

dati identificativi dei conducenti dei veicoli coinvolti, con l'indicazione di eventuali prescrizioni sulla patente di guida;

dati identificativi degli eventuali trasportati;

dati dei pedoni eventualmente coinvolti;

numero telefonico di rete fissa del conducente o degli eventuali altri soggetti coinvolti, nonché eventuali utenze telefoniche di radiomobili cellulari non dovranno essere riportati sul verbale di sopralluogo (salvo il caso di incidente mortale), ma riprodotti e conservati in separata sede, a disposizione dell'ufficio da cui dipende l'agente rilevatore per tutti gli usi consentiti dalla legge, a tutela del diritto della privacy.

## 5.5 Rilievi fotografici<sup>79</sup>

Il *rilevamento fotografico*, nell'infortunistica stradale, può risultare un accertamento di estrema utilità per la ricostruzione del sinistro. Esso consente, infatti, di evidenziare successivamente al sinistro tutti i particolari dell'ambiente

che potrebbero anche essere sfuggiti ai rilevatori in sede di ricostruzione planimetrica dell'incidente, fornendo un'idea più precisa della strada, della vegetazione arborea adiacente, della segnaletica e di quanto può risultare, anche in un secondo momento, importante ai fini della ricostruzione della dinamica del sinistro.

Il rilevamento fotografico, come quello planimetrico, è espressamente richiamato nel verbale di sopralluogo e ne costituisce parte integrante, sia ai fini probatori (atto pubblico) che per l'utilizzo processuale penale in un eventuale dibattimento (può entrare a far parte del relativo fascicolo).

La ripresa fotografica, tuttavia, non può mai sostituirsi al rilevamento planimetrico (salvo quanto sarà detto a proposito delle tecniche avanzate di ripresa), perché la visione prospettica

---

<sup>79</sup> G.PROTOSPATARO – rilievi fotografici nel sinistro stradale – dottrina banca dati iter infortunistica Egaf, 2014, (www.egaf.it).

riprodotta attraverso la fotografia non consente di distinguere l'esatta posizione delle cose fotografate nell'ambiente in cui si trovano (i particolari più lontani non sono apprezzabili e le distanze possono risultare falsate).

Per procedere al rilievo fotografico non basta essere pratici nell'uso della macchina fotografica, ma è necessario adottare un metodo di ripresa idoneo, al fine di documentare al meglio ogni elemento relativo ai luoghi e alle cose presenti che può essere successivamente utile a chiarire il più esattamente possibile la dinamica dell'incidente.

Nel compimento dei rilievi fotografici, devono essere rispettate le seguenti regole generali: le fotografie devono essere eseguite dal generale al particolare e avere per oggetto la località del sinistro, i veicoli, le tracce rilevabili sul terreno, nonché, ove vi sia, il cadavere; per evitare false prospettive, è necessario fotografare le cose da più punti di vista ed annotare le distanze intercorrenti tra le cose osservate ed il punto di osservazione (o, almeno, l'esatta posizione dalla quale vengono compiute le riprese); prima di procedere alle riprese fotografiche dei particolari, l'operatore dovrà aver cura di farli risaltare, magari circoscrivendoli con tratti di gesso, se poco visibili; nella loro sequenza di realizzazione, tutte le immagini devono essere raccordate tra di loro in modo che in ciascuna sia evidenziato almeno un particolare presente nella successiva.

Non è possibile precisare quante fotografie sono indispensabili per un rilevamento efficace (il loro numero varia in funzione di molteplici fattori), ma occorre che siano realizzate almeno le inquadrature che consentono di avere una visione chiara e precisa dell'ambiente in cui il sinistro si è verificato e delle tracce che ha lasciato. Le fotografie devono essere effettuate da 3 distanze diverse:

da lontano (panoramiche),  
da media distanza (d'insieme),  
ravvicinate (di dettaglio).

Le fotografie panoramiche servono a fornire un quadro generale dell'ambiente del sinistro ed una visione complessiva delle cose che vi si trovano. Per effettuare queste riprese è bene, ove possibile, che l'operatore sia in posizione sopraelevata rispetto al piano viabile (magari sul tetto di un veicolo specificamente attrezzato o sulla cabina di un mezzo pesante). Nel centro abitato si può chiedere di utilizzare balconi o finestre di palazzi vicini, con un'angolazione rispetto al piano viabile al massimo di 50°. Le riprese panoramiche devono consentire di visualizzare l'area del sinistro e le zone contigue. È perciò sempre necessario che nelle diverse inquadrature siano presenti entrambi i margini della strada ed i luoghi immediatamente limitrofi (adiacenze). Se l'area da fotografare è molto ampia, occorrerà porsi a grande distanza dal punto in cui si trovano i veicoli. In questo caso, è sempre buona norma effettuare più riprese, tutte con la stessa inquadratura ma a distanze progressivamente più ridotte (es., in autostrade a 3 corsie, la prima fotografia deve essere fatta ad almeno 200 m dal punto in cui si trovano i veicoli o le tracce, la successiva avvicinandosi e mantenendo la stessa inquadratura a 100 m, la terza a 50 m, ecc.). Ogni fotografia deve contenere almeno un elemento che consenta di collegarla agevolmente alla precedente in modo da rappresentare efficacemente le modalità di effettuazione della sequenza fotografica. Le fotografie panoramiche devono consentire di riprodurre fedelmente la visione del luogo del sinistro e ciò che ciascun conducente poteva vedere prima dell'urto, la posizione di quiete dei veicoli e le tracce lasciate da essi prima, durante e dopo l'urto. Devono essere realizzate fotografie panoramiche nella direzione tenuta da ciascun veicolo coinvolto,

fotografandolo sia nel suo senso di marcia che in quello opposto (panoramiche prima del punto d'urto e dopo lo stesso rispetto alla direzione di riferimento di ciascun veicolo).

Le fotografie devono essere realizzate collocandosi al centro della carreggiata.

Se la visuale è ostruita (ad esempio da cespugli che si trovano sul margine della carreggiata, da veicoli in sosta, ecc.), almeno una foto panoramica deve essere scattata dal centro della semicarreggiata del veicolo che poteva essere influenzato dall'ostruzione o dalla limitazione del campo visivo, cercando di evidenziare l'esatta visuale di cui poteva disporre nell'area immediatamente precedente rispetto al punto d'urto. Non è possibile prevedere con esattezza quante foto panoramiche occorrono per fornire un esauriente quadro d'insieme, in quanto estremamente variabili sono le circostanze d'incidente e le caratteristiche topografiche della strada. Quando il campo del sinistro è molto complesso, anche per la presenza di persone, mezzi di soccorso, ecc., le fotografie panoramiche dovrebbero essere realizzate sia nell'immediatezza del fatto che, nuovamente, in un secondo tempo (è meglio di giorno ed in condizioni di traffico scarso). Le riprese successive devono essere fatte preferibilmente dalla stessa posizione di quelle realizzate nell'immediatezza del fatto, quando i veicoli o le cose non erano ancora stati rimossi. Ciò, infatti, consente di avere un quadro più attendibile del campo del sinistro come appariva ai conducenti coinvolti prima di esso.

La ripresa fotografica d'insieme contiene solo i veicoli coinvolti e le tracce lasciate dal sinistro. È, perciò, possibile che non consenta di vedere i margini della strada (che, invece, come si è detto, devono essere sempre presenti nelle foto panoramiche). Quando non è possibile inquadrare anche il margine della strada, tuttavia, queste fotografie, devono comunque contenere un riferimento al contesto in cui sono scattate in modo che, in fase di ricostruzione del sinistro, sia sempre possibile dare all'oggetto fotografato un'esatta collocazione nel teatro del sinistro. I punti di ripresa, come per le fotografie panoramiche, devono essere funzionali alla direzione ed al senso di marcia dei veicoli (le immagini devono essere, cioè, realizzate nella direzione tenuta da ciascun veicolo coinvolto, fotografandolo sia nel suo senso di marcia originario che in quello opposto). Anche il numero delle fotografie a media distanza è variabile in funzione di una molteplicità di fattori molto eterogenei (quali, ad esempio, il numero dei veicoli coinvolti, l'ampiezza dello spazio che occupano, ecc.). In genere, dovrebbero essere realizzate almeno 4 fotografie.

Se nel campo del sinistro sono presenti cadaveri o parti di persone decedute a seguito di esso, occorre fotografarli in modo che si possano vedere insieme ai veicoli o, comunque, nel contesto dell'ambiente circostante. È, infatti, necessario che il corpo risulti fotografato non solo a distanza ravvicinata, per documentare le lesioni riportate, ma anche nel contesto in cui giaceva, per meglio evidenziare le relazioni con l'ambiente in cui si trovava.

Le fotografie ravvicinate si utilizzano per riprodurre i particolari degli elementi mobili e fissi del sinistro. Gli angoli di ripresa di queste fotografie non sono di norma essenziali (salvo casi specifici) e, quindi, le fotografie possono essere realizzate dalla posizione più comoda per l'operatore, in modo che il particolare inquadrato appaia in tutta la sua interezza. Occorre considerare, tuttavia, che i particolari fotografati hanno effettivo interesse per la successiva ricostruzione del sinistro solo se, in ogni momento, è possibile individuarne l'esatta collocazione sulla sede stradale. Perciò, ogni particolare deve essere fotografato in modo che sia possibile scorgere nella foto che lo ritrae un punto di riferimento certo, sulla strada o nelle sue immediate vicinanze, che permetta di dare un contesto al particolare stesso. A tal scopo, perciò, se possibile, ogni particolare fotografato dovrebbe essere inquadrato comprendendo, ad esempio, la linea di mezzzeria, il bordo laterale della carreggiata, i veicoli, ecc. Quando tale riferimento non è visibile con una sola fotografia (ad esempio perché il particolare da fotografare è molto

piccolo), si deve ricorrere ad una sequenza fotografica che, da distanze progressivamente più ridotte, mantenga la stessa inquadratura fino a mostrare il particolare più da vicino. Devono essere oggetto di ripresa ravvicinata almeno i seguenti particolari:

tracce presenti sul piano viabile (macchie di sangue, capelli, materia organica, tracce di frenate e scarrocciamento, vernice, incisioni, abrasioni, ecc.),  
carico del veicolo (punti di ancoraggio, cavi, stato del piano di carico ecc.),  
danni alle infrastrutture e alla segnaletica stradale (buche, piccole fessurazioni, scalfiture acc.),  
segnaletica verticale e orizzontale e suo stato di conservazione,  
dettaglio degli eventuali ostacoli che possono aver limitato la visuale ai protagonisti.

I particolari devono essere riprodotti secondo le seguenti regole.

Persone decedute, vanno fotografate dall'alto, dapprima con ripresa d'insieme rispetto all'ambiente e poi con riguardo ai particolari del trauma subito;  
bisognerà inoltre fotografare gli indumenti e i vari oggetti dispersi appartenenti alla vittima (scarpe, occhiali, valigie, ecc.);  
se si trovano incastrate nell'abitacolo dei veicoli, devono essere riprese da più angolazioni (almeno di fianco e frontalmente);  
in ogni caso, occorre che siano sempre ben evidenti le sembianze e la posizione assunta;  
in caso di investimento di pedone, occorre fotografare da vicino anche eventuali tracce di arrotamento (stampo del pneumatico) o di trascinamento (strappi e parti logorate da sfregamento) presenti sui vestiti;  
il centro dell'inquadratura (punto in cui va focalizzato l'obiettivo) è costituito dall'addome (ombelico) della persona deceduta (sia che si trovi distesa sulla strada, sia che si trovi seduta all'interno di un veicolo);  
se la persona deceduta si trova seduta, deve essere fotografata anche di fronte, con una fotografia all'altezza dell'addome (in cui si veda bene di fronte).  
i veicoli danneggiati, vanno fotografati da più punti di osservazione (se possibile, per ogni veicolo devono essere disponibili almeno 4 fotografie, una per ciascun lato);  
i danni ai veicoli, in almeno una fotografia è necessario porre in evidenza la targa;  
devono essere sempre fotografate le parti staccate e tutti i danni riportati (a distanza proporzionale all'entità e all'ampiezza della superficie interessata). I pneumatici devono essere fotografati da vicino se il loro stato di conservazione non è buono.

La fotogrammetria rappresenta la nuova frontiera del rilevamento planimetrico e fotografico. Questa scienza studia il processo attraverso il quale si ottengono informazioni in scala da fotografie o da immagini digitali. Le possibilità e le applicazioni pratiche di questa disciplina scientifica sono enormi e già largamente sfruttate in architettura ed in ingegneria. In topografia, ed in special modo nell'attività di rilevamento dei sinistri, le applicazioni della fotogrammetria sono state oggetto di sviluppi, soprattutto in campo informatico, con la creazione di software appropriati attraverso i quali è possibile ottenere informazioni in scala da fotografie o da immagini digitali. Con un programma di disegno elettronico (CAD) è, poi, possibile riprodurre le informazioni rilevate in una planimetria in scala. Il sistema consente di ridurre al minimo i tempi di evacuazione dalla scena del sinistro e di ripristino dell'ordinaria circolazione, limitando le attese delle eventuali code formatesi.

Attraverso le sole riprese fotografiche o video, infatti, è possibile avere una ricostruzione planimetrica della scena del sinistro, eliminare quasi completamente la fase del rilievo

planimetrico e la necessità di prendere le misure sul campo (salvo alcune di riferimento) che, invece, possono essere desunte semplicemente dal rilievo fotografico. Su strada occorre prendere la posizione di 4 punti, disposti a forma di quadrangolo, che servano da riferimento e per la calibrazione dei dispositivi e dei programmi informatici, in grado di riprodurre in planimetria ciò che è stato oggetto di ripresa fotografica o video.

Il sistema offre, inoltre, il vantaggio di fissare successivamente la posizione di oggetti che, in sede di rilevamento planimetrico, erano sfuggiti al rilevatore. Questi oggetti, visibili nelle riprese fotografiche o video, possono essere, infatti, misurati e collocati con la massima precisione all'interno della planimetria.

La ripresa video dei luoghi teatro del sinistro e delle tracce lasciate può rappresentare un valido supporto alla ricostruzione dei fatti e alla documentazione dello stato delle cose e dei luoghi. Salvo che non siano utilizzate tecniche avanzate di fotogrammetria, tuttavia, la ripresa non può sostituirsi al rilievo planimetrico che, perciò, deve essere sempre completato. La ripresa fotografica e la ripresa video, infatti, non possono essere considerate equivalenti: la ripresa video, se, da un lato, consente di registrare l'intera situazione, dall'altro, per le ottiche, per i piani di ripresa, per il movimento, per la difficoltà di trarne fotogrammi, non è altrettanto esauriente.

Le tecniche di ripresa per fini giudiziari non sono diverse da quelle fotografiche utilizzate per documentare lo stato dei luoghi. Rispetto a queste, tuttavia, la possibilità di dare movimento alla scena teatro del sinistro, guidando la ricostruzione in modo dinamico, rende lo strumento di ripresa video un ausilio documentale molto più efficace ed immediato.

Come per le riprese fotografiche, è sempre necessario effettuare più inquadrature da diverse posizioni: si avranno, perciò, inquadrature panoramiche (dette a "campo lungo o lunghissimo"), inquadrature d'insieme (dette a "campo medio") ed inquadrature di dettaglio (dette "primi piani").

## 5.6 Rilievi planimetrici<sup>80</sup>

Il *rilevamento planimetrico* del teatro del sinistro serve all'acquisizione di tutti gli elementi necessari per consentire la rappresentazione grafica, su di un piano, del luogo in cui si è verificato un sinistro stradale e di tutte le cose che ivi si trovano e che risultano collegate o, comunque, coinvolte nel sinistro stesso. Le cose, gli oggetti, i veicoli e gli altri elementi utili alla ricostruzione dei fatti sono riprodotti in pianta, cioè attraverso segni grafici sul foglio, come se fossero visti dall'alto; ogni elemento, perciò, è rappresentato dalla figura geometrica piana che meglio corrisponde per forma alla superficie occupata dall'elemento stesso. Il disegno sommario realizzato nell'immediatezza dall'attività di rilevamento planimetrico (cosiddetto schizzo di campagna), insieme alla descrizione trascritta sul verbale di sopralluogo e alle fotografie, consente di ottenere una visione dettagliata del campo del sinistro, con tutto ciò che vi si trova. Il rilevamento planimetrico richiamato nel verbale di sopralluogo ne costituisce parte integrante, sia a fini probatori (atto pubblico) sia per l'utilizzo in dibattimento (può entrare nel relativo fascicolo). Il rilevamento planimetrico deve essere effettuato di norma prima di quello fotografico, in modo che, nelle fotografie siano visibili i segni tracciati, compresi quelli che

---

<sup>80</sup> G.PROTOSPATARO – rilievi planimetrici nel sinistro stradale – dottrina banca dati iter infortunistica Egaf, 2014, ([www.egaf.it](http://www.egaf.it)).

evidenziano gli oggetti riprodotti nello schizzo di campagna (tracce di frenata, punto d'urto, ecc.), nonché le lettere ed i numeri utilizzati per misurarli. Tuttavia, quando vi è il fondato pericolo che, per compiere le operazioni di rilevamento planimetrico, si possa inquinare il teatro del sinistro, spostando frammenti o lasciando impronte di veicoli o di persone, il rilevamento fotografico deve essere effettuato prima di quello planimetrico.

Per realizzare lo schizzo di campagna, si procede nel seguente ordine logico-cronologico:

predisporre il materiale occorrente;

localizzare il caposaldo più vicino: riportarlo nello schizzo; contrassegnarlo sulla pavimentazione con delle lettere maiuscole;

localizzare gli elementi mobili (esempio veicoli, oggetti giacenti sulla strada, tracce di frenata, ecc.) del sinistro;

contrassegnare sulla pavimentazione con numeri progressivi i punti significativi degli elementi mobili (spigoli dei veicoli, inizio e fine delle tracce di frenata, ecc.);

inscrivere in figure geometriche definite gli altri oggetti (es. macchie di sangue, di olio, oggetti dispersi, ecc.) e contrassegnarli sulla pavimentazione stradale con numeri progressivi;

tracciare, a mano libera, lo schizzo di campagna dell'area interessata dal sinistro, cioè una rappresentazione non in scala del tratto di strada interessato (carreggiata, segnaletica ed altri elementi fissi);

scegliere il metodo di misura (perpendicolari o triangolazioni) che dovrà essere utilizzato;

individuare le basi necessarie per le misurazioni, considerando la distanza e l'ampiezza migliore per la riproduzione grafica;

contrassegnare le estremità delle basi sulla pavimentazione stradale con lettere maiuscole;

riprodurre graficamente sullo schizzo (a mano libera e cercando di mantenere un'accettabile scala di proporzione): conformazione generale del luogo del sinistro (intersezione, carreggiata, ecc.); caposaldo e basi contrassegnate, riproducendo le lettere che le contraddistinguono; elementi mobili contrassegnati (veicoli, oggetti, ecc.), riproducendo i numeri che li contraddistinguono;

realizzare una legenda sullo schizzo per i segmenti che congiungono le lettere che contraddistinguono le basi ed i numeri che individuano gli oggetti;

misurare la distanza tra le basi e gli elementi fissi secondo l'ordine della legenda e riportarvi i risultati;

localizzare e misurare gli elementi fissi (es. conformazione della strada, segnaletica verticale ecc.) e riportare le relative misure direttamente sullo schizzo;

collegare le basi al caposaldo (misurandone la distanza).

Per effettuare i rilevamenti planimetrici, di norma, non vengono utilizzati strumenti specifici (es. teodoliti, sistemi integrati con GPS - Global Position System - ecc.) che, invece, sono di norma impiegati dai geometri o dai tecnici.

Le attrezzature utilizzate dall'operatore di polizia che svolge gli interventi di rilevamento di incidenti stradali sono, perciò, portatili, di facile impiego, genericamente molto economiche e consistono almeno in: alcuni fogli di carta millimetrata, una matita, una penna nera e un righello; una cordella metrica in materiale plastico molto resistente di almeno 50 m; una tavoletta metallica o in materiale plastico munita di pinzetta per il solido aggancio dei fogli e, se possibile, di una lampada autoalimentata in grado di illuminare la superficie del foglio sul quale è realizzato lo schizzo nelle ore notturne; un gesso bianco per contrassegnare i punti significativi rilevabili nel teatro del sinistro e uno di tipo oleato utilizzabile per le operazioni sul fondo stradale bagnato; una bomboletta di vernice spray (di colore rosso o bianco); un'asta graduata (per rilevamento altimetrico salvo che tale operazione non sia effettuata successivamente o con altri strumenti tecnici più evoluti);

Il rilevamento in un incidente stradale assume una valenza complessa in quanto molteplici sono gli elementi sui cui concentrare l'attenzione. In particolare occorre predisporre il:

rilevamento degli elementi mobili. Gli elementi mobili sono tutti quelli suscettibili di dispersione o alterazione a seguito della permanenza sulla strada; i principali da rilevare sono costituiti da:

veicoli, o loro parti ed eventuale carico, se dispersi,

tracce del sinistro (abrasioni, frenate, ecc.) presenti sul fondo stradale,

eventuali corpi delle persone decedute che giacciono sulla sede stradale,

altri oggetti presenti sul piano viabile e riferibili al sinistro,

veicoli in sosta, anche regolare (solo sul tratto interessato e presenti al momento del sinistro);

rilevamento degli elementi fissi, cioè non suscettibili di dispersione o deterioramento, possono essere oggetto di rilevamento anche in un secondo momento. Ecco un elenco, indicativo e non certo esaustivo, dei principali elementi fissi, dei quali è doveroso procedere alla misurazione:

larghezza carreggiata,

larghezza carreggiata centrale,

larghezza carreggiata laterale,

larghezza spartitraffico e sua altezza dal piano viabile,

larghezza banchina e altezza dell'eventuale dislivello,

larghezza sede tranviaria ed eventuale altezza, se in sede protetta rialzata,

larghezza semicarreggiata,

larghezza corsia interna,

larghezza corsia esterna,

larghezza marciapiede e sua altezza dal piano stradale,

larghezza portici/fornici,

distanza degli attraversamenti pedonali dal punto d'investimento.

Ai fini dell'attività di misurazione e di riproduzione grafica sullo schizzo di campagna, gli elementi mobili possono essere distinti in due categorie:

elementi che hanno un contorno definito (es. veicoli, oggetti dispersi di grandi dimensioni, ecc.); questi elementi devono essere oggetto di misurazione, avendo riferimento alla sagoma di massimo ingombro;

quelli che hanno un contorno non definito (frammenti, tracce, ecc.) che, prima di essere misurati e riprodotti graficamente, devono essere iscritti in figure geometriche regolari. Questa operazione è necessaria per esaltare la presenza e la collocazione dell'oggetto o della traccia da rilevare (e serve anche per il rilevamento fotografico) e si realizza tracciando con il gesso il contorno della figura in cui si intende inscrivere l'oggetto o la traccia. In quanto possibile, devono essere evitate demarcazioni troppo evidenti o che si sovrappongono alle tracce presenti: è sempre preferibile realizzare demarcazioni discontinue (cioè linee tratteggiate). In base alla figura geometrica nella quale viene iscritto l'oggetto, occorre rilevare diversi punti nel modo di seguito indicato: se si utilizza un cerchio, si devono indicare il centro e la misura del diametro; se si tratta di un'ellisse, si devono indicare il centro e la misura dei due assi; se si utilizza un quadrato o un rettangolo, si devono individuare la posizione degli angoli e la misura del lato più lungo e di quello più corto.

Se il veicolo è prodotto in serie e non ha subito deformazioni rilevanti, tali cioè da influenzare significativamente le sue dimensioni originarie, si misura il lato più lungo della figura geometrica costituita dal suo massimo ingombro.

Se il veicolo, a seguito dell'urto, ha subito rilevanti deformazioni, è opportuno misurare sia il lato più lungo che quello più corto, cercando di definire il contorno della sagoma dell'autovettura, risultante a seguito delle deformazioni subite.

Quanto ai punti da misurare, variano in base al tipo di veicolo. Tutti gli elementi devono essere oggetto di misurazione avendo riferimento alla sagoma di massimo ingombro.

Le tracce di frenata in primo luogo, devono essere contrassegnate con il gesso (con segno tratteggiato ben evidente, non sovrapposto alla traccia ma distante almeno 10 cm dalla stessa). Se hanno un andamento rettilineo, è sufficiente misurarne il punto d'inizio, la lunghezza ed il punto in cui terminano. Se hanno un andamento curvilineo, invece, si provvede a suddividere la traccia in più punti intermedi, tanto più vicini quanto più la traccia è curva, che si contrassegnano con numeri e si misurano dalla base di riferimento. Se hanno un andamento irregolare (più marcate in alcuni punti e meno in altri, discontinue, ecc.), occorre individuare preventivamente i tratti omogenei e contrassegnarli con una numerazione progressiva (a cui far corrispondere, nella legenda, la specificazione dell'intensità) e procedere poi al rilevamento come sopra descritto. Le tracce di frenata precedenti il punto d'urto devono essere individuate e contrassegnate separatamente rispetto a quelle successive al punto d'urto. Se le tracce sono omogenee, in genere, è sufficiente fissare la posizione e l'estensione di una sola traccia (quella più vicina alla base di riferimento) e misurare la distanza tra una traccia e l'altra. Tuttavia, se le

tracce hanno diversa intensità tra loro (dovuta ad una differente azione frenante delle ruote dello stesso asse), è necessario rilevarle tutte.

Oltre a rilevare la posizione del punto d'inizio e di fine delle tracce di frenata e scarrocciamento (e gli eventuali punti intermedi), occorre misurare: lunghezza complessiva delle tracce, loro distanza dal margine della strada.

Questi dati devono essere riportati direttamente sullo schizzo, vicino alle tracce, per renderne più agevole ed immediata la lettura (le misure, infatti, possono essere comunque ricavate dalla riproduzione in planimetria dei punti triangolati).

Nel *rilevamento del cadavere*, la sagoma deve esserne contrassegnata con il gesso (con segno tratteggiato ben evidente, non sovrapposto alla traccia ma distante almeno 10 cm dalla stessa). Se il cadavere è composto, è sufficiente misurare il lato più lungo della figura e l'angolo opposto (in modo da avere la riproduzione della figura geometrica tracciata). Se il cadavere è scomposto, occorre rilevare un maggior numero di punti caratteristici. Si procederà, perciò, a triangolare il capo, la mano sinistra, il piede destro e l'ombelico. Se il cadavere giace con le gambe divaricate, si può circoscrivere con un cerchio, misurare il diametro e triangolare il centro ideale (da collocare all'altezza dell'addome).

Altre tracce e oggetti dispersi se sono contenuti in un ambito spaziale piuttosto limitato, si possono circoscrivere con il gesso (con segno tratteggiato ben evidente, non sovrapposto alle tracce ma distante da queste almeno 10 cm) e, poi, procedere alla triangolazione del centro e del diametro (se trattasi di figura curvilinea), ovvero del lato (se contenuti in un quadrato o in un rettangolo). Se sono, invece, disperse in un'area molto vasta, è necessario contrassegnarne i punti caratteristici, dividendo la superficie in porzioni delle quali individuare e triangolare i lati.

Buche e avvallamenti devono essere contrassegnati con il gesso (con segno tratteggiato ben evidente, non sovrapposto alle tracce ma distante almeno 10 cm dalle stesse) e ricondotti ad una figura geometrica che ne contenga i contorni.

La presenza sulla sede stradale di frammenti di terriccio secco (che, in genere, si stratifica nella parte interna dei parafranghi e che si stacca al momento dell'urto), di un'elevata concentrazione di frammenti del veicolo, di grosse macchie di liquidi dei veicoli, può fornire indicazioni sul presumibile punto d'urto. In quanto possibile, tali tracce devono essere rilevate, individuandone la posizione sulla strada e riportandole sullo schizzo di campagna. Anche quando, per l'estrema quantità o per la rilevante estensione dei frammenti non è possibile precisare l'esatta posizione del punto d'urto, deve comunque essere rilevata la posizione del tratto di strada interessato dalla presenza dei frammenti, indicandone, sullo schizzo di campagna, raggio, distanza dai capisaldi e collocazione rispetto all'asse della strada o alla mezzzeria. Anche i frammenti di più piccole dimensioni, che, di per se stessi, non meritano uno specifico rilevamento, devono essere indicati sullo schizzo di campagna attraverso la determinazione della posizione e dell'estensione dell'area in cui sono presenti.

L'identificazione dell'area in cui sono più concentrati i detriti o i frammenti di parti dei veicoli prodotti a seguito della collisione deve essere rilevata anche se si trova a grande distanza dalla posizione di quiete assunta dai veicoli dopo l'urto. Infatti, in molti casi, lo spostamento rispetto a tale posizione di quiete può essere essenziale per la ricostruzione della dinamica del sinistro. Grande importanza, assume, inoltre, il rilevamento esatto del punto in cui tali tracce iniziano (punto da dove iniziano tracce di terriccio, di liquidi, ecc.). Infatti, questo dato, unitamente a

quello dell'estensione lungo la sede stradale dei frammenti, consente di effettuare, in fase di ricostruzione del sinistro, calcoli più esatti e comparazioni che servono a identificare, in concreto, l'esatta collocazione del punto d'urto, in termini più rigorosi.

Nel riportare il presumibile punto d'urto sullo schizzo di campagna occorre precisare anche sulla base di quali elementi si ritiene di averlo individuato. Nella relativa legenda, perciò, è necessario annotare che tale punto è stato identificato in funzione della maggiore presenza di frammenti, liquidi e terriccio dei quali si è, comunque, indicata anche l'estensione. Solo così, infatti, in sede di ricostruzione del sinistro, il dato indicato sullo schizzo può assumere una valenza quanto più possibile oggettiva e non risultare, semplicemente, frutto di un'opinione o di un convincimento dell'agente rilevatore. Compito dell'operatore di polizia che interviene sul campo del sinistro, non è quello di realizzare una rappresentazione grafica (planimetria) in scala degli elementi collegati al sinistro, ma quello di riprodurre uno schema non in scala (definito comunemente "schizzo di campagna"), sul quale riportare le misurazioni necessarie per la successiva realizzazione del disegno in scala che, di norma, è elaborato successivamente da personale specializzato dell'ufficio o del comando a cui l'operatore appartiene. Dato che esiste uno stretto legame di strumentalità tra attività di rilevamento sul campo del sinistro compiuta dall'operatore di polizia che effettua i rilievi e riproduzione grafica in scala (planimetria), realizzata in tempi successivi dal personale specializzato, l'attività di acquisizione dei dati relativi agli elementi fissi e mobili, realizzata sul campo del sinistro, deve essere svolta tenendo conto dei limiti e delle regole di disegno tecnico. A tale scopo:

lo schizzo di campagna deve avere dimensioni adeguate a contenere la rappresentazione schematica dell'area del sinistro (è preferibile sia realizzato su fogli di carta di formato non inferiore ad A4);

le misurazioni necessarie per individuare l'esatta posizione dei veicoli e di tutti gli altri oggetti presenti nel campo del sinistro devono essere realizzate in modo che siano facilmente riproducibili in scala nella planimetria;

per rendere più veloce l'operazione sul luogo del sinistro, è opportuno prendere sul campo tutti gli appunti necessari per la realizzazione dello schizzo di campagna, limitandosi agli elementi mobili presenti sulla strada (veicoli, tracce, oggetti, corpi, ecc.) e disegnandone solo la sagoma. In seguito, una volta rimossi i veicoli e ripristinato il traffico, sulla base degli appunti presi (che devono essere conservati insieme agli altri atti del sinistro) è possibile disegnare lo schizzo di campagna con maggiore accuratezza e precisione, arricchendolo di particolari e degli elementi fissi non rilevati nella prima fase (strada, luoghi adiacenti, alberi, ecc.);

Qualunque sia il metodo scelto, è sempre necessario fissare in modo esatto l'area entro la quale verranno effettuate le misure, in modo tale che chiunque, sulla base del rilevamento planimetrico, possa successivamente ricostruire con precisione la reale posizione dei veicoli e delle altre cose oggetto del rilevamento. Per fare ciò, occorre individuare un oggetto, che assume il nome convenzionale di *caposaldo*, al quale fare riferimento in tutte le successive operazioni. L'oggetto individuato come caposaldo deve avere due caratteristiche:

facile riconoscimento; è sempre necessario che il caposaldo sia individuabile senza possibilità di equivoci (perciò, appare indispensabile che sia dettagliatamente descritto nel verbale di sopralluogo);

inamovibilità nel tempo; sono da evitare oggetti suscettibili di spostamento nel tempo (per usura o per altra causa) come, ad esempio, alberi, cartelli stradali, cartelli pubblicitari, sostegni di cartelli indicanti fermate dei mezzi pubblici, ecc. È, peraltro, sempre indispensabile fare riferimento anche alla possibilità di localizzazione successiva attraverso mappe catastali o altre ricostruzioni planimetriche esistenti.

Se l'area interessata è molto ampia, per evitare di effettuare misure di punti troppo distanti tra loro (cosa che, con una cordella metrica, può esaltare il margine di errore nella misura), si può fare ricorso a più capisaldi, ma è sempre necessario precisare bene questa scelta nell'ambito dello schizzo di campagna e nel sopralluogo. Nei centri urbani ci sono molti oggetti che, per la loro sostanziale immodificabilità nel tempo, sono più adatti a raggiungere lo scopo del facile riconoscimento; si possono utilizzare: spigoli di fabbricati (purché individuabili in modo non equivoco); ingressi contraddistinti da numeri civici, ovvero la loro proiezione sulla carreggiata (se, per la presenza di un marciapiede, sono molto distanti da essa); spigoli dei marciapiedi in corrispondenza di intersezioni; se è presente un marciapiede con uno spigolo arrotondato, il caposaldo deve essere individuato tracciando due rette che idealmente costituiscono il protendimento del marciapiede. Il punto di incontro delle rette è il caposaldo (la lunghezza dei due tratti di retta, naturalmente, deve essere misurata per poter essere riprodotta nello schizzo e, successivamente, nella planimetria); ingressi dei passi carrabili, ovvero la loro proiezione sulla carreggiata (se, per la presenza di un marciapiede, sono molto distanti da essa); sostegni dei semafori; occorre che il caposaldo di questo tipo sia ben individuato, avendo riferimento all'esatta posizione del semaforo rispetto all'area dell'intersezione in cui è collocato, precisando il tipo di lanterna. Se sono presenti numerazioni sul sostegno, utilizzate per contrassegnarlo, devono essere indicate nel verbale di sopralluogo e nello schizzo di campagna; pali della pubblica illuminazione o del telefono; occorre che il sostegno sia individuabile in modo non equivoco, attraverso il relativo codice identificativo collocato dal gestore (che si trova alla base del sostegno), ovvero, se questo non è presente, attraverso una numerazione rispetto ad un punto noto.

Fuori dei centri urbani, si potrà ricorrere a: punto d'inizio di ponti, di viadotti, ingressi di gallerie, pietre chilometriche o ettometriche (se si assumono a riferimento i cartelli marroni dei cavalcavia, occorre indicarne la distanza dalla spalla del manufatto), muri di confine, oggetti o costruzioni di cui si è certi che vi sia l'esatta ubicazione nelle cartine militari o in planimetrie disponibili presso l'ente proprietario della strada (es. fontane, colonnine SOS, piazzole di sosta, piante secolari protette, ecc.), tralicci elettrici o pali telefonici, anche situati ad una certa distanza dalla carreggiata, purché individuabili in modo non equivoco, attraverso il relativo codice identificativo impresso sugli stessi dal gestore. Mentre in autostrada e nelle strade extraurbane principali, oltre ai punti sopra descritti, è utile far riferimento ai cartelli indicanti le chilometriche o le ettometriche (poste a 100 metri l'una dall'altra).

Il *metodo delle perpendicolari* è un sistema di rilievo, molto pratico e di facile attuazione, consiste nel misurare le distanze dei punti di rilievo rispetto ad un piano di riferimento costituito dal margine del tratto di strada più vicino. Per essere attendibile, la misura va realizzata in modo effettivamente perpendicolare rispetto al piano di riferimento (cioè la cordella metrica di misura dovrebbe essere tenuta perfettamente perpendicolare alla linea di base).

Per la scarsa precisione che offre, il metodo è utilizzabile solamente nel rilievo di incidenti in cui ricorrono congiuntamente le seguenti condizioni:

sinistri di lieve entità (in genere quando vi siano solo danni a cose in cui l'eventuale imprecisione del rilievo planimetrico avrebbe comunque una ridotta valenza procedimentale),

dinamica abbastanza semplice (per cui, anche sulla base del solo verbale di sopralluogo, si può accertare con sufficiente approssimazione la posizione terminale dei veicoli),

incidenti avvenuti in strade rettilinee e di grande percorrenza (ad es. autostrade, strade extraurbane principali, ecc.) in cui, per ragioni di sicurezza, è necessario adempiere velocemente ai rilievi di rito,

presenza di un margine della carreggiata ben definito e tendenzialmente rettilineo (preferibilmente con linea di margine tracciata sulla pavimentazione e ben visibile),

oggetti da rilevare molto vicini alla linea di riferimento di base (infatti, più aumenta la distanza dalla linea di riferimento, maggiore è il margine d'errore della misura).

Al di fuori delle predette condizioni, il metodo può essere utilizzato (anche congiuntamente con il metodo delle triangolazioni) quando un punto da misurare è collocato sulla linea di riferimento o a brevissima distanza (al massimo 1 m circa).

Per operare con questo metodo necessita che, sul campo del sinistro, i rilevatori dispongano di una linea perfettamente retta di riferimento, originata da un punto fisso scelto come caposaldo, che serva da allineamento di base. Questa linea può essere costituita da: linea bianca di margine della carreggiata (la cui distanza dal bordo esterno della pavimentazione della carreggiata stessa deve essere misurata in più punti), margine del marciapiede, profilo di un fabbricato. Il metodo delle perpendicolari presuppone che le rette che congiungono i punti caratteristici all'allineamento di base siano perpendicolari all'allineamento stesso.

Il *metodo delle triangolazioni* elimina il più possibile errori di approssimazione che caratterizzano il metodo delle perpendicolari sopraindicato e può essere utilizzato per rilevare qualsiasi tipo di sinistro. Disponendo di un caposaldo, si individua una base avente ampiezza predeterminata. Per rilevare su un piano uno o più punti sarà sufficiente congiungerli con gli estremi della base e misurare la distanza da essi. Se i punti dovessero essere molto lontani tra loro, devono essere individuati capisaldi ausiliari (possibilmente allineati con quelli principali ed a una distanza predeterminata), dai quali tracciare altre basi per misurare i punti più distanti. Occorre tenere presente che le misurazioni riprodotte sullo schizzo di campagna sono funzionali alla riproduzione grafica (in planimetria) dell'oggetto rilevato; perciò, nella individuazione della posizione base rispetto ai punti da rilevare, è sempre necessario evitare che le rette che congiungono i punti con gli estremi della base formino con la base stessa angoli troppo acuti. In queste circostanze, infatti, il disegnatore che dovrà riprodurre la posizione del punto rilevato nella planimetria potrà incontrare difficoltà di riproduzione grafica che, inevitabilmente, si ripercuotono anche sulla precisione del disegno.

Come si è detto, nell'individuazione della base di riferimento rispetto all'oggetto da rilevare occorre sempre avere presente che lo scopo della misurazione è quello di consentire una precisa riproduzione planimetrica in scala dell'oggetto stesso rispetto al luogo in cui si trovava. Per raggiungere questo scopo, i triangoli che si formano congiungendo la base con ciascun punto da rilevare dovrebbero essere il più possibile isosceli (con angoli non troppo acuti). La posizione della base di misura rispetto all'oggetto da rilevare deve essere scelta in modo che sia possibile ottenere una facile e corretta restituzione in scala delle misurazioni effettuate nell'immediatezza

e che sono state riportate sullo schizzo di campagna. Una posizione corretta si ottiene quando il punto del quale si deve rilevare la misura si trova all'interno dell'area delimitata dalle proiezioni ortogonali dei punti che costituiscono la base di misura rispetto alla linea di collegamento degli stessi e l'ampiezza della base deve essere scelta in base a criteri rigorosi e scientifici.

Le caratteristiche e la posizione della base di misura devono essere descritte nel verbale di sopralluogo e riportate sullo schizzo di campagna in modo che sia sempre possibile ricostruirne l'esatta ubicazione. La determinazione dell'ampiezza della base è un'operazione molto importante, in quanto da essa dipende la corretta riproducibilità in planimetria dei punti rilevati. L'ampiezza della base deve essere scelta con criteri scientifici e la sua misura dipende in modo direttamente proporzionale dalla distanza a cui si trovano i punti da misurare: più questi sono distanti dalla base più questa deve essere lunga. Essa non dovrebbe essere, comunque, mai inferiore a 2 metri né superiore a 10 m circa (se necessita una base più grande è meglio utilizzare due basi più piccole ad opportuna distanza tra loro). Un criterio abbastanza semplice di definizione dell'ampiezza della base di misura, in modo che la stessa abbia le caratteristiche più convenienti per la successiva riproduzione grafica in una planimetria, consiste nel trovarne la dimensione in base alla lunghezza del veicolo (o dell'oggetto) da misurare. Una volta individuata la base di misura e definita la sua ampiezza, per rilevare un punto occorre misurare la distanza tra questo e ciascun caposaldo (per fissare un punto, perciò, occorrono sempre due misure). La misurazione della larghezza della sede stradale nell'area interessata dal sinistro deve essere effettuata dagli agenti rilevatori al termine delle operazioni di ripristino e prima di riaprire la strada al traffico (salvo che per le strade urbane in cui, specialmente se si sono formate code, è opportuno eseguire l'operazione dopo aver fatto defluire le code stesse).

Non tutti gli oggetti presenti sul luogo del sinistro hanno una rilevanza probatoria successiva e quindi, completati i rilievi, possono essere rimossi, restituiti ai legittimi proprietari, ovvero, se inservibili e considerabili rifiuti, smaltiti. Tuttavia, in alcuni casi, oggetti o frammenti di cose o di veicoli possono avere una rilevanza per la successiva attività d'indagine (es. frammenti o parti del veicolo investitore nel caso di incidente con fuga). In questi casi, gli oggetti, dopo essere stati descritti e fotografati nella posizione in cui sono stati rinvenuti, devono essere recuperati per essere analizzati ovvero conservati come prova. L'operazione di repertazione e trasporto di questi oggetti deve essere compiuta con particolare cura e con metodo per evitare che si danneggino, si alterino o siano inutilizzabili come prova, quindi andrà sempre adeguatamente documentata.

Completate le attività di rilevamento planimetrico e fotografico, occorre procedere alla rimozione dei veicoli e al recupero delle cose presenti sulla sede stradale. I beni mobili appartenenti agli infortunati o da questi trasportati rinvenuti sul luogo del sinistro o all'interno dei veicoli coinvolti vanno elencati in apposito verbale da allegare agli atti del sopralluogo, utilizzato al momento della restituzione delle cose, per verificare che quanto rinvenuto coincida con quanto richiesto dall'interessato.

## 5.7 Il sequestro

Il *sequestro* è un atto di coercizione reale finalizzato alla conservazione di cose e tracce utili alla prosecuzione delle attività di indagine e, quindi, è atto di polizia giudiziaria che presuppone la qualificazione dell'accadimento infortunistico come reato perseguibile d'ufficio o per il quale sia stata proposta querela come detto precedentemente nel paragrafo "tecniche di polizia giudiziaria". Perciò, salvo il caso in cui l'incidente non assuma immediata rilevanza penale (mortale o lesioni personali con presentazione di querela orale sul luogo nell'immediatezza del sinistro, omissione di soccorso e fuga), i veicoli dei protagonisti e degli altri soggetti coinvolti non possono essere sottoposti, di norma, a sequestro probatorio (finalizzato, cioè, all'assicurazione delle prove o alla loro ricerca)<sup>81</sup>.

## 5.8 Acquisizione di dichiarazioni sull'incidente

Le *dichiarazioni* delle persone presenti all'evento infortunistico assumono una rilevanza assai importante nella ricostruzione dell'incidente, siano esse i protagonisti stessi dell'incidente siano testimoni.

La necessità di capire se l'interlocutore è affidabile e, soprattutto, se non sta mentendo, costituisce un presupposto per "guidare" utilmente le dichiarazioni rese dai protagonisti e dai testimoni oppure, se essi intendono perseverare nella loro tesi mendace o reticente, per dare alle dichiarazioni stesse la giusta valenza nel processo formativo della ricostruzione della dinamica dell'incidente.

Questo processo di riconoscimento delle dichiarazioni mendaci è poi assolutamente essenziale quando gli elementi acquisiti nel corso del sopralluogo non sono sufficienti a formare un coerente convincimento su come si sono realmente svolti i fatti, lasciando margini di dubbio che possono essere chiariti solo con l'apporto di validi elementi testimoniali (es. incidente con veicoli rimossi, ovvero con fuga ed omissione di soccorso). Per scoprire un inganno o una reticenza, si può ricorrere ad una serie di indizi rivelatori che da soli o, più spesso, congiuntamente consentono all'operatore esperto ed attento di capire subito l'attendibilità della dichiarazione di un protagonista o di un testimone. Si tratta, per lo più, di segnali del corpo (che riflettono costantemente l'animo della persona) e di atteggiamenti o espressioni verbali che manifestano uno stato di disagio di fronte alla consapevolezza di fare affermazioni mendaci. Naturalmente questi sintomi non hanno valenza di certezza assoluta, e per essi quindi nessuno può essere incolpato di falso, ma la loro presenza può spesso guidare l'operatore nella formulazione di più specifiche domande.

Chi è consapevole di mentire può manifestare i seguenti indici sintomatici:

affermazioni che si concludono con variazioni di tono che le fanno somigliare di più alle domande (gli occhi si aprono di più ed il capo si solleva alla fine dell'affermazione, quasi che il soggetto cerchi una conferma di ciò che ha detto senza esserne convinto);

---

<sup>81</sup> G.PROTOSPATARO – attività varie da compiersi sul luogo del sinistro – dottrina banca dati iter infortunistica Egaf, 2014, ([www.egaf.it](http://www.egaf.it)).

aggiunta di informazioni inutili che ribadiscono lo stesso concetto fino a che non ha la certezza di aver convinto l'interlocutore;

contraddizione fra gesti (soprattutto la mimica del viso) e parole (che esprimono pensieri opposti);

esitazioni nell'assumere una posizione frontale (cioè perfettamente di fronte) rispetto alla persona con cui parla;

espressione del corpo molto limitata (scarso movimento di braccia e mani o movimenti meccanici della testa e del collo);

espressione del viso, soprattutto nelle manifestazioni di stupore, limitata alla sola bocca, come se fosse costretto a un sorriso forzato (il resto del viso resta impassibile);

frasi confuse, con parole pronunciate in modo poco chiaro (spesso quasi sussurrate);

frequenti movimenti del capo e dello sguardo che si perde in un'altra direzione rispetto alla posizione dell'interlocutore;

il centro dell'attenzione delle risposte o delle affermazioni è più interno (si preoccupa di più di come appare) che esterno (cioè del contenuto di ciò che dice);

il dito non viene mai puntato verso la persona che, mendacemente, sta cercando di convincere;

il racconto assume spesso termini che lo fanno sembrare quasi inverosimile (di fronte allo stupore dell'interlocutore viene evidenziato questo aspetto quasi a volerlo convincere che se avesse voluto mentire - come effettivamente invece sta facendo - avrebbe raccontato una storia meno inverosimile);

inconsapevole tendenza ad allontanarsi dall'accusatore (si rivolge, anche solo con lo sguardo, ad una eventuale uscita) o comunque a frapporre oggetti che, anche idealmente, aumentino la distanza dallo stesso;

contatto delle mani sul corpo molto ridotto (al massimo tocca il viso ed il collo ma non le altre parti né, soprattutto, il petto);

movimento degli occhi durante la fase del ricordo. Nel momento in cui una persona richiama alla mente un fatto che è accaduto (stimolazione della memoria visiva), tende inconsciamente a muovere gli occhi verso l'alto e poi a destra (se è mancino) o a sinistra (se è destrimano). La persona che inventa, invece, o accede alla memoria figurativa (ciò che ha predisposto di dire, inventando o manipolando la realtà) muove gli occhi in senso inverso (in alto a destra per i destrimani ed a sinistra per i mancini);

nell'esordio della risposta (prima di darla), può notarsi il ricorso ad espressioni del tipo "a dire il vero, perché dovrei mentirle, non vorrei che credesse che ...", "per essere onesti ...", ecc.);

non vengono messi in risalto gli aspetti negativi di un fatto ma solo quelli positivi;

permangono segni di stress (o, addirittura, aumentano) anche dopo aver completato il racconto (rossore o pallore in volto, tremito delle mani - spesso tenute nascoste per non mostrarlo - ,

suono della voce molto alto, fatica nella deglutizione, respirazione affannosa - e tentativi di calmarla con profonde inspirazioni -, improvvisi cali di attenzione, ecc.);

reazione eccessiva ad accuse formulate (mostrando indignazione immediata per l'accusa mossagli, in realtà per mascherare il proprio inganno);

ricorso all'umorismo, al sarcasmo o all'ironia senza rispondere a domande precise;

ridotto utilizzo dei pronomi "io e noi", che manifesta una ridotta partecipazione emotiva al discorso;

risposte ad una domanda con un'altra domanda (cercando di guadagnare tempo);

risposte generiche (anche di fronte a domande specifiche) mostrando ciò che pensa sull'argomento anziché rispondere alla domanda;

scarso o inesistente contatto visivo (non guarda negli occhi l'interlocutore);

voluta omissione del punto di vista di una eventuale terza persona che abbia partecipato o assistito al fatto;

nei fatti narrati eventuali numeri inventati sono spesso gli stessi o multipli tra loro;

sfasatura temporale tra gesti e parole;

tono di voce intermedio e monotono, in genere più alto del normale;

utilizzazione di parole dell'interlocutore per ribadire un concetto (falso) che ha espresso;

variazioni repentine di umore (è più buono e si mostra subito più rilassato) quando l'interlocutore cambia argomento.

E' chiaro che gli indici sintomatici sopraindicati rappresentano solo l'indizio di un'eventuale ridotta attendibilità delle dichiarazioni rese. Occorre considerare, comunque, che, in molti casi, alcuni di questi comportamenti non sono in grado di fare dedurre il grado di attendibilità soprattutto quando intervengono a seguito di un evento molto drammatico e quindi fortemente emozionale.

Anche in assenza di dichiarazioni deliberatamente mendaci, occorre considerare che le dichiarazioni rese dai testimoni possono essere comunque inattendibili o perfettamente corrispondenti alla realtà perché, anche inconsapevolmente ed in perfetta buona fede, un testimone potrebbe essere indotto a ricostruire il fatto a cui ha assistito filtrandolo attraverso le sue emozioni oppure cercando di riempire i vuoti di memoria con proprie deduzioni (che spesso gli appaiono tanto logiche da fare apparire reali le cose che ha aggiunto al ricordo dell'evento). Si deve tenere presente, infatti, che il meccanismo di restituzione di un fatto percepito è tale per cui chi racconta tende a riempire con proprie congetture quanto non ha visto ma che ritiene conseguenza naturale del proprio ragionamento ricostruttivo. Perciò, allo scopo di verificare l'attendibilità della dichiarazione occorre verificare:

la posizione del testimone e la sua concreta possibilità di vedere bene l'area del sinistro;

la sua attenzione al momento della collisione (affermazioni del tipo: "ho sentito il botto" possono essere indicative di attenzione rivolta altrove e richiamata solo dalla collisione che non può perciò essere descritta perché non è stata realmente vista dal testimone).

Dichiarazioni molto più circostanziate e dettagliate di quanto oggettivamente possibile, soprattutto con riferimento alla fase della collisione (che ha tempi così brevi che ben difficilmente possono essere oggettivamente percepiti con dovizia di particolari), possono essere sintomatiche di una testimonianza che è fortemente condizionata da una ricostruzione del teste, spesso in perfetta buona fede, più che da ciò che egli ha effettivamente visto.

Le dichiarazioni dei protagonisti assumono una diversa valenza e richiedono una differente procedura a seconda che il sinistro abbia o no rilevanza penale immediata. Se il sinistro:

ha immediata rilevanza penale (incidente mortale ovvero con lesioni in presenza di querela), le dichiarazioni e le informazioni assunte devono essere documentate in modo formale e vengono in essere alcune garanzie difensive che condizionano la validità e l'utilizzabilità processuale degli atti (avviso al difensore e sua presenza).

non ha rilevanza penale immediata (con lesioni personali senza querela ovvero con soli danni a cose) gli agenti che rilevano l'incidente possono ricevere dichiarazioni spontanee, dalle persone coinvolte, non destinate a formare oggetto di valutazione in sede giudiziaria ma che servono a fare maggiore chiarezza nella dinamica dei fatti e formano elemento di valutazione nell'ambito della successiva attività di contestazione delle violazioni alle norme del Codice della strada.

In questo caso: non è necessaria la presenza del difensore; le dichiarazioni formano oggetto di annotazione che deve essere sottoscritta dagli interessati; l'annotazione delle dichiarazioni è conservata, insieme al fascicolo relativo al rilevamento, a disposizione delle parti interessate per tutti gli usi consenti dalla legge; le dichiarazioni rese possono formare oggetto di valutazione ai fini dell'applicazione di eventuali sanzioni amministrative per violazione delle norme di circolazione stradale.

Le dichiarazioni rese dai protagonisti, dopo una prima fase di dichiarazioni spontanee, devono essere opportunamente fatte completare dall'agente rilevatore in modo che contengano gli elementi necessari a ricostruire la dinamica del sinistro nelle sue tre fasi caratteristiche (antecedente, culminante, successiva). Le indicazioni fornite dall'agente rilevatore, tuttavia, non devono condizionare in modo vincolante la libera espressione del pensiero del dichiarante che ha il diritto di rappresentare i fatti secondo l'interpretazione che egli ritiene corrispondere alla sua visione (che, naturalmente, può anche non coincidere con la ricostruzione obiettiva dei fatti).

Alcune regole sono perciò essenziali per ottenere dichiarazioni utili ai fini dell'attività di accertamento dei fatti:

le dichiarazioni devono essere assunte solo dopo aver acquisito tutti gli altri elementi necessari alla ricostruzione della dinamica;

il dichiarante deve essere sentito senza che l'operatore esprima alcun commento e deve essere lasciato libero di esprimere i fatti;

le domande dell'operatore devono fungere solo da richiesta per integrare un iter logico e consequenziale e quindi aiutare la persona a ricordare particolari, che nella concitazione potrebbe omettere di riferire;

la dichiarazione deve seguire le tre fasi della dinamica (antecedente, culminante, susseguente);

è buona norma, prima di iniziare a scrivere le dichiarazioni, far ripetere in momenti diversi la versione fornita, per constatare eventuali contraddizioni o consentire di ricordare meglio eventuali particolari;

i protagonisti devono essere sentiti separatamente, lontano da testimoni o da altri soggetti informati;

l'operatore non deve mai manifestare giudizi o opinioni personali sulle persone o sui fatti;

è preferibile fare domande non dirette (es. è passato con il rosso?) ma indirette (es. ricorda di quale colore era il semaforo quando sopraggiungeva e quando attraversava?);

deve essere sempre riportata dettagliatamente la domanda, esattamente come formulata, prima della risposta. Se la domanda viene riportata solo per sintesi anziché in dettaglio, al momento della ricostruzione della dichiarazione, può venire a mancare un metro di giudizio indispensabile;

evitare di porre domande suggestive, cioè domande che prevedano solo una conferma (del tipo: "è andata ... Così?") o che prevedano solo alcune delle possibili situazioni (del tipo: "veniva da destra o di fronte?") quando c'è la concreta possibilità che i fatti si siano svolti in modo diverso.

Dal testo delle dichiarazioni, in linea di massima, devono potersi sempre desumere queste indicazioni: veicolo condotto, se il conducente era solo a bordo o in compagnia di passeggeri, nome della strada percorsa, provenienza e direzione di marcia, velocità mantenuta, posizione occupata nell'ambito della carreggiata, situazione avvistata del traffico, di un ostacolo, ecc., posizione del sinistro, manovra effettuata, motivo della manovra, fatto susseguente alla manovra posto in essere da altri veicoli, punto d'urto, fatto conseguente all'impatto, stato di quiete, avvenimenti successivi di rilevanza, conseguenze sulle persone.

Una delle prime operazioni che gli agenti rilevatori devono effettuare è quella di accertare se vi siano testimoni ancora presenti ovvero persone che hanno assistito al fatto, identificandoli. Fra le persone informate sui fatti si devono comprendere non soltanto i "testimoni" veri e propri, ma altresì, le persone offese o danneggiate dal sinistro. Negli incidenti non aventi rilevanza penale immediata non è obbligatorio sentirli o acquisirne la dichiarazione (che questi, peraltro, possono rifiutare di fornire) ma è essenziale individuare immediatamente queste persone che, raramente, se non identificate al momento dell'intervento, rimangono a disposizione fino al termine delle operazioni di rilevamento. Soprattutto quando la testimonianza può avere un ruolo importante nella ricostruzione di un evento che non ha prodotto tracce utili molto evidenti è comunque preferibile acquisire subito le dichiarazioni prima che subiscano inevitabili contaminazioni da scambi di opinioni con altri. Se non più presenti, ma rintracciabili, potranno essere ascoltate anche successivamente. Qualora, tuttavia, le persone presenti ritengano di fornire una propria dichiarazione, che può contribuire a fare chiarezza sulle cause e sulla dinamica del sinistro, saranno ascoltate, guidando opportunamente la loro testimonianza, in modo che il contenuto della stessa sia funzionale all'attività di ricostruzione dell'evento.

In ogni caso, si devono rispettare almeno le seguenti regole:

Per motivi di opportunità è consigliabile ascoltare i testimoni lontano dai protagonisti.

È necessario indicare la posizione o il luogo in cui si trovavano i testimoni al momento del sinistro, per verificare eventuali dichiarazioni non veritiere.

È opportuno chiedere se il teste ha rapporti di parentela, amicizia o frequentazione abituale con i protagonisti dell'incidente (annotando in ogni caso la risposta).

Salvo che il fatto non abbia rilevanza penale immediata, non è necessario redigere apposito verbale (anche se è comunque possibile e consigliabile utilizzare questa forma) perché le dichiarazioni rese possono formare oggetto di annotazione, sottoscritta soltanto dal testimone.

Dal testo delle dichiarazioni, in linea di massima, devono potersi sempre desumere queste indicazioni: chi è il teste; dove si trovava al momento del sinistro (a terra, su un veicolo, ecc.); cosa faceva al momento dell'urto (es. guidava, era fermo per ..., ecc.); cosa ha visto della fase antecedente e di quella culminante; cosa ha visto della fase successiva; cosa ha fatto dopo l'incidente; se ha oppure no rapporti con i protagonisti.

## 5.9 La dinamica del sinistro

Per descrivere la *dinamica* di un sinistro stradale, salvo i casi rari in cui l'operatore di polizia stradale abbia assistito allo svolgimento dei fatti, occorre necessariamente procedere ad una ricostruzione postuma sulla base di tutti i dati raccolti. La ricostruzione è, quindi, l'insieme delle operazioni con le quali, partendo dagli elementi raccolti in sede di sopralluogo e da ogni altra indagine esperita, si descrivono le modalità dell'evento infortunistico<sup>82</sup>.

Ovviamente deve trattarsi di una ricostruzione obiettivamente tecnica, esclusivamente basata su elementi dedotti dai dati certi raccolti, ai quali occorre fare riferimento per suffragare le conclusioni a cui si giunge, senza aggiungere elementi personali di valutazione che non possono trovare un riscontro obiettivo nell'attività compiuta dell'agente rilevatore. Talvolta il meccanismo del sinistro appare evidente dal primo esame della località e dalle tracce lasciate sul terreno, in altri casi invece gli operatori, nel procedere alla ricostruzione della vicenda infortunistica, possono trovarsi di fronte alla difficoltà di comprendere circostanze che, apparentemente, risultano in contrasto con altre; in tal caso, per chiarire le perplessità, è opportuno non ricorrere a deduzioni che non possono essere provate o, peggio, che sono basate solo sull'esperienza di casi simili, ma è sufficiente limitarsi ad esporre i dati raccolti, anche se sono in contrasto fra loro.

Per la ricostruzione della dinamica dell'incidente, oltre agli elementi acquisiti nell'ambito del sopralluogo, occorre la conoscenza di:

modo in cui i veicoli sono venuti a collisione tra loro nella fase istantanea dell'urto, che si può ricostruire dall'analisi della posizione statica dei mezzi (fenomenologia infortunistica);

---

<sup>82</sup> G.PROTOSPATARO – ricostruzione del sinistro stradale e descrizione della sua dinamica – dottrina banca dati iter infortunistica Egaf, 2014, (www.egaf.it).

esatta ubicazione del punto d'urto e della tipologia delle deformazioni dei mezzi;

corrispondenza dei danni (specularità degli stessi);

stato psicofisico dei conducenti al momento del sinistro;

eventuale presenza di altri elementi esterni (caratteristiche della strada, ostacoli imprevedibili, ecc.) e ambientali (luminosità e visibilità, condizioni climatiche) che abbiano influito, al momento dell'impatto, sulla condotta dei conducenti.

Lo studio della cinematica e delle relative applicazioni in campo infortunistico costituisce attività che esula dalle competenze sia giuridiche che pratiche degli agenti rilevatori. Tuttavia, la conoscenza di alcune regole fondamentali può essere utile per cercare di ricostruire, attraverso la posizione terminale e i danni che presentano i veicoli, il modo in cui i veicoli stessi sono venuti a collisione. Sulla base di queste regole, dallo stato di quiete dei veicoli e dall'attento accertamento dei danni diretti riscontrati sui veicoli stessi e sulle eventuali infrastrutture, è possibile desumere gli effetti cinematici e quindi la dinamica in cui il sinistro stradale si è svolto.

L'individuazione del punto in cui è avvenuto il primo contatto con ostacoli fissi o tra i protagonisti dell'incidente, assume una fondamentale importanza nella ricostruzione della dinamica del sinistro. L'operazione, tuttavia, non è sempre agevole in quanto non è infrequente che le tracce lasciate dal primo impatto siano poco visibili o si disperdano negli istanti immediatamente successivi al sinistro. La ricerca dovrà essere concentrata soprattutto su:

area in cui più numerosi sono i frammenti di vetro (prodotti dalla rottura di parabrezza, finestrini o fari) dei veicoli;

punto d'inizio di tracce di perdita di liquidi (olio motore o liquido refrigerante) dei veicoli;

punto d'inizio di abrasioni o incisioni sul fondo stradale (soprattutto quando sono coinvolti veicoli a due ruote);

punto in cui si rinvenivano terriccio o fango essiccato non proveniente dai luoghi adiacenti alla strada (staccato, a seguito dell'urto, dalla parte interna dei parafranghi delle ruote dei veicoli).

Per la ricostruzione della dinamica è sempre necessario verificare la "specularità" dei danni presenti sui veicoli o sugli oggetti con i quali i veicoli sono venuti a contatto. Così, ad esempio, in caso di tamponamento tra due veicoli, è necessario verificare che su un veicolo ci siano danni localizzati nella parte posteriore, aventi caratteristiche (tracce di vernice, altezza, estensione, ecc.) compatibili con i danni del veicolo che si assume averlo tamponato (i cui danni devono essere localizzati principalmente nella parte anteriore). Tuttavia la presenza di danni localizzati in altre parti del veicolo non esclude la dinamica ipotizzata sulla base delle tracce di cui sopra. Infatti, a condizione che siano presenti anche danni "speculari" (nel senso sopra precisato), è possibile che si rinvenivano anche altri danni - talvolta di entità superiore ai primi - provocati da ulteriori impatti, susseguenti al primo. Ciò che è da verificare, pertanto, è che sussistano almeno danni compatibili con il tipo di urto ipotizzato nella ricostruzione della dinamica.

Lo stato psicofisico dei conducenti condiziona in modo determinante il loro comportamento, costituendo la causa o la concausa del sinistro. Compito dell'agente rilevatore, peraltro, non è quello di compiere indagini di carattere medico che richiedono l'utilizzo di specifiche strumentazioni o analisi cliniche, ma unicamente di accertare situazioni di fatto e presupposti

che giustificino indagini ulteriori più approfondite (in alcuni casi disposte direttamente dall'agente). Nella descrizione della dinamica è necessario ricordarne la finalità, tenendo presente in particolare che:

la dinamica non costituisce semplicemente una descrizione cronologica degli eventi ma rappresenta la sintesi di tutti gli elementi acquisiti, da valutare approfonditamente nel tentativo di fornire la rappresentazione delle cause dell'incidente;

questa sintesi, naturalmente, costituisce un'interpretazione dei fatti da parte dell'agente rilevatore che, nell'eventuale procedimento penale o civile susseguente, non condiziona il convincimento del giudice chiamato a valutare sulla vicenda;

la dinamica presuppone un convincimento dell'agente rilevatore sulle modalità di svolgimento del fatto infortunistico, supportato, in ogni sua parte, da: riscontri obiettivi accertati durante il sopralluogo, danni prodotti a persone o cose, compatibilità cronologica del susseguirsi degli eventi, dichiarazioni dei testimoni e delle persone coinvolte;

qualora le dichiarazioni rese da testimoni e persone coinvolte non corrispondano alla visione dell'evento che l'agente rilevatore si è rappresentato, occorre chiarire le motivazioni dei contrasti, rimarcando gli elementi probatori oggettivi (es. localizzazione e tipologia dei danni) che superano le dichiarazioni stesse tanto da renderle solo parzialmente valide o addirittura inattendibili.

L'agente rilevatore, dopo aver compiuto le indagini e raccolto gli elementi utili, procede alla descrizione della dinamica del sinistro, esponendo in modo chiaro e dettagliato il susseguirsi della vicenda infortunistica, secondo l'ordine di svolgimento delle tre fasi del sinistro: fase iniziale (fase antecedente), fase culminante (urto), fase susseguente e terminale (posizione di quiete dei veicoli a seguito dell'urto ed informazioni relative a ciò che è accaduto dopo, quali soccorsi sono intervenuti, ecc.). Quando l'incidente ha esito mortale è necessario indicare a che ora è stato avvisato il magistrato di turno (menzionandone il nominativo e specificando se si è recato sul posto) e gli eventuali provvedimenti urgenti assunti. In fine verranno specificate le persone decedute o infortunate, indicando per queste ultime la diagnosi, la prognosi, l'ospedale presso il quale sono stati trasportate per le prime cure e quello in cui si trovano ricoverate.

Qualora la persona ferita, nonostante l'invito manifestato dagli operatori di polizia o dal personale sanitario intervenuto sul luogo del sinistro, rifiuti di essere trasportata in ospedale o presso il più vicino posto di pronto soccorso per farsi visitare, occorre fare specifica menzione nel verbale di sopralluogo o in altro documento allegato, indicando sommariamente le lesioni più evidenti e gli eventuali dolori accusati. Se è presente un medico che ha proceduto ad una prima visita della persona infortunata, è opportuno annotarne le generalità e riferire sinteticamente il suo giudizio sulle lesioni patite, annotazioni, sebbene non esaustive, molto utili per le ulteriori valutazioni medico-legali, soprattutto in caso di asserzione successiva di lesioni molto più gravi di quelle reali.

Al termine delle operazioni di rilievo, per i sinistri con lesioni alle persone, occorre procedere all'acquisizione del referto medico presso il pronto soccorso o presso altra struttura sanitaria che ha prestato le prime cure, che verrà allegato nel verbale di sopralluogo.

In fine verranno contestate le violazioni amministrative inerenti lo studio della dinamica del sinistro ed applicati i relativi provvedimenti amministrativi dove previsti.

## CAPITOLO 6

### L'incidentalità stradale in Italia e nell'area metropolitana romana

#### Quadro di riferimento

**Sintesi** *Gli incidenti stradali<sup>83</sup> rappresentano in Italia, come in ogni altro Paese europeo, uno dei maggiori elementi di criticità e quindi un'emergenza primaria sia da un punto di vista della sicurezza delle persone che da un punto di vista sanitario. Per di più, negli ultimi anni si è assistito a un incremento considerevole del numero dei veicoli circolanti e più in generale della domanda di mobilità delle persone e delle merci che si è orientata in larga parte alla strada a causa soprattutto di un elevato livello di inadeguatezza e di esercizio delle infrastrutture del trasporto ferroviario. Questa tendenza rischia di aggravare il già tragico bilancio di morti e feriti per incidenti stradali che oltre all'elevatissimo costo umano comporta anche un notevole onere sociale. È in quest'ottica che si rende necessario analizzare i dati relativi al fenomeno incidentale in modo tale da comprendere, nei limiti dell'informazione disponibile, quest'ultimo in tutti i suoi aspetti. L'analisi di seguito esposta tratta in particolare il fenomeno dell'incidentalità stradale utilizzando vari livelli di riflessione. Innanzitutto territoriale: i dati riguardanti gli incidenti stradali sono, infatti analizzati a livello nazionale, a livello "metropolitano"<sup>84</sup> (mediante un benchmarking fra le "aree metropolitane" nazionali), a livello regionale (attraverso un confronto tra le quattro province del Lazio e l'area metropolitana di Roma) ed infine, per quanto concerne l'area metropolitana romana a livello comunale (mediante un confronto tra i 120 comuni di hinterland).*

Il Global Status Report on Road Safety dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, pubblicato nel 2013, rinnova l'attenzione sul tema degli incidenti stradali, e fornisce un quadro sufficientemente aggiornato sulla situazione internazionale. Ogni anno nel mondo muoiono più di 1,24 milioni di persone sulle strade e un numero compreso tra 20 e 50 milioni si infortunano; in molte regioni i dati di mortalità e morbosità indicano un peggioramento della situazione nel tempo e le stime correnti dimostrano un aumento del peso della mortalità per incidente stradale che diventerà, nel 2030, la quinta causa di morte nel mondo (era la nona nel 2004)<sup>85</sup>. La rilevanza di tale fenomeno è anche legata alla classe di età maggiormente colpita: gli incidenti stradali costituiscono la seconda causa di morte tra soggetti di età compresa tra 5 e 14 anni, la seconda tra 15 e 29 e la terza tra 30 e 44. Estremamente importante, anche se difficilmente

---

<sup>83</sup> La Commissione Europea mediante le norme internazionali, rispetto alle quali l'Italia ha dovuto provvedere all'adeguamento, definisce l'incidente stradale "quell'evento in cui è coinvolto almeno un veicolo in circolazione sulla rete stradale e che comporti danni alle persone". Sulla base di quanto appena detto, si considerano incidenti stradali tutti quei sinistri verificatisi nelle vie o piazze aperte alla pubblica circolazione, nei quali risultano coinvolti veicoli fermi o in movimento e dai quali siano derivate lesioni a persone. Specularmente, sono esclusi dalla rilevazione gli incidenti che non hanno causato lesioni alle persone, che non si sono verificati nelle aree aperte alla pubblica circolazione e in cui non risultano veicoli coinvolti.

<sup>84</sup> Con la legge 56/2014 "Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni", sono state istituite 10 città metropolitane: Torino, Milano, Genova, Venezia, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari e Reggio Calabria. L'analisi che seguirà prenderà in considerazione le su elencate città metropolitane, anche se i dati elaborati sono antecedenti all'entrata in vigore delle suddette (1 Gennaio 2015), fatta eccezione della città metropolitana di Reggio Calabria in quanto non ancora attivata.

<sup>85</sup> WHO "WORD HEALTH ORGANIZATION" - Violence and Injury Prevention and Disability - Global status report on road safety, 2013, ([www.who.int](http://www.who.int)).

quantificabile, il peso in termini di disabilità, spesa sanitaria e sociale. I paesi a basso e medio reddito presentano i più elevati tassi di mortalità per questa causa. In essi si conta oltre il 90% dei decessi conseguenti a infortuni stradali, sebbene vi siano solamente il 48% dei veicoli circolanti. Le dieci nazioni con il più basso tasso di mortalità, compreso tra 3,4 e 5,4 morti per 100.000 abitanti, sono tutte a elevato reddito mentre tra le dieci con tassi più elevati si riscontrano soprattutto paesi a basso e medio reddito. In molti paesi ad alto reddito la mortalità correlata ai traumi da traffico è diminuita negli anni, nonostante rappresenti ancora una causa importante, mentre nella maggior parte dei paesi a basso e medio reddito non si osserva tale trend<sup>86</sup>. Circa la metà dei decessi riguardano gli utenti deboli della strada (pedoni, ciclisti, ciclomotoristi e motociclisti) e tale proporzione è più elevata nei paesi più poveri. In molti paesi la legislazione vigente relativa alla sicurezza stradale appare inadeguata e/o poco frequentemente adottata. Le più diffuse mancanze normative, di controllo o di adozione di comportamenti corretti riguardano i limiti di velocità, l'utilizzo dei sistemi di sicurezza e di ritenuta in auto e sui veicoli a due ruote, i limiti della concentrazione alcolica nel sangue dei conducenti<sup>87</sup>. La prevenzione degli incidenti stradali necessita di interventi multisettoriali che richiedono sforzi coordinati tra tutte le istituzioni coinvolte<sup>88</sup>. Nonostante tal evidenza, solamente un numero limitato di paesi ha adottato una strategia nazionale per la sicurezza stradale. Esistono numerose differenze tra paesi nell'ambito della raccolta dati riguardante gli incidenti, infortuni e decessi stradali, oltre a differenze di definizione, e ciò costituisce un fattore d'impedenza importante per la sorveglianza e il confronto tra nazioni. Numerose ricerche operate nel settore della sicurezza stradale hanno dimostrato che soggetti appartenenti a classi sociali più basse presentano globalmente tassi di mortalità più elevati anche per incidente stradale, indipendentemente dall'indicatore utilizzato (professione, titolo di studio, essere proprietario dell'abitazione, grado di deprivazione dell'area di residenza, livello di ricchezza, far parte di particolari gruppi etnici). Queste considerazioni portano ad affermare che gli incidenti sono tra le cause di morte e di malattia maggiormente legate ai determinanti sociali ed economici della salute, provocando disuguaglianze sia tra paesi con diverso livello di ricchezza, sia, all'interno di una stessa nazione, tra soggetti appartenenti a classi sociali differenti. I motivi di questa disuguaglianza, particolarmente marcata per il sesso maschile, dovrebbero essere ricercati nel diverso grado di esposizione al rischio (come tipo di veicolo utilizzato, caratteristiche delle infrastrutture), nei comportamenti individuali, influenzati dal basso grado d'istruzione, e nella possibilità di accesso alle cure. Inoltre, soggetti di più bassa condizione socioeconomica utilizzano meno frequentemente i dispositivi di sicurezza. La relazione esistente tra il reddito di persone che vivono in paesi ad alto livello di ricchezza e la mortalità per incidente stradale è stata approfonditamente analizzata in numerosi studi<sup>89</sup>.

I risultati di questi mostrano che nei paesi ad alto reddito l'associazione tra il livello di prosperità e la mortalità per incidente stradale è cambiata nel tempo, in maniera analoga a quanto osservato per le malattie cardiovascolari, assumendo un ruolo protettivo solamente dopo la seconda metà degli anni Settanta del XX secolo. Prima di quella data, all'aumentare del livello di benessere, al quale seguiva un repentino incremento del numero dei veicoli circolanti (tra i principali fattori che influenzano la probabilità di scontro), si assisteva anche a un contemporaneo incremento del tasso di mortalità per incidente stradale. La diminuzione della

---

<sup>86</sup> WHO "WORD HEALTH ORGANIZATION" - Violence and Injury Prevention and Disability - Global status report on road safety, 2013, ([www.who.int](http://www.who.int)).

<sup>87</sup> ASAPS - Associazione Sostenitori Amici Polizia Stradale - dati istat, 2014, ([www.asaps.it](http://www.asaps.it)).

<sup>88</sup> ASAPS - Associazione Sostenitori Amici Polizia Stradale - dati istat, 2014, ([www.asaps.it](http://www.asaps.it))

<sup>89</sup> INAIL - Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro - incidenti stradali, 2013, ([www.salastampa.inail.it](http://www.salastampa.inail.it)).

mortalità degli anni seguenti è probabilmente dovuta a effetti indiretti dell'aumento della prosperità, quali i miglioramenti delle infrastrutture e i progressi nella diagnosi e nelle terapie. I paesi che stanno vivendo un incremento di reddito e un sempre più ampio livello di motorizzazione devono probabilmente ancora “abituarsi” ai rischi della strada. Infatti, la prosperità sembra stimolare numerosi meccanismi adattativi, tra cui la prevenzione e i trattamenti medici, sia in termini di facilità di accesso, sia di efficacia nelle cure. Il livello di prosperità oltre il quale la ricchezza assume un ruolo protettivo varia da Paese a Paese, soprattutto in funzione delle azioni preventive intraprese, in particolare delle singole scelte politiche, tradotte in legislazioni. D'altro canto il benessere economico e sociale è associato al grado di motorizzazione di un Paese: a periodi di recessione economica (ne stiamo vivendo uno proprio in questo periodo storico) consegue una diminuzione dell'utilizzo dei veicoli a motore e un ritorno a mezzi di trasporto più economici quali la bicicletta, con una conseguente modificazione dell'incidentalità stradale. I fattori specifici che maggiormente possono spiegare le disuguaglianze tra nazioni possono essere ricondotti a: tipologia di utenza della strada, velocità, mancato utilizzo dei dispositivi di sicurezza e di ritenuta, caratteristiche della rete stradale, legislazione e controlli carenti, carenza di strutture per le cure<sup>90</sup>.

La tipologia di utenza della strada varia in funzione delle abitudini e del livello di ricchezza di ciascun paese. Di conseguenza, la quota di decessi per tipologia di utenza varia tra nazione e nazione ed è generalmente più alta nei paesi a basso e medio reddito, dove le caratteristiche della rete stradale e le velocità sostenute sono generalmente più ostili ad utenti con minori protezioni quali i pedoni e i conducenti e i trasportati su veicoli a due ruote. Anche mezzi pubblici poco diffusi, affollati e non sicuri contribuiscono fortemente ad aumentare il numero degli infortuni e dei decessi sulla strada, soprattutto nei paesi più poveri. In tali situazioni frequentemente si riscontrano, inoltre, carenze nel sistema di emergenza-urgenza tali da ritardare il momento del primo soccorso e l'accesso ai centri di cura. A ciò si aggiunge una diffusa mancanza di strutture adeguate per il trattamento dei soggetti traumatizzati. Le caratteristiche delle strade che tipicamente si riscontrano nei paesi a basso e medio reddito non influenzano solamente la sicurezza degli utenti deboli della strada: la strutturazione della rete viaria, le condizioni del manto stradale e la limitatezza dei sistemi d'illuminazione aumentano il rischio di tutti coloro che utilizzano il sistema viario. Infine, soltanto il 38% dei paesi a basso reddito e il 54% di quelli a medio reddito hanno reso obbligatorio l'utilizzo delle cinture di sicurezza da parte di conducenti e passeggeri anteriori e posteriori di automobili. Nella maggioranza dei paesi africani, del sud-est asiatico e in parte dell'America Meridionale non sono presenti norme in merito all'utilizzo dei seggiolini per bambini. I Paesi a basso e medio reddito hanno un tasso di incidenti mortali maggiore rispetto ai Paesi più ricchi: rispettivamente 21,5; 19,5; 10,3 ogni 100 mila persone. Pur avendo solo il 48% del totale dei veicoli registrati, nei Paesi più poveri si verifica il 90% degli incidenti globali. Malgrado nei Paesi industrializzati negli ultimi 40-50 anni il tasso di mortalità per incidente stradale sia diminuito, l'incidente stradale rimane una delle più importanti cause di morte e disabilità. Alcuni paesi hanno ridotto notevolmente l'incidentalità stradale con conseguente diminuzione della morbosità e della mortalità correlate. Numerose sono nel mondo le esperienze “virtuose”, quali quelle della Svezia, dell'Olanda e del Regno Unito, dove esiste da qualche tempo una pianificazione e realizzazione di interventi specifici, che hanno portato, nell'ultimo ventennio, una notevole diminuzione degli infortuni e dei decessi stradali. La presenza di strategie nazionali, di scelte politiche integrate volte a influenzare più aspetti che riguardano l'incidentalità stradale e che

---

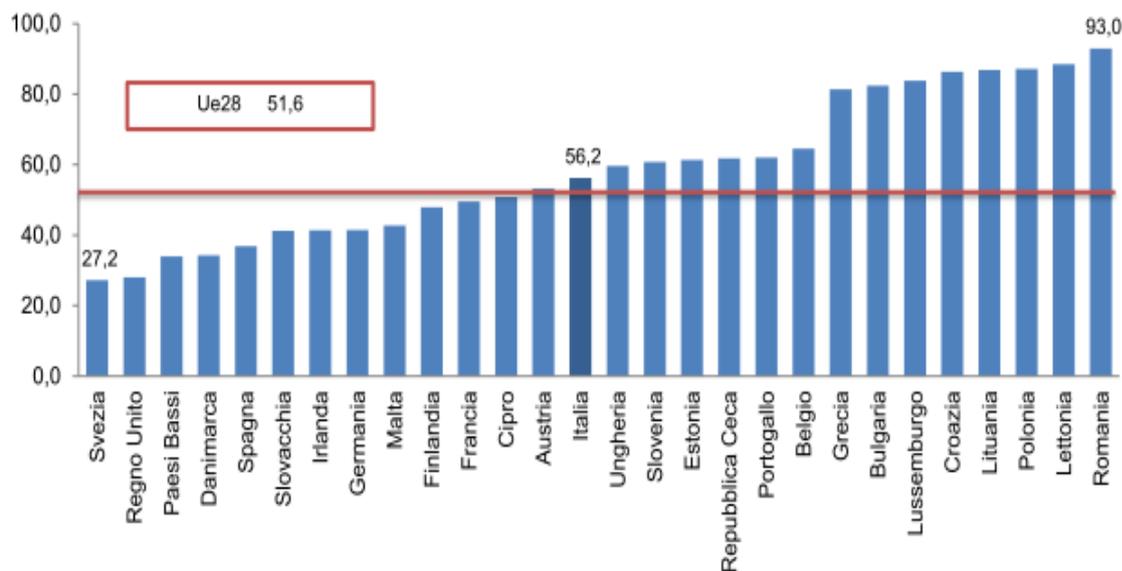
<sup>90</sup> SALUTE INTERNAZIONALE - redazione si - incidenti stradali nel mondo e disuguaglianze tra nazioni, 2009, ([www.saluteinternazionale.info](http://www.saluteinternazionale.info)).

abbiano riscontro, anche a livello locale è sicuramente un prerequisito per riuscire a raggiungere l'obiettivo di ridurre la morbosità e la mortalità. Un requisito altrettanto importante consiste nell'aver la disponibilità economica per mettere in atto tali programmi in modo continuo nel tempo, senza limitarsi a interventi occasionali. A livello globale, l'Oms incoraggia i Paesi a pianificare una strategia multisettoriale per la sicurezza stradale, che prenda in considerazione le necessità di ognuno. L'attività di prevenzione deve essere allo stesso tempo ambiziosa e realistica e deve essere seguita da piani di azione nazionali e da specifici progetti di intervento<sup>91</sup>.

### **b) Incidenti stradali in Europa**

Nel 2013, 26.010 persone sono decedute in incidenti stradali nella Ue28, contro le 31.595 del 2010, con una riduzione nel periodo del 17,7%. Lo stesso calo percentuale è stato registrato in Italia. Rispetto al 2012, il numero di vittime si è ridotto in Italia del 9,8%, contro il -8,1% rilevato a livello Ue28. Per fornire, inoltre, una misura standard del livello di mortalità in incidente stradale, armonizzata e confrontabile tra i diversi Paesi europei, è stato calcolato il numero di morti in incidente stradale per milione di abitanti, che si ottiene dividendo il numero delle vittime per la popolazione residente. Nel 2013, il numero dei morti per milione di abitanti è pari a 51,4 nella Ue28, a 56,2 in Italia (nel 2010 era rispettivamente pari a 62,8 e 69,4). Con tale risultato l'Italia si colloca al quattordicesimo posto nella graduatoria europea dietro Regno Unito, Spagna, Germania e Francia. ( Figura 2 e Prospetto 2 )<sup>92</sup>.

FIGURA 2. VITTIME DI INCIDENTI STRADALI PER UN MILIONE DI ABITANTI NEI PAESI EUROPEI (UE-28). Anno 2013



Fonte dei dati: ETSC (European Transport Safety Council). Annual PIN Report. Anno 2014

<sup>91</sup> EPICENTRO - Centro Nazionale di Epidemiologia, Sorveglianza e Promozione della Salute - *il portale dell'epidemiologia per la sanità pubblica*, 2014, ([www.epicentro.iss.it](http://www.epicentro.iss.it)).

<sup>92</sup> ISTAT - Istituto nazionale di statistica - dati statistici incidenti stradali 2013, 2014, ([www.istat.it](http://www.istat.it)).

PROSPETTO 2. MORTI IN INCIDENTI STRADALI NEI PAESI MEMBRI DELL'UNIONE EUROPEA (UE28)

Anni 2010, 2012 e 2013, valori assoluti, variazione percentuale e morti per milione di abitanti (a)

PAESI UE28	Valori assoluti			Variazione percentuale (b)		Morti per milione di abitanti	
	2010	2012	2013*	2013/2012	2013/2010	2010	2013
Austria	552	531	455	-14,3	-17,6	65,9	53,8
Belgio	841	767	720*	-6,1	-14,4	77,6	64,5
Bulgaria	776	605	600*	-0,8	-22,7	104,6	82,4
Cipro	60	51	44	-13,7	-26,7	73,2	50,8
Croazia	426	393	368	-6,4	-13,6	99,0	86,3
Danimarca	255	167	192*	15,0	-24,7	46,1	34,3
Estonia	79	87	81	-6,9	2,5	59,3	61,4
Finlandia	272	255	258	1,2	-5,1	50,8	47,5
Francia	3.992	3.653	3.250*	-11,0	-18,6	61,7	49,6
Germania	3.651	3.601	3.340	-7,2	-8,5	44,6	41,5
Grecia	1.258	984	870*	-11,6	-30,8	112,5	78,6
Irlanda	212	162	190	17,3	-10,4	46,6	41,4
<b>Italia</b>	<b>4.114</b>	<b>3.753</b>	<b>3.385</b>	<b>-9,8</b>	<b>-17,7</b>	<b>69,4</b>	<b>56,2</b>
Lettonia	218	177	179	1,1	-17,9	102,8	88,4
Lituania	299	301	258	-14,3	-13,7	95,2	86,8
Lussemburgo	32	34	45	32,4	40,6	63,7	83,8
Malta	15	9	18*	100,0	20,0	36,2	42,7
Paesi Bassi	640	650	570	-12,3	-10,9	38,6	34,0
Polonia	3.907	3.571	3.357	-6,0	-14,1	102,4	87,1
Portogallo	937	743	650*	-12,5	-30,6	88,6	62,0
Regno Unito	1.905	1802	1.790*	-0,7	-6,0	30,5	28,0
Repubblica Ceca	802	742	650	-12,4	-19,0	76,7	61,8
Romania	2.377	2.042	1.861	-8,9	-21,7	117,1	93,0
Slovacchia	353	295	223	-24,4	-36,8	65,5	41,2
Slovenia	138	130	125	-3,8	-9,4	67,4	60,7
Spagna	2.478	1.903	1.680	-11,7	-32,2	53,3	36,0
Svezia	266	285	260	-8,8	-2,3	28,5	27,2
Ungheria	740	605	591	-2,3	-20,1	73,9	59,6
<b>Ue28</b>	<b>31.595</b>	<b>28.298</b>	<b>26.010</b>	<b>-8,1</b>	<b>-17,7</b>	<b>62,8</b>	<b>51,4</b>

\* Dati 2013 provvisori per Belgio, Bulgaria, Danimarca, Francia, Grecia, Malta, Portogallo e Regno Unito.

(a) Fonte: European Transport Safety Council, Annual PIN report, Year 2014 - <http://etsc.eu/8th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>

(b) Le variazioni percentuali tra 2013 e 2010 o 2012 sono calcolate con la seguente formula:  $((M^{2013}/M^{2010 \text{ o } 2012}) - 1) * 100$

<sup>4</sup> Libro Bianco 2001: [http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001\\_white\\_paper/lb\\_texte\\_complet\\_it.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_texte_complet_it.pdf)

<sup>5</sup> Policy orientations on road safety 2011 - 2020. White paper 2011: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/com\\_20072010\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf)

<sup>6</sup> La Commissione Europea ha proposto per la definizione di ferito grave l'utilizzo della scala dei traumi "Maximum Abbreviated Injury Scale" (MAIS). Il ferito grave si identifica con un livello MAIS3+.

Pedoni, ciclisti e motociclisti costituiscono circa il 39% delle vittime della strada e, mediamente, i Paesi a basso e medio reddito hanno un numero complessivo di incidenti pari al doppio di quello dei Paesi industrializzati. Gli incidenti stradali sono la prima causa di morte nei giovani di età compresa tra i 5 e i 29 anni e hanno un impatto sulle economie dei singoli Paesi superiore al 3% del prodotto interno lordo. I Paesi dell'Est europeo sono quelli con la più alta proporzione di incidenti mortali per i pedoni, mentre Italia, Grecia, Malta, Cipro e Francia sono gli Stati con il più elevato numero di decessi per incidenti mortali in moto. Significativi anche i dati sulle cinture di sicurezza: indossarle riduce il rischio di morte del 40-65% per chi sta nei sedili anteriori e del 25-75% per chi sta nei sedili posteriori. Fondamentale anche l'uso del casco: abbassa del 40% il rischio di morte e del 70% il rischio di danni gravi alla testa. Inoltre secondo l'Osservatorio nazionale alcol, in Europa un incidente su quattro (il 25%) è correlato all'alcol. Inoltre, negli incidenti causati da guida in stato di ubriachezza il 96% delle persone coinvolte è rappresentato da individui di sesso maschile, di cui il 33% giovani o giovani adulti di età compresa tra i 15 e i 34 anni. Dopo le azioni di sensibilizzazione promosse dall'Unione europea per la decade 2001-2010 e avviate con la predisposizione del Libro Bianco del 2004, l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite e la Commissione europea hanno proclamato nel

2010 un nuovo decennio di iniziative per la Sicurezza Stradale 2011-2020. La sfida lanciata per la nuova decade propone un ulteriore dimezzamento del numero di decessi da incidenti stradali e la diminuzione del numero dei feriti gravi in Europa e nel mondo. Per il conseguimento di tali risultati sono stati proposti sette obiettivi strategici: migliorare l'istruzione e la formazione degli utenti della strada; agevolare l'applicazione delle regole; migliorare le infrastrutture stradali; rendere i veicoli più sicuri; promuovere l'uso delle moderne tecnologie per aumentare la sicurezza stradale; migliorare i servizi di pronto soccorso e intervento post-infortunio; proteggere gli utenti della strada più vulnerabili<sup>93</sup>.

Si sottolinea anche la necessità di suddividere le responsabilità tra le parti coinvolte (Stati membri, autorità regionali e locali, industrie, società di trasporto e utenti privati) e l'importanza che tutte aderiscano alla Carta europea della sicurezza stradale. La Carta europea della sicurezza stradale, guidata dalla Commissione europea, rappresenta la più grande piattaforma della società civile in materia di sicurezza stradale. Più di 2.300 organismi pubblici e privati si sono impegnati nei confronti della Carta e hanno portato avanti azioni e iniziative legate alla sicurezza stradale destinate ai loro membri, ai loro dipendenti e al resto della società civile. Queste azioni hanno rafforzato la cultura della sicurezza stradale in tutta Europa, migliorato la conoscenza sulle cause degli incidenti e contribuito alla creazione di misure preventive e soluzioni. La variegata comunità dei membri della Carta è composta da imprese, associazioni, autorità locali, istituti di ricerca, università e scuole. Tutti gli organismi impegnati ricevono un riconoscimento genuino e le loro azioni sono pubblicate in modo visibile sul sito, il che permette agli altri di trarre spunti e ispirazione<sup>94</sup>. Nello specifico, la Carta è tesa a:

- incoraggiare e sostenere le associazioni europee, le scuole, le università, le imprese di tutti i tipi e dimensioni e le autorità locali a intraprendere azioni a favore della sicurezza stradale in Europa;
- riconoscere i contributi della società civile alla sicurezza stradale;
- facilitare l'acquisizione e la condivisione delle conoscenze sulle questioni legate alla sicurezza stradale nell'Unione europea da parte dei membri della società civile;
- facilitare un dialogo effettivo per il trasferimento delle esperienze e delle prassi legate alla sicurezza stradale a ogni livello di governance nell'Unione europea.

La missione della Carta europea per la sicurezza stradale ora è di incoraggiare ulteriormente, promuovere e ampliare questa comunità, con l'obiettivo finale di ridurre il numero di vittime della strada entro il 2020.

Nel 2013 diminuisce in Ue, per il secondo anno, il numero di decessi provocati da incidenti stradali. I paesi col minor numero di vittime restano Regno Unito, Svezia, Olanda e Danimarca. La Slovacchia ha segnato il miglior progresso. Maglia nera in assoluto è la Romania, ed a seguire Polonia e Lettonia. Solo pochi anni fa, nel 2011, i progressi nella riduzione degli incidenti stradali mortali in Europa si erano attestati a un deludente 2%. Tuttavia i cali del 9% e dell' 8% registrati nel 2012 e 2013 dimostrano che "gli Stati membri sono di nuovo sulla buona strada per conseguire gli obiettivi strategici" fissati per il 2020. Tuttavia, un aspetto che desta preoccupazione è la situazione degli utenti vulnerabili della strada. Il numero di pedoni uccisi diminuisce in misura minore del previsto mentre il numero di vittime tra i ciclisti ha registrato di

---

<sup>93</sup> EPICENTRO - Centro Nazionale di Epidemiologia, Sorveglianza e Promozione della Salute - il portale dell'epidemiologia per la sanità pubblica, 2014, ([www.epicentro.iss.it](http://www.epicentro.iss.it)).

<sup>94</sup> COMMISSIONE EUROPEA - Carta europea della sicurezza stradale, 2014, ([www.erscharter.eu](http://www.erscharter.eu)).

recente addirittura un aumento, un dato che viene in parte spiegato col fatto che un numero crescente di persone utilizza la bicicletta<sup>95</sup>.

## 6.1 La dimensione del fenomeno incidentale in Italia

L'Istat, in collaborazione con ACI, conduce delle indagini periodiche a cadenza mensile e consuntivi annuali<sup>96</sup> sugli incidenti stradali con lesioni alle persone (morti entro il trentesimo giorno dall'incidente o feriti) verbalizzati da un'autorità di polizia e verificatesi sulle strade italiane nell'arco di un anno solare. Nella fattispecie, i dati indicano il numero di **incidenti con lesioni alle persone**<sup>97</sup> con riferimento alla *localizzazione dell'incidente* (strada urbana, autostrada altra strada), all'*intersezione* (incrocio, rotatoria, passaggio a livello, rettilineo, curva, dossopendenza- strettoia, galleria), alla *natura dell'incidente* (incidente tra veicoli, incidente tra veicolo e pedone, incidente a veicolo isolato), all'*ora, giorno* della settimana e *mese* nei quali si è verificato l'incidente. Altresì, sono disponibili anche i dati riguardanti il **numero di morti e di feriti** causati da un incidente: oltre alla localizzazione, intersezione e natura dell'incidente, sono fruibili i dati riguardanti l'*esito* (morto o ferito), il *ruolo* (conducente, passeggero, pedone), la *classe d'età*, il  *sesso* e il mese.

Va da sé che, la lettura del dato assoluto relativo al numero di incidenti o al numero di morti e feriti causati in un incidente, fornisce un'informazione del tutto parziale sul fenomeno dell'incidentalità. È ovvio, infatti, che il numero di incidenti aumenti all'aumentare dell'estesa stradale e/o del volume di circolazione veicolare. È in tale direzione che si è ritenuto opportuno, ai fini dell'analisi, calcolare degli indicatori che aiutino a comprendere meglio il fenomeno oggetto d'analisi:

**Indice di mortalità:** calcolato rapportando il numero di decessi come conseguenza degli incidenti e il numero di incidenti con lesioni alle persone in un dato anno, ogni 100 incidenti. Tale indicatore, che misura sostanzialmente il numero medio di morti per incidente, può essere considerato un indicatore di pericolosità tanto più elevata quanto più alto è il risultato;

**Indice di lesività stradale** espresso come rapporto tra il numero di feriti coinvolti in un incidente e il numero di incidenti con lesioni a persone;

**Indice di gravità** (con riferimento alla singola persona) ottenuto rapportando il numero di morti con il numero di infortunati (equivalenti alla somma dei morti e dei feriti). Rispetto all'indice di mortalità, quest'indicatore è più fine in quanto, a parità di soggetti coinvolti, aumenta all'aumentare del numero dei decessi e dunque dell'esito fatale della forma di incidente considerata ;

---

<sup>95</sup> ANSA - Europa 2014 "l'Unione e l'Europarlamento al servizio del cittadino", 2014, ([www.ansa.it](http://www.ansa.it)).

<sup>96</sup> Collaborano alla raccolta dei dati anche il Ministero dell'Interno, la Polizia Stradale, i Carabinieri, la Polizia Municipale, gli Uffici di statistica dei Comuni capoluogo di provincia e gli Uffici di statistica tramite la compilazione del modello ISTAT CTT/INC, denominato "Incidenti stradali".

<sup>97</sup> Si ritiene opportuno precisare che il numero complessivo di incidenti accaduti sull'intero territorio nazionale è sottostimato in quanto i dati riguardano solo ed esclusivamente gli incidenti che hanno causato lesioni alle persone (morti o feriti).

Nel 2014 sono stati rilevati **177.031** incidenti con lesioni alle persone su tutto il territorio nazionale, 4.629 sinistri in meno rispetto all'anno precedente. Questi incidenti sono stati causa di morte per 3.381 individui (che rappresentano lo 0,6% dei decessi totali) e hanno procurato lesioni di diversa gravità a ben 251.147 persone. Volendo produrre delle prime stime, possiamo dire che ogni giorno in Italia si verificano 485 incidenti (erano 498 nel 2013) in seguito ai quali muoiono mediamente 9 persone (il valore è pressappoco uguale a quello calcolato per l'anno precedente) e ne rimangono ferite 688 (nel 2013 erano mediamente 707). Rispetto al 2013, il numero di incidenti è diminuito del 2,5%, mentre il numero dei morti e dei feriti è diminuito rispettivamente dello 0,6% e del 2,7%. Analizzando l'incidentalità nel lungo termine si nota una costante riduzione: tra il 2001 e il 2014, i sinistri stradali sono passati, infatti, da 263.100 a 177.031 pari al -32,7%, i morti da 7.096 a 3.381 pari al -52,4% e i feriti da 373.286 a 251.147 pari al -32,7%.

Nel 2014, l'indice di mortalità, che analizza il numero di morti ogni 100 incidenti, era pari a 1,91 in lieve aumento rispetto al 2013, anno in cui si registravano mediamente 1,87 morti per 100 incidenti. In altri termini, dal 2013 al 2014 l'indice di mortalità ha sperimentato un aumento medio annuo pari al 2%. Parimenti, l'indice di gravità è passato da 1,30 decessi ogni 100 infortunati nel 2013 a 1,33 morti ogni 100 lesionati nel 2014, facendo registrare una variazione media annua del 2,1%. L'indice di lesività, invece, ha subito un decremento medio annuo, seppur minimo, pari a -0,1% passando da 142,1 feriti ogni 100 incidenti nel 2013 a 141,9 feriti ogni 100 incidenti del 2014.

Analizzando i dati dell'incidentalità stradale riguardo alla localizzazione dell'incidente (nelle diverse tipologie stradali) emerge come siano le città e in genere i centri urbani i luoghi nei quali si verifica il maggior numero di incidenti: il 75,5% degli incidenti, infatti, si verifica su strade urbane, il 19,4% su "altre strade" (strade statali, provinciali e extraurbane) e il restante 5,2% sulle autostrade. Rispetto al 2013, a fronte di una diminuzione del numero di incidenti per ogni tipologia stradale presa in considerazione (-2,2% di incidenti su strade urbane, -1,3% di incidenti su autostrade e -4,1% di incidenti su "altre strade"), nel 2014 è aumentata, seppur minimamente, la percentuale degli incidenti avvenuti su strade urbane (nel 2013 si attestava, infatti, al 75,2%) e quella relativa agli incidenti avvenuti in autostrada (5,1% nel 2013), mentre è diminuita la percentuale degli incidenti accaduti su "altre strade" (nel 2013 pari al 19,7%).

Se è vero che il maggior numero di sinistri ha luogo sulle strade urbane, è altrettanto vero che quelli più gravi si verificano sulle strade statali, provinciali e extraurbane (in percentuale pari al 47% delle cause di morte per incidente), il 44,5% dei decessi per incidente avviene, invece, sulle strade urbane e l'8,5% sulle autostrade. Rispetto al 2013, sono aumentate le vittime di incidenti su strade urbane (5,4% in più) mentre sono diminuiti i decessi per incidenti sulle autostrade (ben 10,6% in meno) e sulle "altre strade" (3,8% in meno).

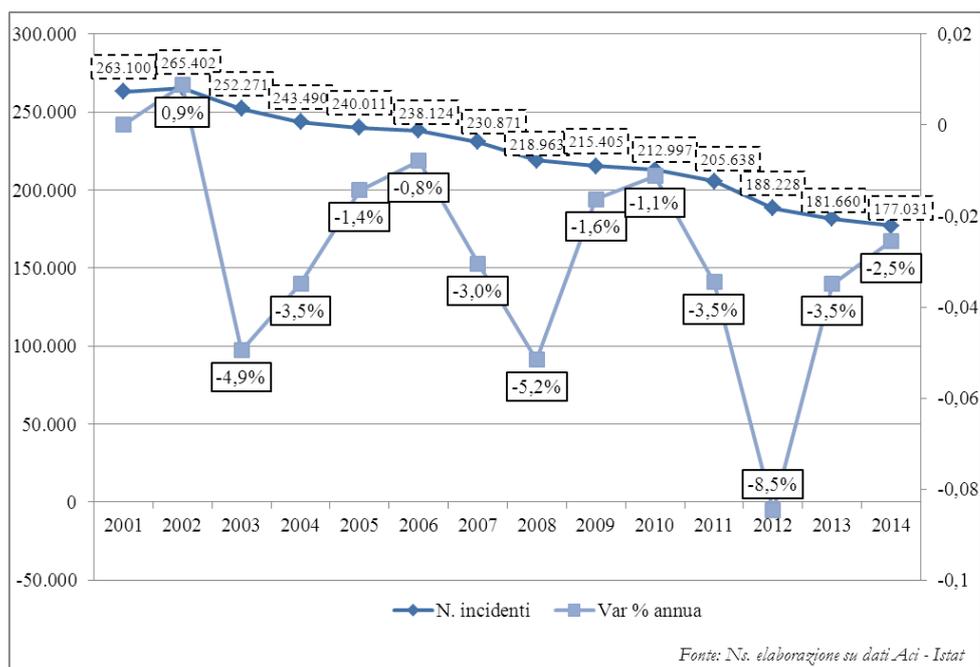
Nel 2014, l'indice di mortalità più elevato si registra per le strade extra urbane ("altre strade"), dove si verificano 4,63 decessi per 100 incidenti; seguono le autostrade con 3,14 morti ogni 100 incidenti e le strade urbane con 1,05 decessi ogni 100 incidenti. Rispetto al 2013, si è riscontrato un aumento medio dell'indice di mortalità per ogni tipologia stradale ad eccezione per le autostrade. Nella fattispecie, a fronte di un aumento medio annuo dell'indice di mortalità generale del 2% (si è passati, infatti, da 1,87 decessi ogni 100 incidenti nel 2013 a 1,91 decessi ogni 100 incidenti nel 2014), l'indice di mortalità della tipologia "altra strada" ha subito un incremento medio annuo dello 0,3% (passando da 4,62 decessi ogni 100 incidenti nel 2013 a 4,63 decessi ogni 100 incidenti nel 2014), quello relativo alle strade urbane è aumentato mediamente del 7,8% (passando da 1,05 morti ogni 100 incidenti nel 2013 a 1,13 decessi ogni 100 incidenti nel 2014) mentre l'indice di mortalità delle autostrade è diminuito del 9,4% passando da 3,46 morti ogni 100 incidenti nel 2013 a 3,14 decessi ogni 100 incidenti nel 2014.

Quest'ultimo risultato è senz'altro da imputare all'attivazione del sistema di "Tutor" di controllo elettronico della velocità media, introdotto nel 2006, che ha consentito di ridurre le vittime sulle tratte autostradali.

Infine, per quanto concerne "l'intersezione dell'incidente", sono i rettilinei gli attraversamenti più pericolosi: il 45,6% degli incidenti (si ricorda che nel 2014 erano pari a 177.031), infatti, hanno avuto luogo su dei rettilinei ed hanno provocato il 53,5% dei morti (erano 3.381 i decessi per incidente avvenuti nel 2014) e il 44,9% dei feriti. Il 38% degli incidenti totali sono accaduti, poi, in prossimità di un incrocio causando il 22,3% dei decessi e il 38,9% dei feriti, mentre è in prossimità di una curva che sono stati provocati il 10,4% dei sinistri, procurando il 19,4% dei decessi totali e il 10,7% dei feriti.

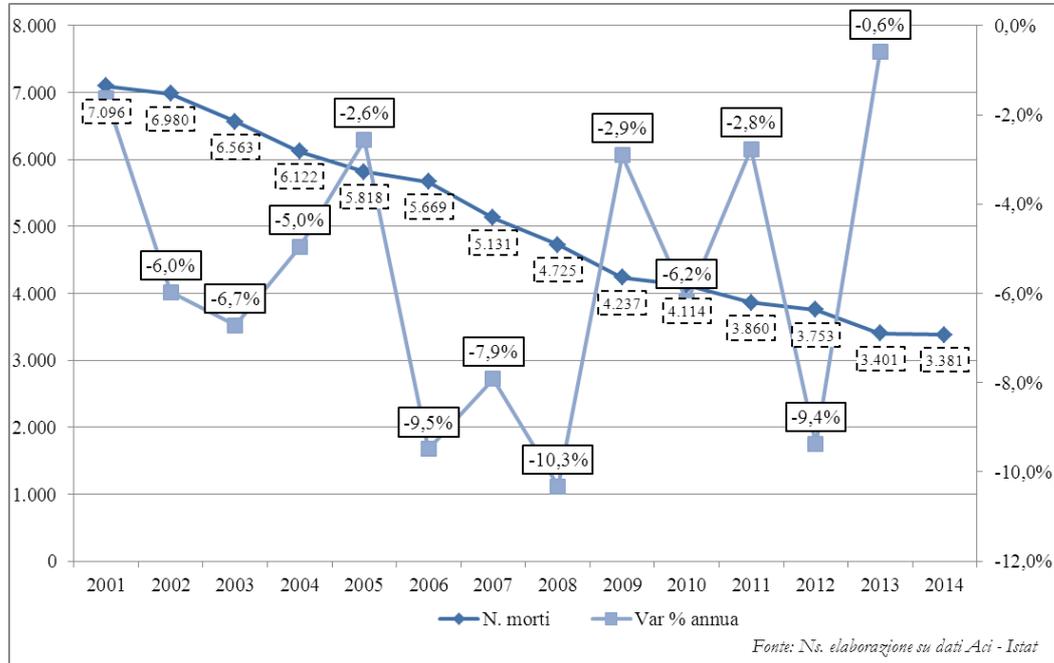
**Graf. 1 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale in Italia. Il numero di incidenti e variazioni percentuali annue dal 2001 al 2014.**

*A partire dal 2002 si assiste a un progressivo decremento del numero di incidenti. Il decremento medio annuo più consistente si registra nel 2012.*



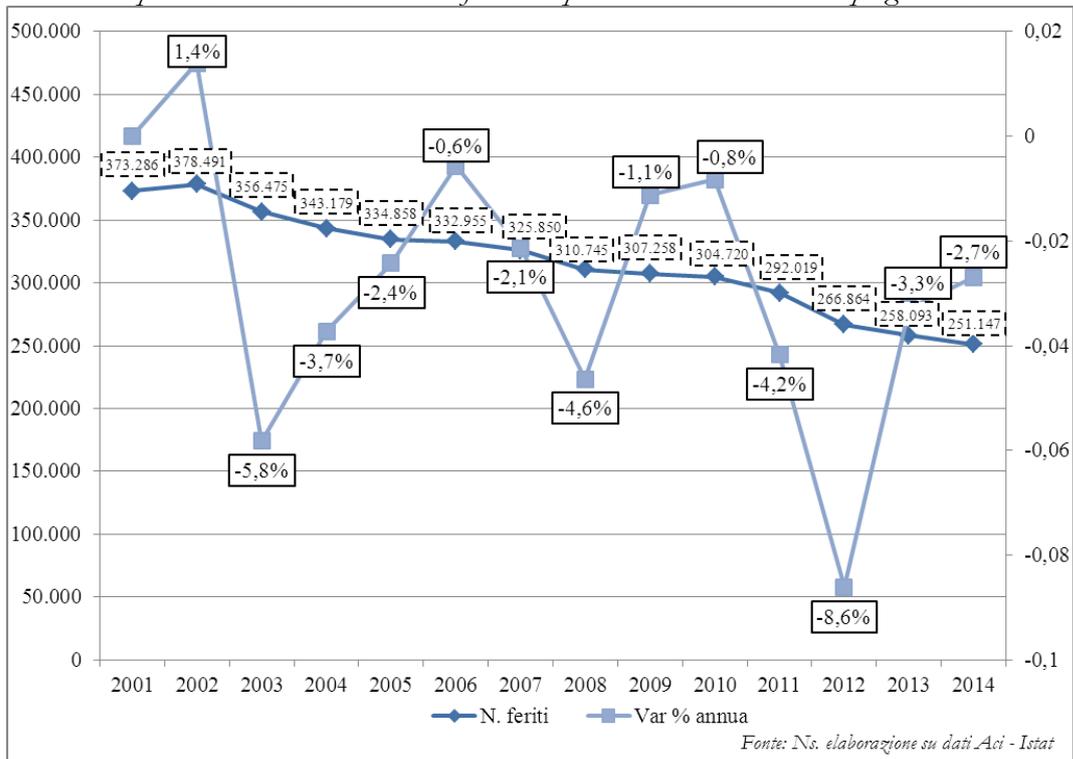
**Graf. 2 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale in Italia. Il numero di morti e variazioni percentuali annue dal 2001 al 2014.**

*A partire dal 2001 il numero di morti è in continuo calo. Il decremento medio annuo più consistente si registra nel 2009.*



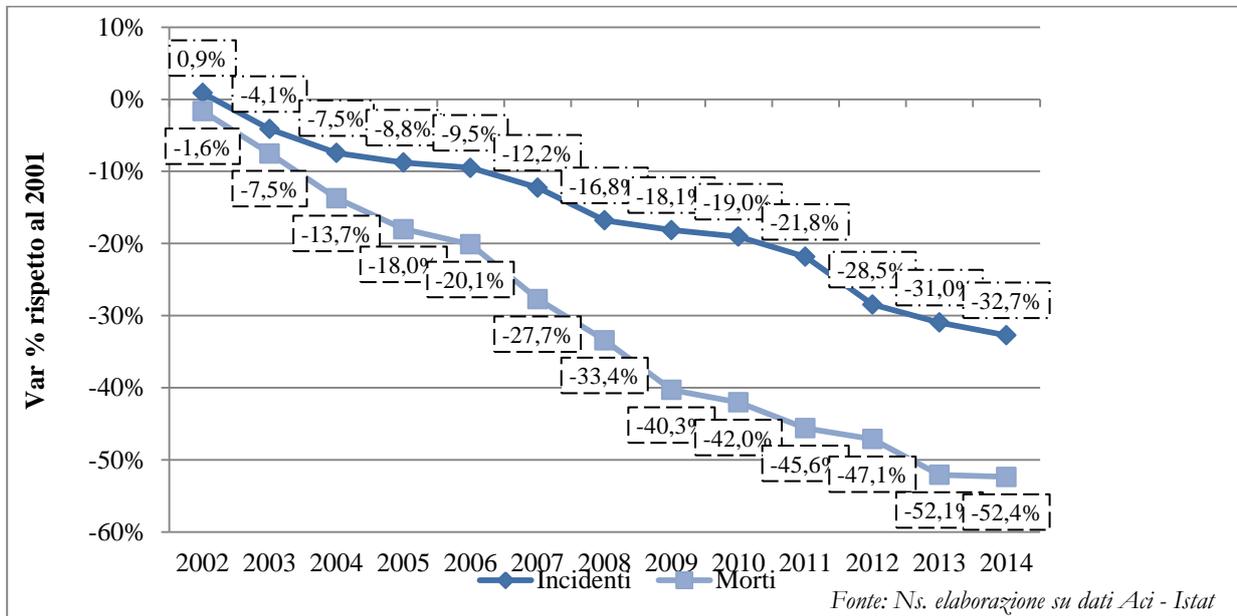
**Graf. 3 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale in Italia. Il numero di feriti e variazioni percentuali annue dal 2001 al 2014.**

*A partire dal 2002 il numero di feriti ha sperimentato un decremento progressivo.*

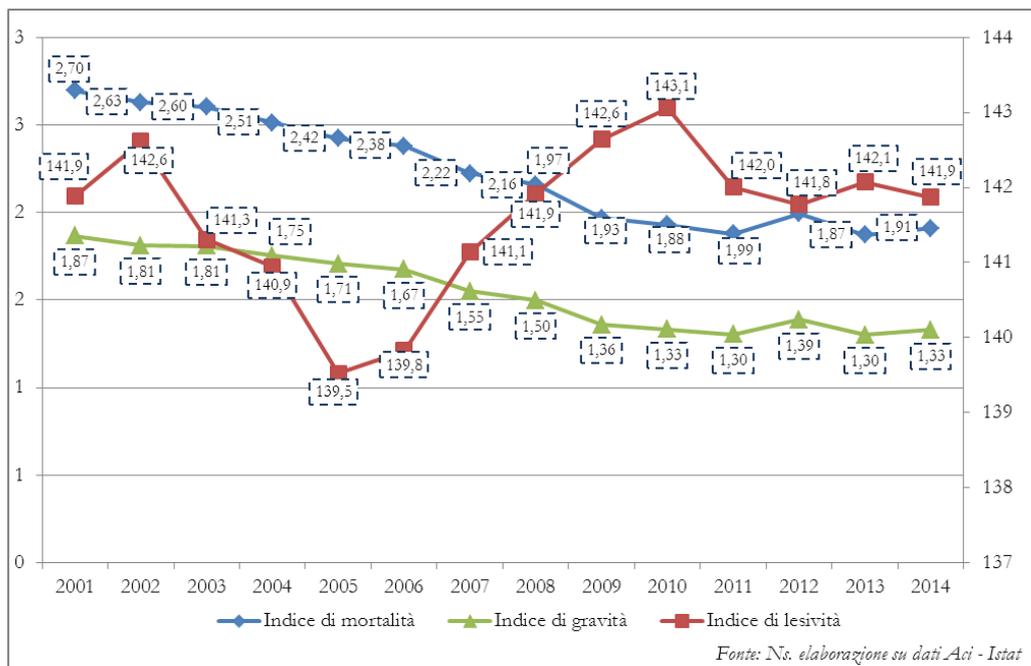


**Graf. 4 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale in Italia. Variazioni percentuali annue del numero di incidenti e di morti rispetto al 2001. Anni 2001-2014.**

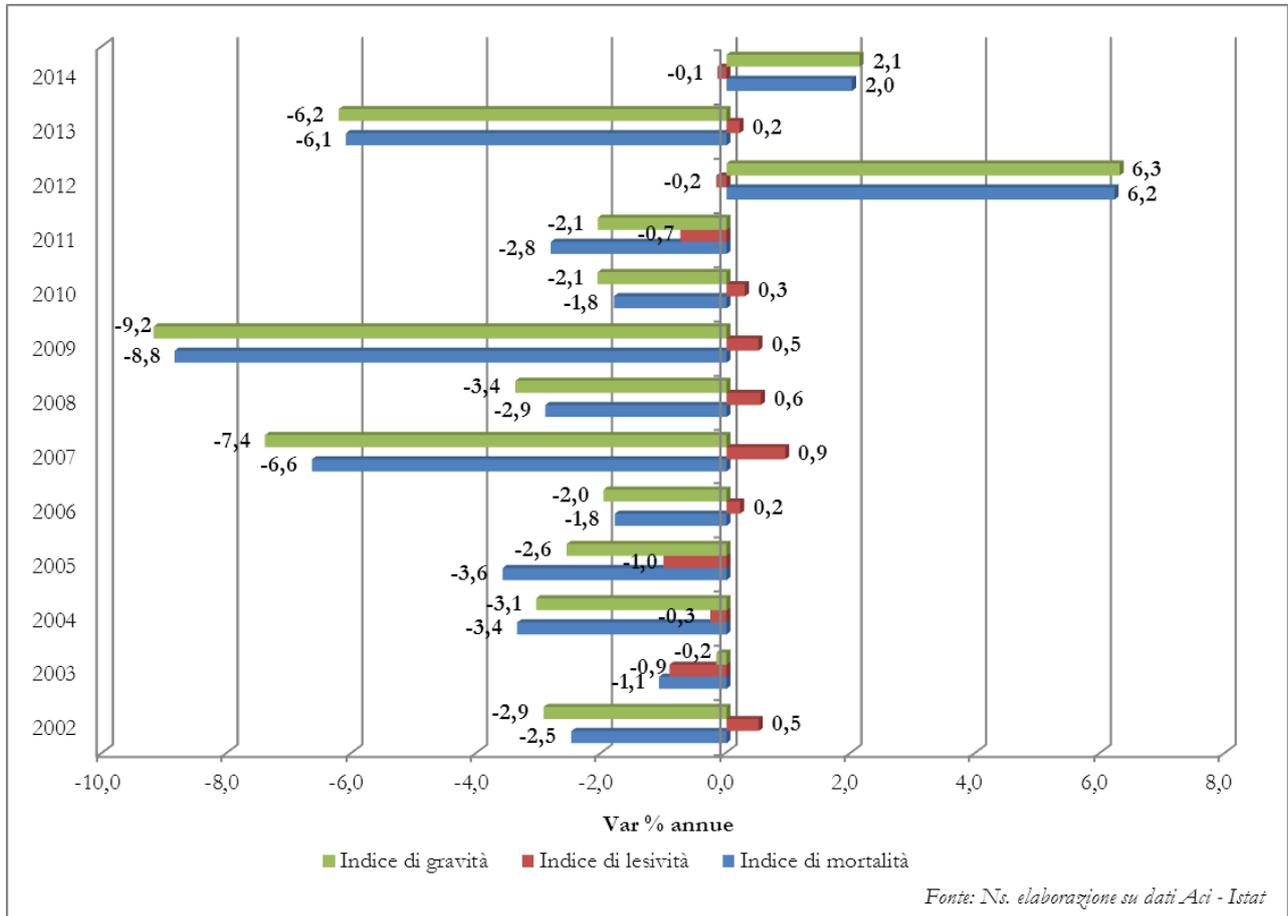
Rispetto al 2002, nel 2014 il numero di incidenti è diminuito di quasi un terzo mentre, per quanto riguarda il numero di morti, si è assistito a un calo superiore alla metà.



**Graf. 5 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale in Italia. Indici di mortalità, lesività e gravità a confronto. Anni 2001-2014**

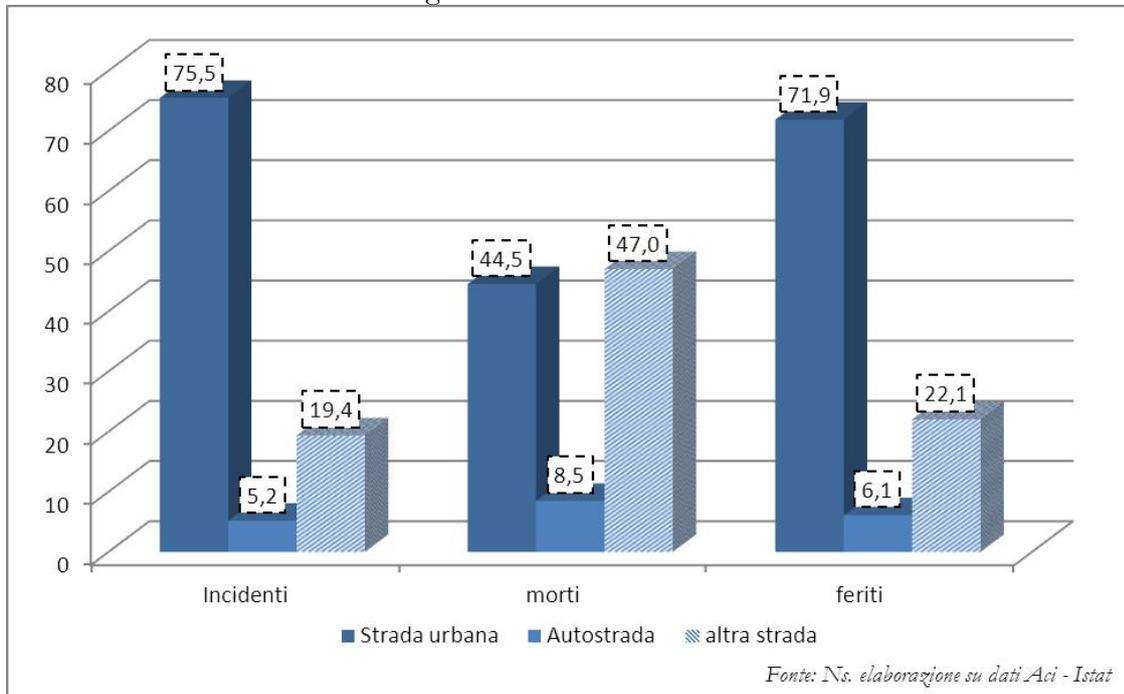


**Graf. 6 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale in Italia. Indici di mortalità, lesività e gravità a confronto. Variazioni % medie annue. Anni 2001-2014**



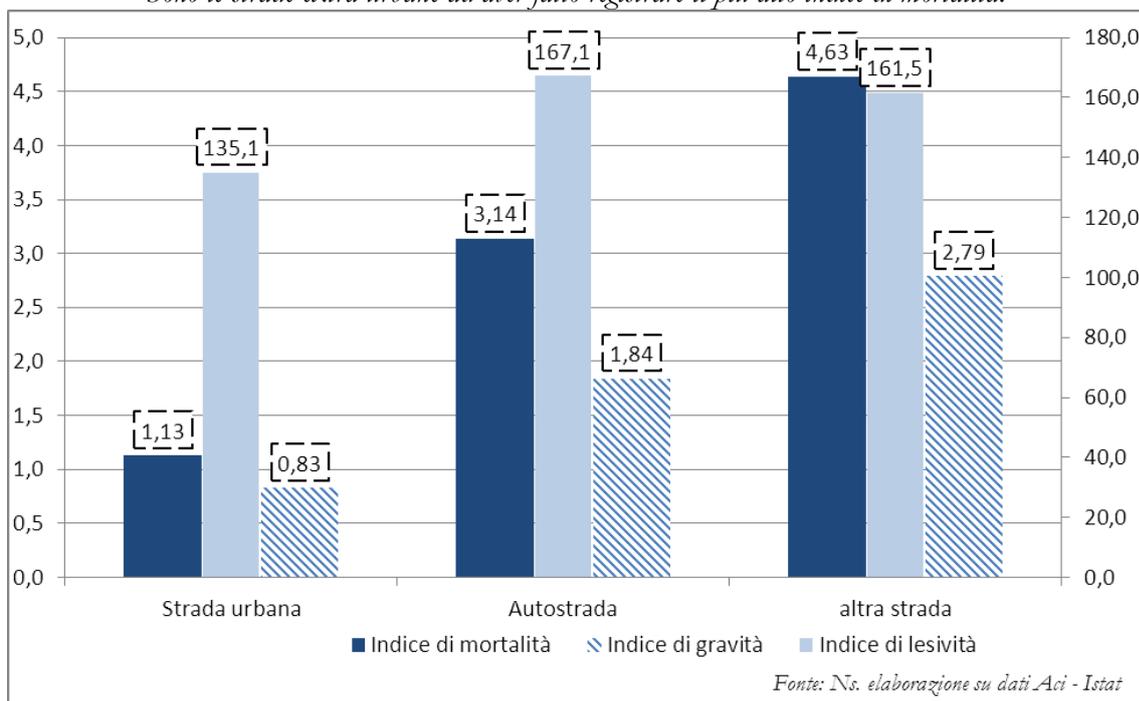
**Graf. 7 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale in Italia. Gli incidenti e il bilancio delle conseguenze per tipologia stradale. Valori %. Anno 2014**

*Le strade urbane registrano il più alto numero di incidenti stradali e di feriti mentre il più alto numero di morti si registra sulle strade extraurbane.*



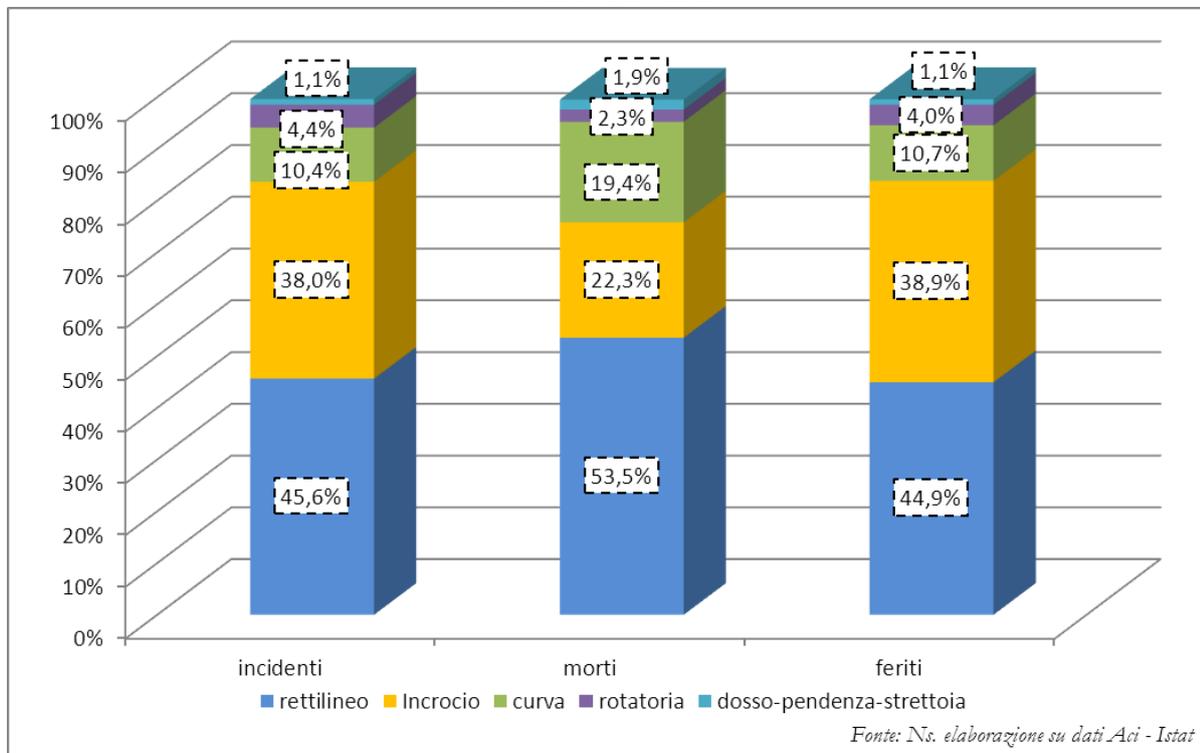
**Graf. 8 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale in Italia. Indici di mortalità, lesività e gravità a confronto per tipologia stradale. Anno 2014.**

*Sono le strade extra urbane ad aver fatto registrare il più alto indice di mortalità.*



**Graf. 9 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale in Italia. Gli incidenti e il bilancio delle conseguenze per tipologia di intersezione dell'incidente. Valori %. Anno 2014.**

*Sono i rettilinei gli attraversamenti più pericolosi nei quali avvengono il maggior numero di incidenti, seguiti dagli incroci e dalle curve.*



## 6.2 L'incidentalità stradale: *benchmarking* tra le aree metropolitane.

Il maggior rischio incidentale dei centri urbani è confermato anche dal dato relativo al livello di incidentalità delle principali aree metropolitane del Paese. Nelle nove aree metropolitane considerate (Milano, Torino, Genova, Venezia, Bologna, Firenze, Roma, Napoli e Bari), infatti, si concentra il 35,1% di tutti gli incidenti stradali italiani. Nella fattispecie, quasi la metà degli incidenti accaduti nell'insieme delle nove aree considerate, si concentrano nelle sole aree di Roma e Milano (con una percentuale pari al 49,8%) con un numero di incidenti pari rispettivamente a 16.922 e a 14.018. Rispetto all'anno precedente, nel 2014 il numero degli incidenti ha subito un decremento medio annuo nelle aree di Bari (-7,7%), di Roma (-7,2%), di Milano (-5%), di Genova (-4,1%) e di Bologna (-0,4%); le aree di Firenze, Torino, Venezia e Napoli, invece, hanno sperimentato un incremento medio annuo del numero di incidenti rispettivamente del 5,7%, 3,7%, 2,9% e 2,4%.

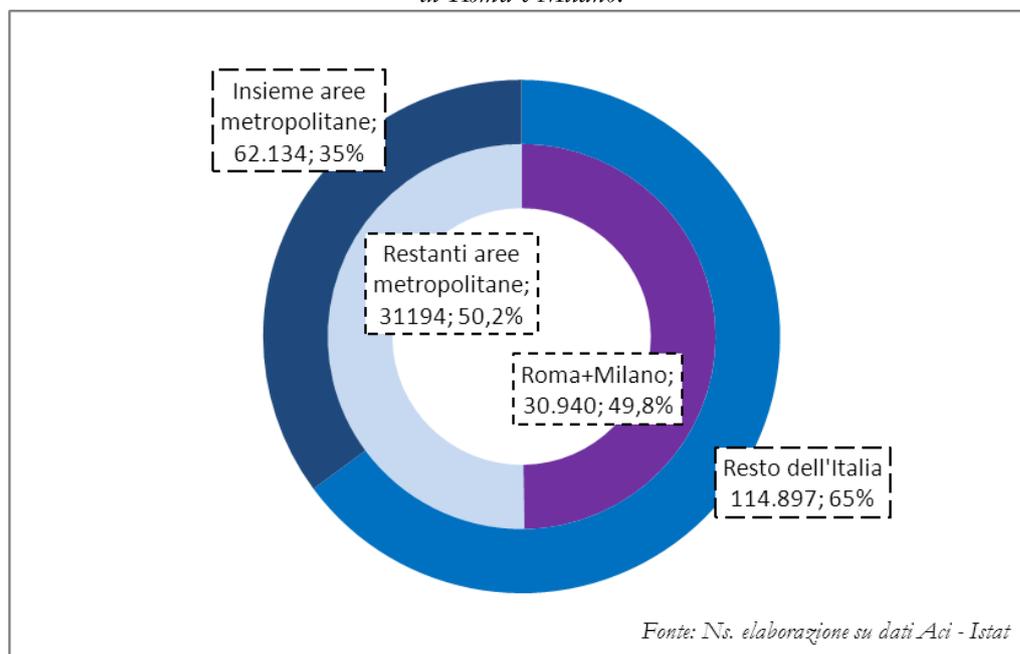
La posizione nella graduatoria di rischio stradale dell'area romana cambia se si confronta il livello di pericolosità stradale delle diverse aree metropolitane con la popolazione residente in questi territori. Sulla base di questo criterio Roma si pone al quarto posto con un valore pari a 3,9 incidenti ogni 1.000 abitanti preceduta, nell'ordine da Genova (5,9 incidenti ogni 1.000 abitanti), Firenze (5,3 incidenti ogni 1.000 abitanti) e Milano (4,4 incidenti ogni 1.000 abitanti).

Un discorso del tutto analogo si può fare riguardo al numero di decessi causati dagli incidenti. L'area metropolitana di Roma, infatti, si pone al 1° posto per numero di morti causati da incidenti stradali (245) seguita dalle aree di Torino (107) e di Milano (101). Analizzando, però, l'indice di mortalità per incidente stradale, cambia il posizionamento in graduatoria: Roma si situa al quartultimo posto per indice di mortalità stradale con un valore di 1,45 morti ogni 100 incidenti causati, preceduta dalle aree metropolitane di Venezia (2,47 morti per 100 incidenti), Bologna (2,06 morti per 100 incidenti), Torino (1,75 morti per 100 incidenti) e Napoli (1,7 morti per 100 incidenti). Rispetto al 2013, però, l'indice di mortalità stradale relativo all'area metropolitana romana ha sperimentato un incremento medio annuo del 12,9%, a differenza, per esempio, di un decremento medio annuo del 16,1% dell'area di Torino. Rapportando, inoltre, il numero di decessi per incidente stradale e la popolazione residente, si può notare che l'area metropolitana di Roma si colloca al terzo posto per numero di morti ogni 100.000 abitanti con un valore pari a 5,6, preceduta dalle aree di Bologna e Venezia con valori rispettivamente pari a 8 e 6.

Per quanto concerne la tipologia stradale inoltre, quasi il 57% dei decessi verificatisi nell'insieme delle nove aree considerate, sono stati causati da incidenti accaduti su strade urbane, il 32% da sinistri che hanno avuto luogo su strade extra urbane e 11,3% da incidenti occorsi sulle autostrade. L'indice di mortalità per tipologia stradale presenta una notevole variabilità sull'insieme delle aree metropolitane esaminate, con valori compresi tra 0,48 e 1,50 sulle strade urbane e tra 6,5 e 1,4 sulle strade extraurbane. Per le strade urbane, i valori più elevati dell'indice si osservano nelle aree di Napoli, Bologna, Torino, con valori rispettivamente pari a 1,5, 1,35 e 1,22 (per l'area romana si registra un valore pari a 1,09) mentre quelli più bassi nelle aree metropolitane di Milano (0,58), Bari (0,58) e Genova (0,48). Per quel che riguarda le strade extra urbane, invece, l'indice di mortalità raggiunge il livello più alto nell'area metropolitana genovese (6,5 morti ogni 100 incidenti), napoletana (5,99 morti ogni 100 incidenti) e torinese (4,8 morti ogni 100 incidenti).

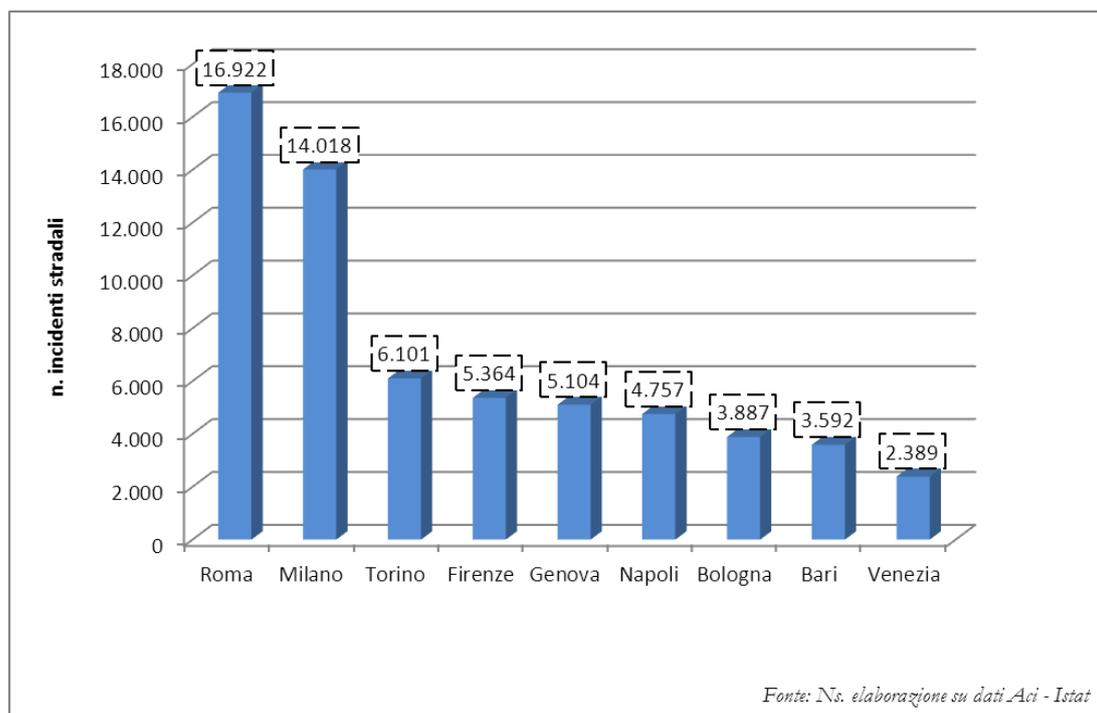
**Graf. 10 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nelle nove aree metropolitane.  
Percentuale di concentrazione degli incidenti rispetto all'ammontare degli stessi a  
livello nazionale. Anno 2014.**

*Il 35,1% degli incidenti totali nazionali si concentra nell'insieme delle nove aree metropolitane considerate. Quasi la metà degli incidenti causati nell'insieme dei territori metropolitani ha avuto luogo nelle sole aree metropolitane di Roma e Milano.*



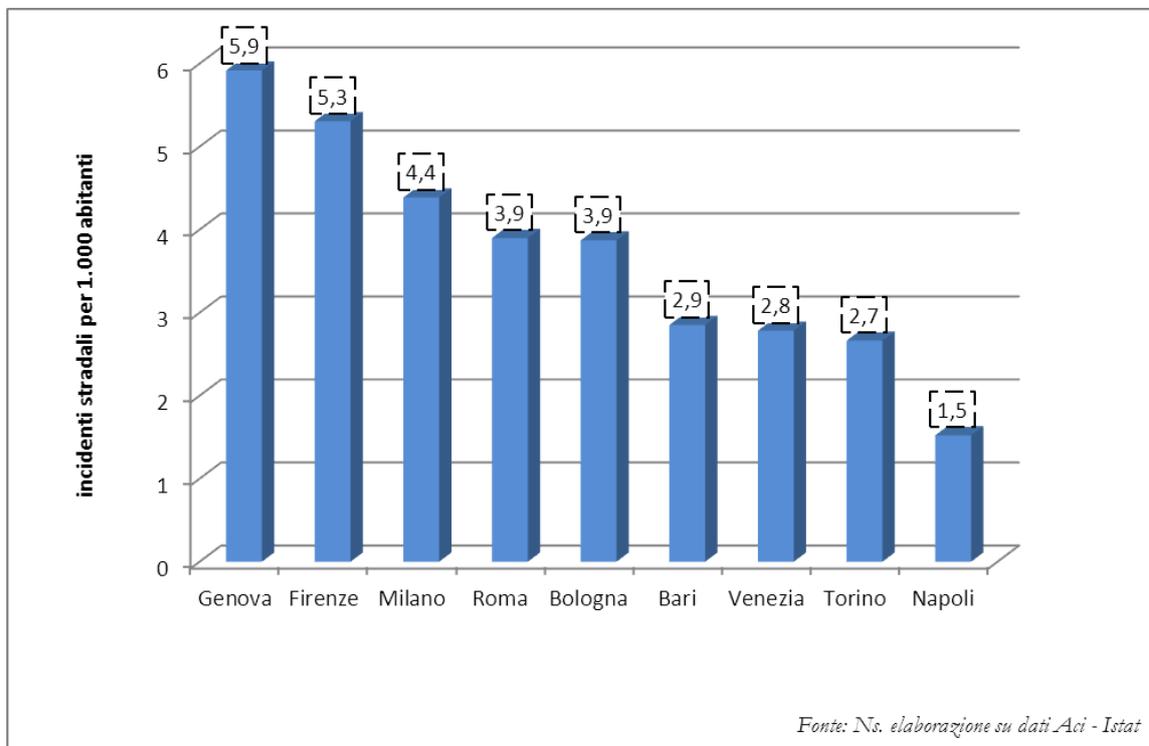
**Graf. 11 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nelle nove aree metropolitane. Il  
numero di incidenti. Anno 2014**

*Roma e Milano registrano il più alto numero di incidenti.*

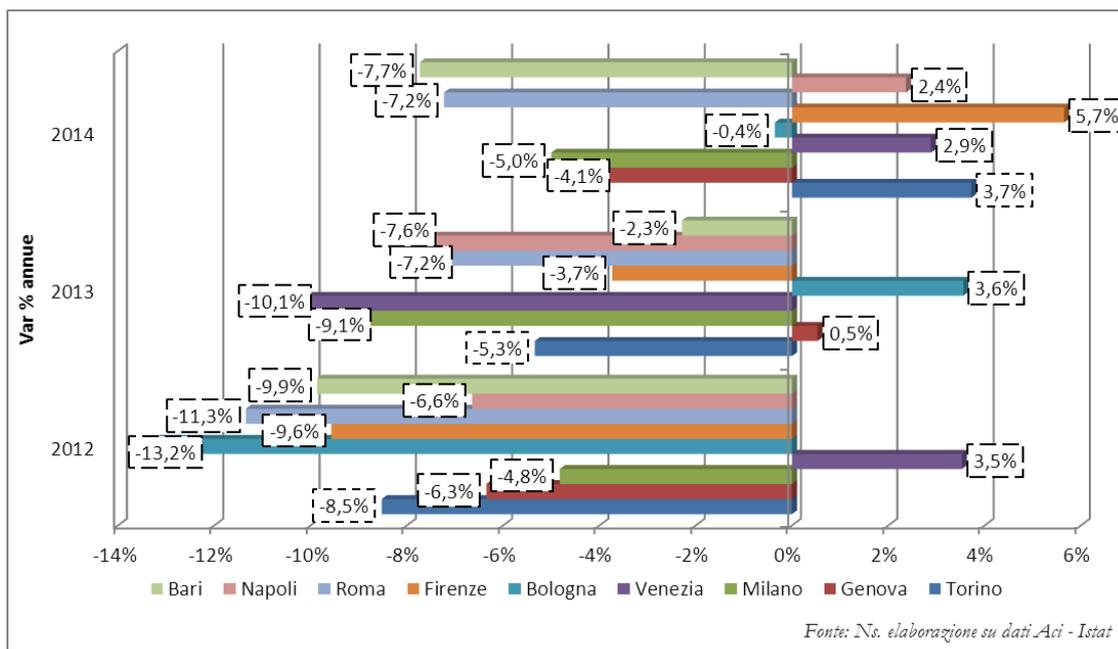


**Graf. 12 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nelle nove aree metropolitane. I valori relativi: incidenti ogni 1.000 residenti. Anno 2014**

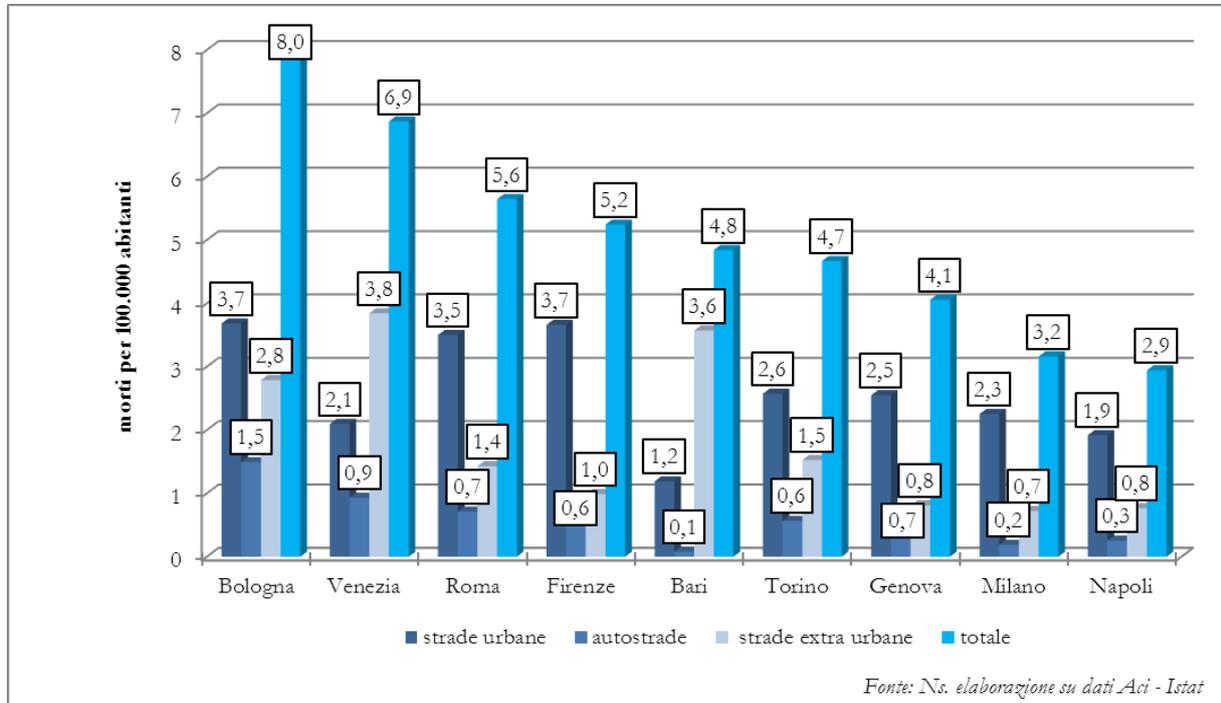
*L'area di Roma si colloca al 4° posto per rischio incidentale con riferimento alla popolazione residente.*



**Graf. 13 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nelle nove aree metropolitane. Variazioni medie annue % del numero di incidenti. Anni 2012-2014.**

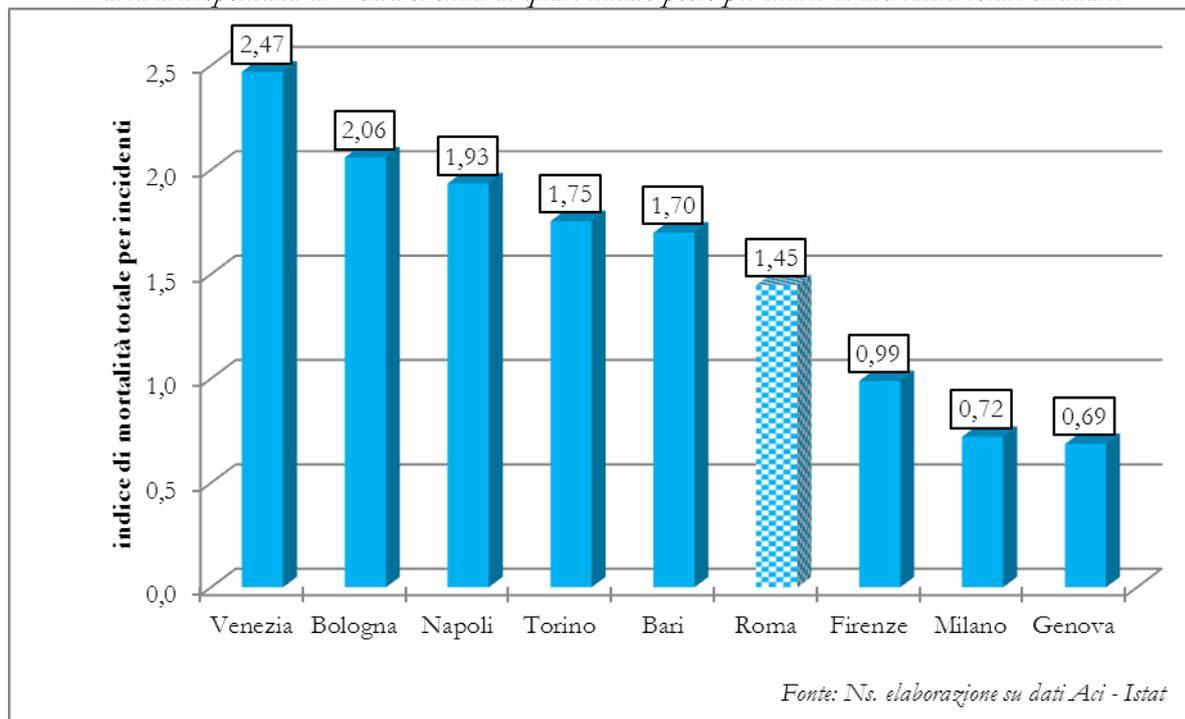


**Graf. 14 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nelle nove aree metropolitane. I valori relativi: morti per 100.000 abitanti per tipologia stradale. Anno 2014.**

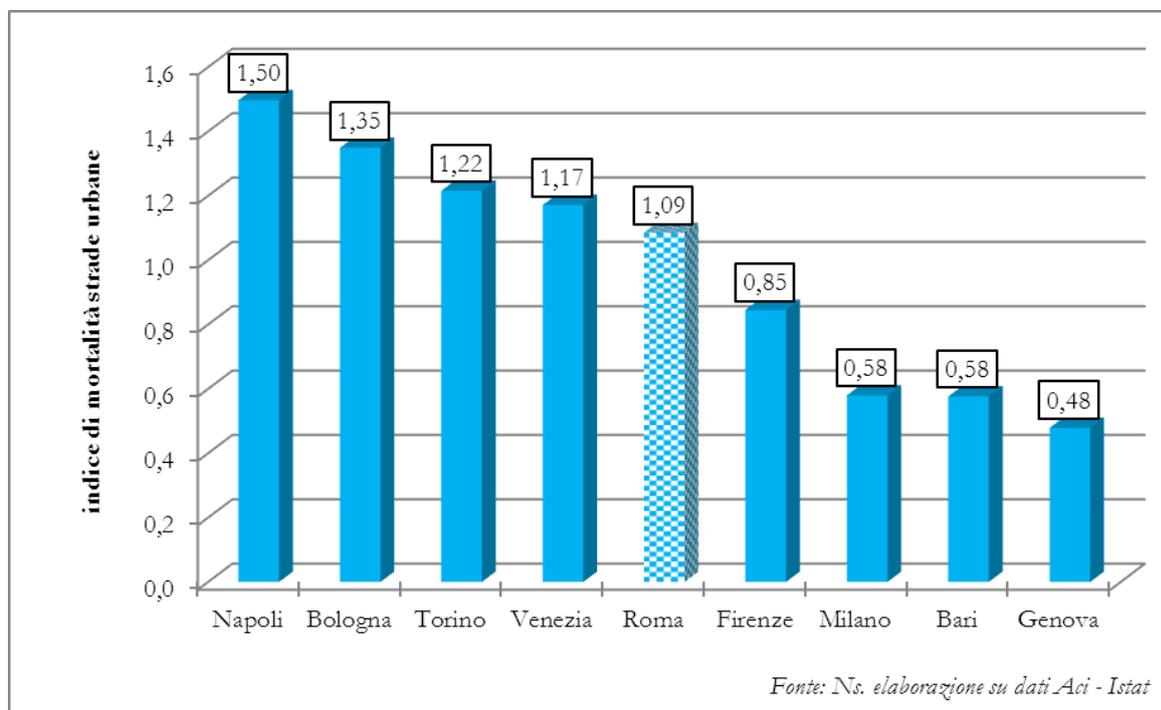


**Graf. 15 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nelle nove aree metropolitane. L'indice di mortalità per incidente stradale. Anno 2014**

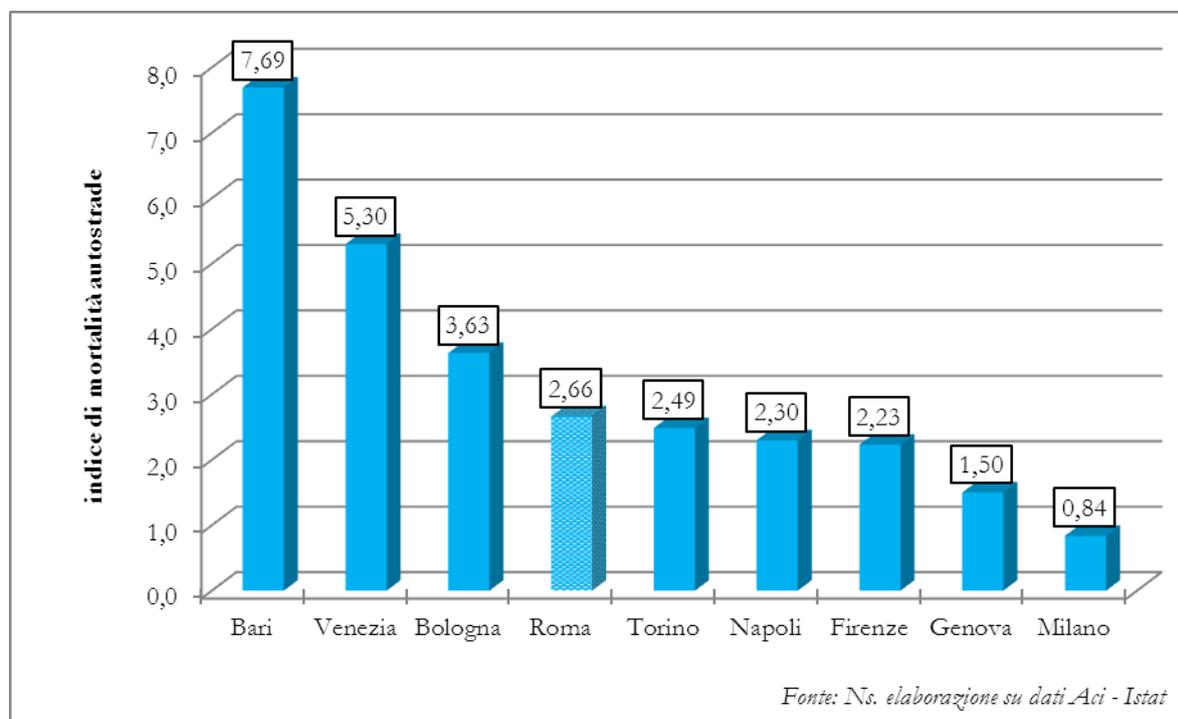
*L'area metropolitana di Roma si situa al quart'ultimo posto per indice di mortalità totale stradale.*



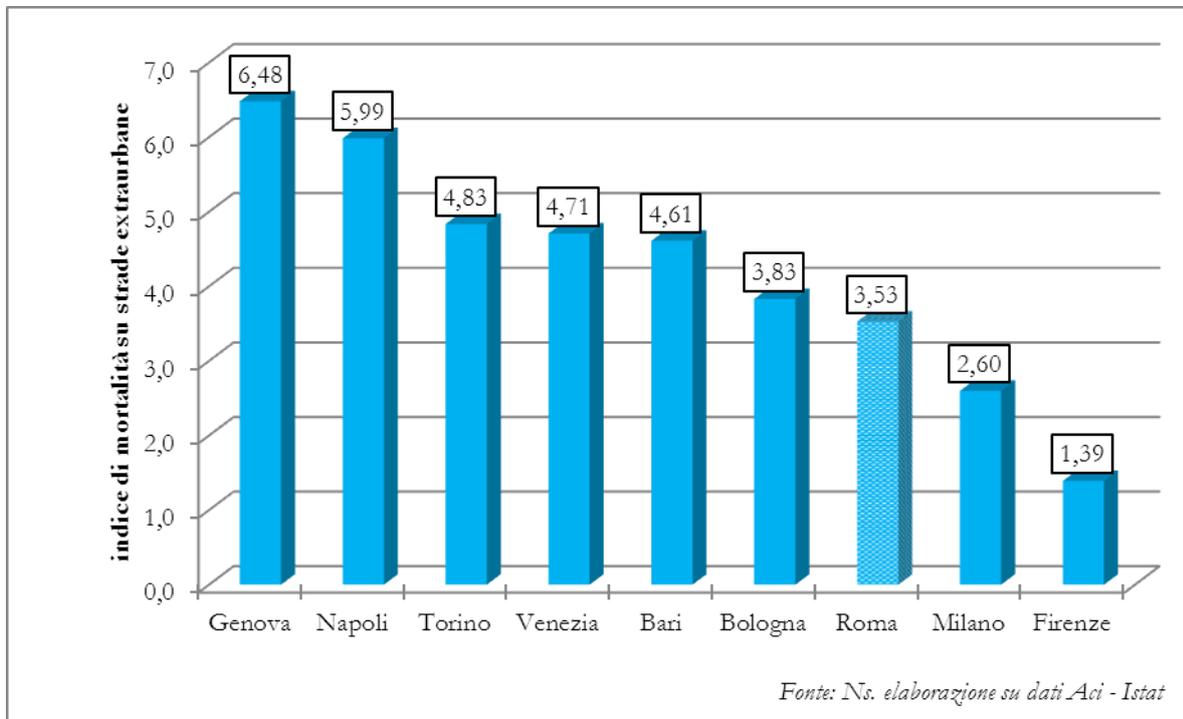
**Graf. 16 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nelle nove aree metropolitane. L'indice di mortalità sulle strade urbane. Anno 2014**



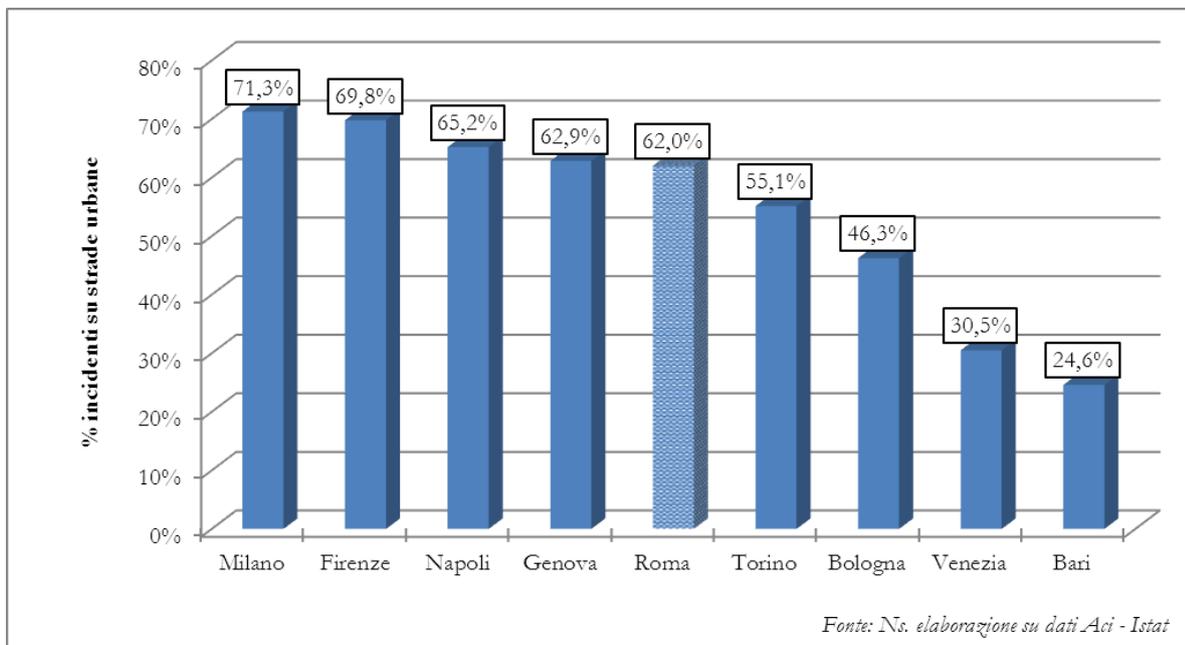
**Graf. 17 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nelle nove aree metropolitane. L'indice di mortalità sulle autostrade. Anno 2014**



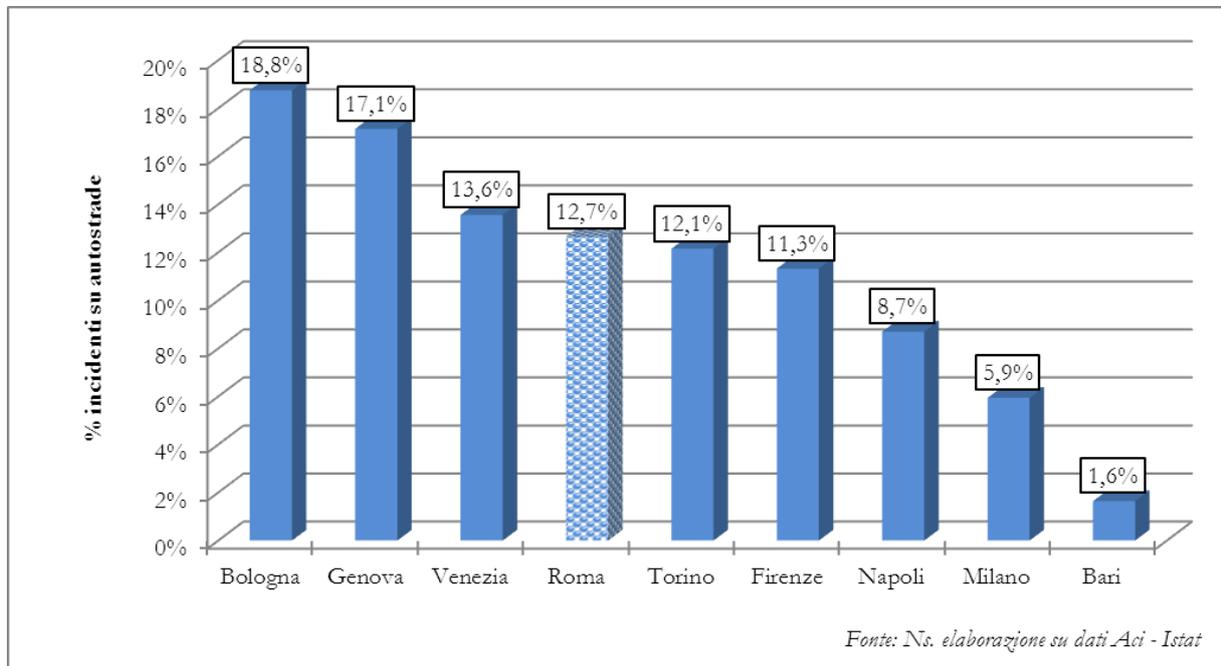
**Graf. 18 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nelle nove aree metropolitane. L'indice di mortalità sulle strade extraurbane. Anno 2014**



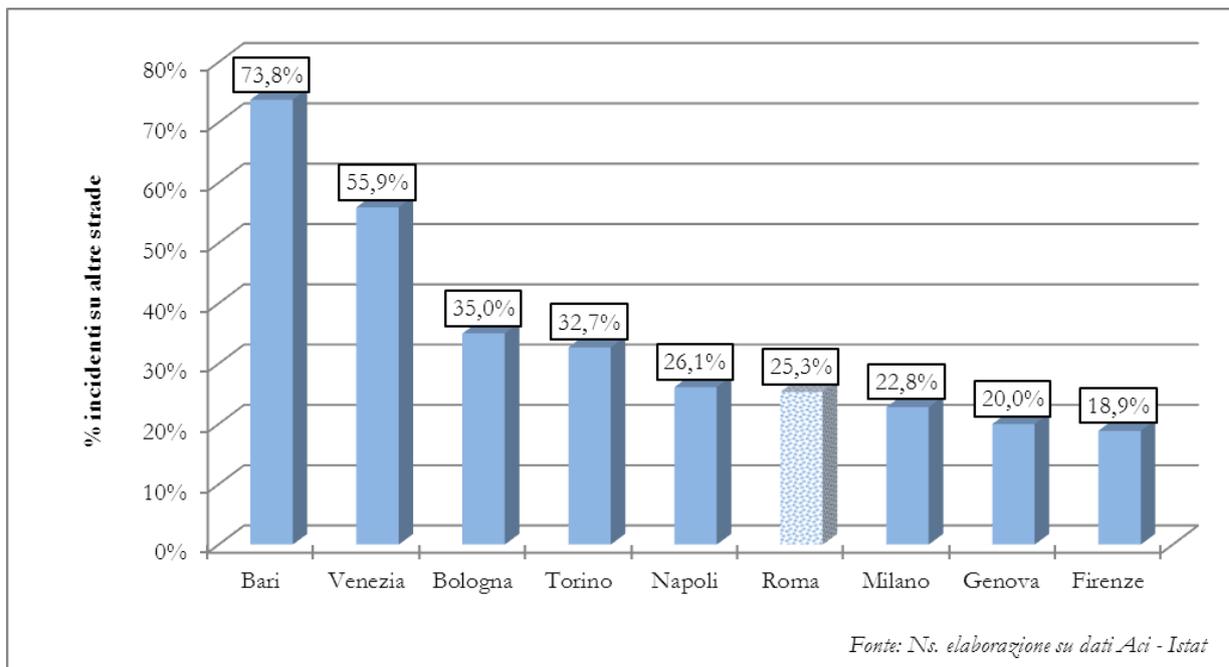
**Graf. 19 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nelle nove aree metropolitane. Incidenti per tipologia stradale: strade urbane. Valori %. Anno 2014**



**Graf. 20 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nelle nove aree metropolitane. Incidenti per tipologia stradale: autostrade. Valori %. Anno 2014**



**Graf. 21 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nelle nove aree metropolitane. Incidenti per tipologia stradale: strade extraurbane. Valori %. Anno 2014**



### 6.3 L'incidentalità stradale nell'area metropolitana di Roma

L'area metropolitana di Roma, come spesso accade quando si analizzano i fenomeni a livello regionale, presenta un'incidenza particolarmente rilevante nel determinare il bilancio complessivo dell'incidentalità nella regione Lazio. Nel 2014, infatti, nel Lazio sono stati registrati 20.589 incidenti, di cui 16.078 (corrispondenti al 78,1%) si sono verificati su strade urbane. Ben l'82,2% degli incidenti accaduti sul territorio laziale sono imputabili all'area metropolitana di Roma; di tutti gli incidenti causati su strade urbane che attraversano il territorio regionale del Lazio, l'87,1% si è verificato su una strada urbana appartenente all'area metropolitana di Roma.

Nel 2014, i decessi causati da incidenti stradali nel Lazio ammontavano a 371, di questi, 245 erano stati provocati su strade dell'area metropolitana di Roma (equivalente al 66% del totale dei morti per incidente stradale). Analizzando l'indice di mortalità stradale (morti per 100 incidenti stradali) per tipologia di localizzazione dell'incidente si osserva quanto segue:

**Strade urbane:** è la provincia di Frosinone a far registrar il più alto indice di mortalità per questa tipologia stradale con un valore pari a 1,96; l'area metropolitana di Roma si colloca all'ultimo posto in graduatoria con un valore pari a 1,09;

**Strade extraurbane:** anche in questo caso è la provincia di Frosinone a risultare la prima in tutto il Lazio per rischio stradale su strade provinciali e statali con un valore pari a 6,93 morti per 100 incidenti, equivalente a quasi il doppio del valore registrato per l'area metropolitana di Roma ( pari a 3,53 morti per 100 incidenti);

**Autostrade:** la provincia di Rieti si pone prima nella graduatoria per rischio stradale per la tipologia di strada considerata facendo registrare un valore pari a 8,33 morti per 100 incidenti stradali in autostrada contro i 2,66 morti di Roma e i 2,54 morti di Frosinone.

Rapportando, inoltre, il numero di morti causati da incidenti stradali e la popolazione residente (al 31 Dicembre 2014), si ottiene il tasso di mortalità per incidente stradale che, per l'area metropolitana di Roma è pari a 56,4 morti causati da un incidente stradale ogni milione di abitanti. Per tutte le altre province laziali si registrano valori maggiori: 92,7 morti "stradali" ogni milione di abitanti per Latina, 75,5 decessi "stradali" per Rieti e 74,5 morti per sinistro stradale ogni milione di abitanti per Viterbo e Frosinone. Un altro interessante indicatore da calcolare è ottenuto rapportando il numero di incidenti alla popolazione residente: nell'area metropolitana romana vengono causati 3,9 incidenti ogni 1.000 abitanti contro i 2,73 di Latina, i 2,4 di Rieti, i 2,22 di Viterbo e i 2,03 di Frosinone.

Per quanto concerne l'analisi dell'incidentalità stradale della sola area metropolitana di Roma, dei 16.922 incidenti occorsi nel 2014, il 6,9% sono avvenuti in autostrada, il 10,4% su strade extraurbane e il 82,7% su strade urbane. È importante sottolineare che le autostrade, insieme alle strade extraurbane sono caratterizzate da limiti di velocità più elevati e quindi da una maggiore probabilità di incidenti con conseguenze mortali. Questa ipotesi è confermata sia dal fatto che il più alto indice di mortalità è registrato per la categoria "strada provinciale, regionale o statale fuori dall'abitato (per la quale si rileva un indice di mortalità stradale pari a 36,3 morti ogni 100 incidenti) sia dal caso che, relativamente al tipo di intersezione stradale, la maggioranza relativa degli incidenti (precisamente il 54,1% degli incidenti e il 61,2% dei morti per incidente stradale) si evidenzia proprio nei tratti rettilinei dove si presume che la velocità dei veicoli sia più elevata.

Secondo la rilevazione relativa all'anno 2014, inoltre, su un totale di veicoli coinvolti in incidenti stradali pari a 32.048, le autovetture private risultano quelle maggiormente coinvolte nei sinistri stradali (nel 66,5% dei casi), seguite dai motocicli (per il 20,4%) e dai veicoli commerciali o industriali (per il 5,3%).

Volendo eseguire un'analisi del fenomeno dell'incidentalità del territorio metropolitano di Roma a un livello più fine, si può attuare una ripartizione del territorio in oggetto in due sub-ambiti territoriali: il solo comune di Roma e l'hinterland metropolitano. Sulla base di questa suddivisione, si osserva che nell'ambito del comune di Roma sono stati rilevati:

il 79,8% ( in valore assoluto pari a 13.501) degli incidenti osservabili nell'area metropolitana romana;

il 62,8% dei morti e il 77,6% dei feriti per incidente stradale occorsi sul territorio metropolitano;

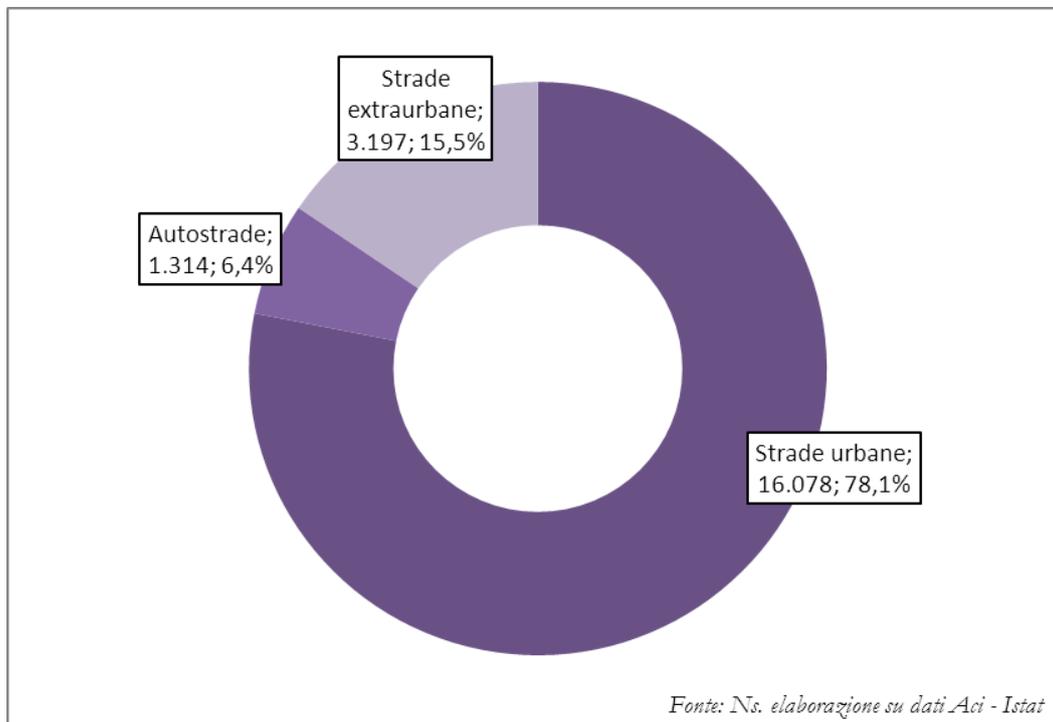
il 67,5% del parco veicolare complessivo dell'area metropolitana (con un tasso di motorizzazione – totale veicoli circolanti ogni 1.000 abitanti – pari a 826,2 veicoli).

La preponderanza in termini di rischio incidentale del comune di Roma comparativamente all'hinterland metropolitano cambia se si analizzano gli indici di mortalità, lesività e gravità. In tale direzione, infatti, si osserva che il comune di Roma ha un indice di mortalità più basso rispetto all'insieme dei comuni di hinterland, pari rispettivamente a 1,14 morti ogni 100 incidenti stradali e 2,7 decessi ogni 100 sinistri. Un discorso analogo vale per gli indici di lesività e gravità: per il comune di Roma si registrano, infatti, 130,9 feriti ogni 100 incidenti (per l'hinterland lo stesso valore è pari a 148,9) e un indice di gravità pari a 0,86 (contro 1,75 registrato per il sub-ambito extra romano).

Relativamente al sub-ambito di hinterland metropolitano, la zona a maggior rischio di incidenti è quella del litorale Romano. Tra i primi quattro comuni per numero di incidenti stradali ci sono, infatti, il comune di Fiumicino che si pone al primo posto della graduatoria con 345 incidenti, il comune di Anzio che si posiziona al secondo posto con 204 incidenti e il comune di Civitavecchia che si colloca al quarto posto con 176 incidenti.

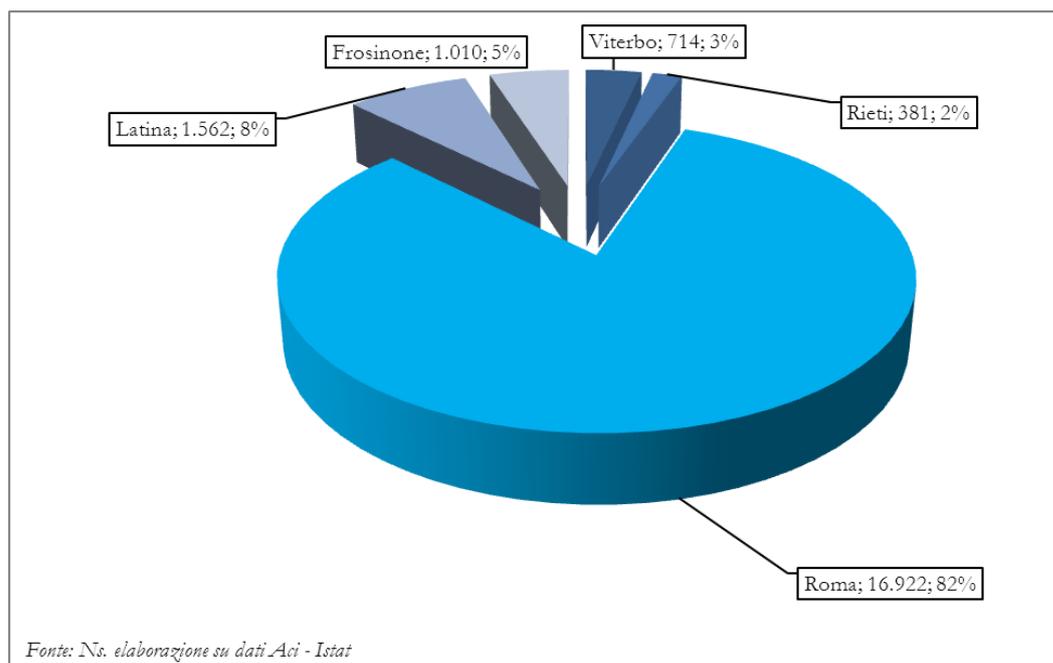
**Graf. 22 - Il fenomeno dell'incidentalità nel Lazio. Anno 2014**

*Il 78,1% di tutti gli incidenti stradali avvenuti nel Lazio è localizzato su strade urbane.*

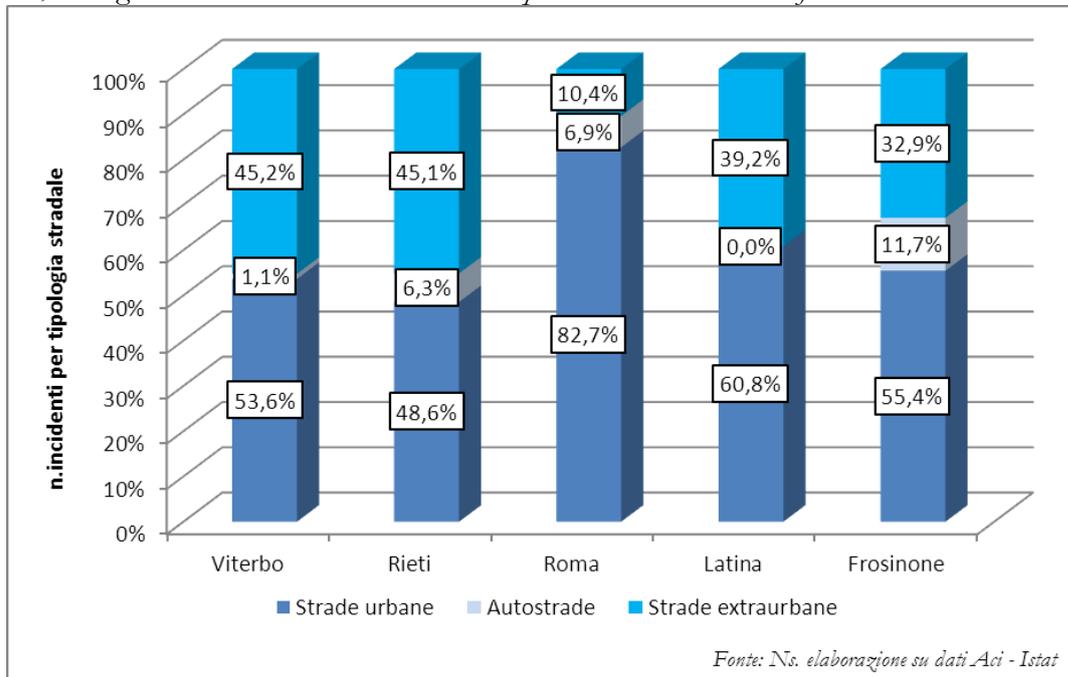


**Graf. 23 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nelle province del Lazio. Anno 2014**

*L'82% degli incidenti verificatisi sul territorio della regione Lazio si concentra sulle strade dell'area metropolitana di Roma.*

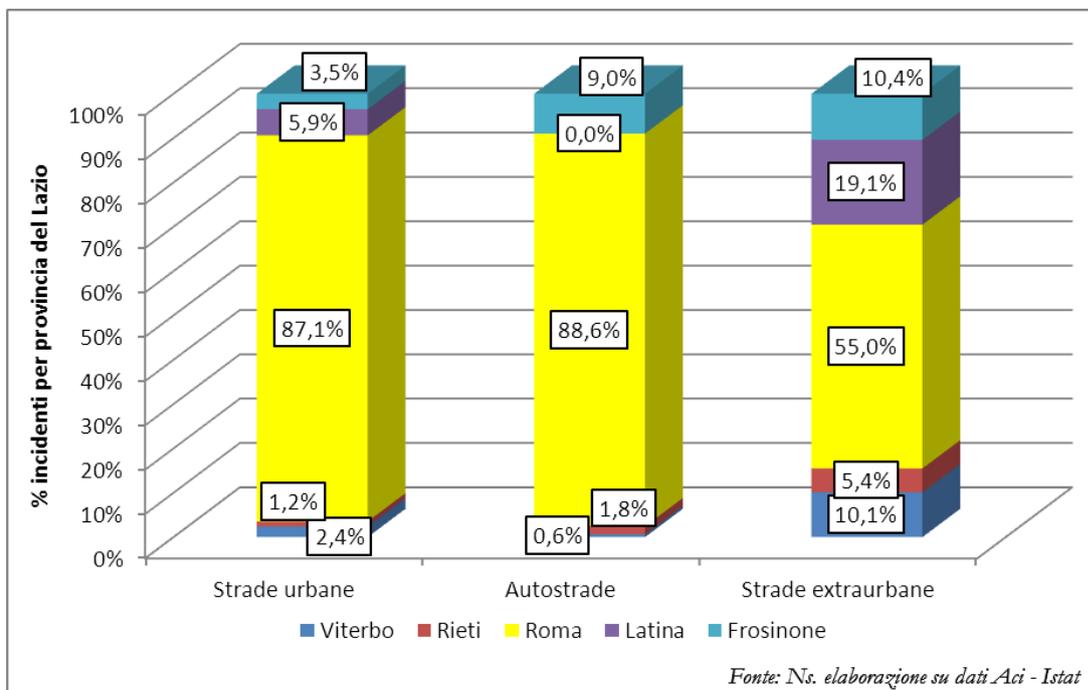


**Graf. 24 - Il fenomeno dell'incidentalità per provincia del Lazio. Anno 2014.**  
 L'82,7% degli incidenti causati sul territorio metropolitano di Roma si è verificato su una strada urbana.



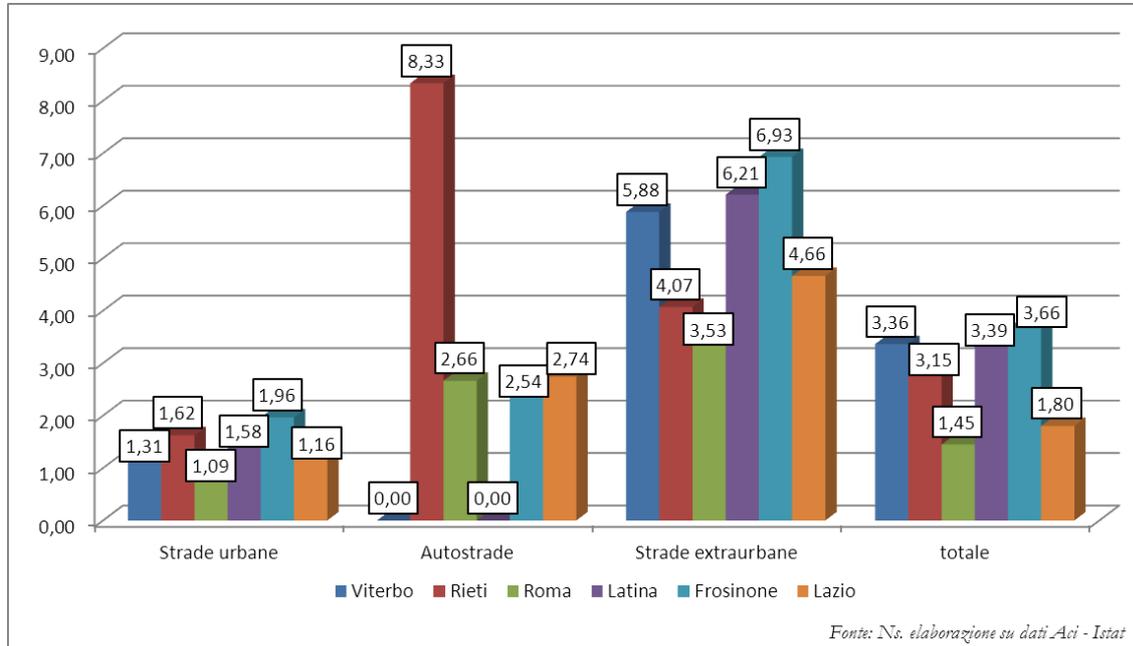
**Graf. 25 - Il fenomeno dell'incidentalità per tipologia stradale nelle province del Lazio. Anno 2014.**

L'87,1% degli incidenti causati su strade urbane laziali è localizzato sull'area metropolitana di Roma.

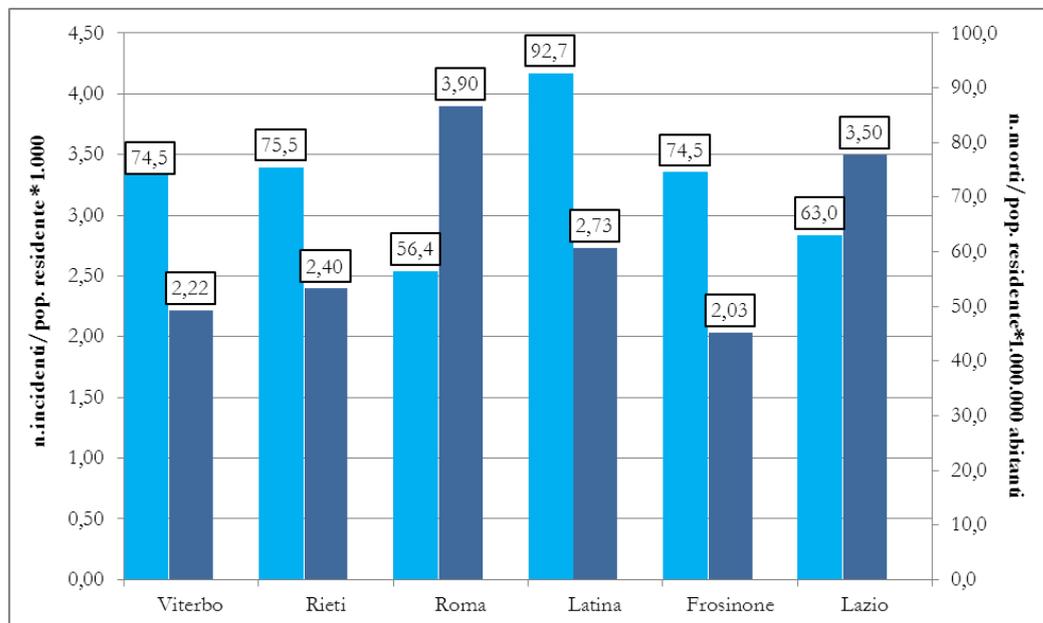


**Graf. 26 - Il fenomeno dell'incidentalità per tipologia stradale nelle province del Lazio. L'indice di mortalità. Anno 2014.**

*L'area metropolitana presenta il più basso indice di mortalità totale pari a 1,45 morti per 100 incidenti stradali*

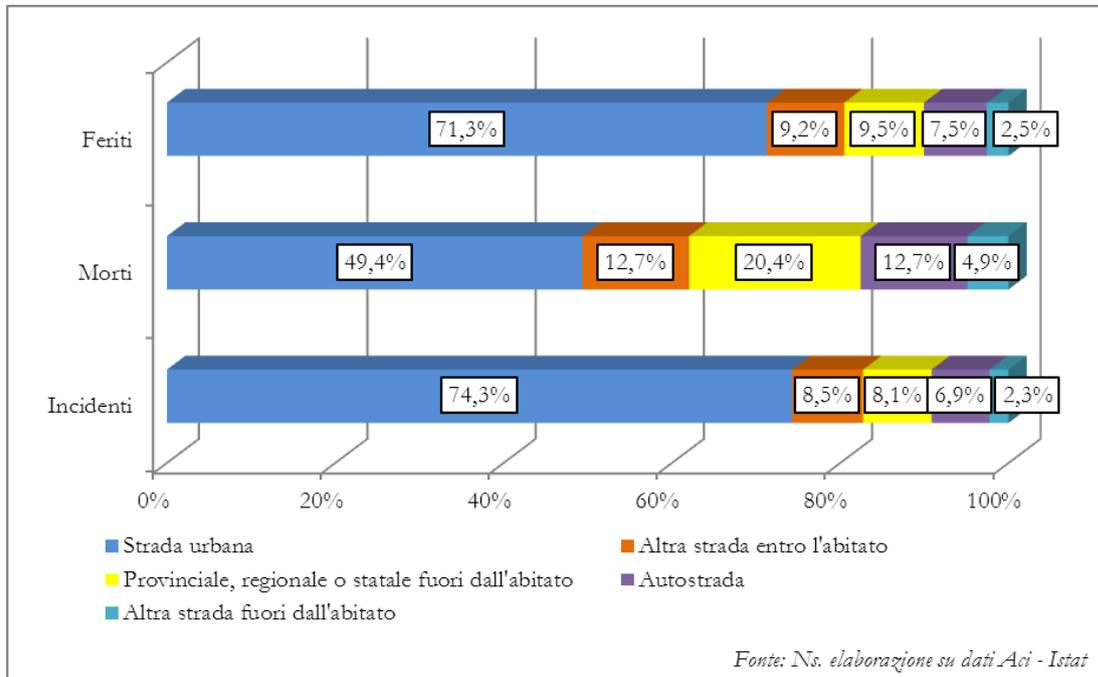


**Graf. 27 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nelle province del Lazio. Alcuni indicatori di rischio incidentale. Anno 2014.**



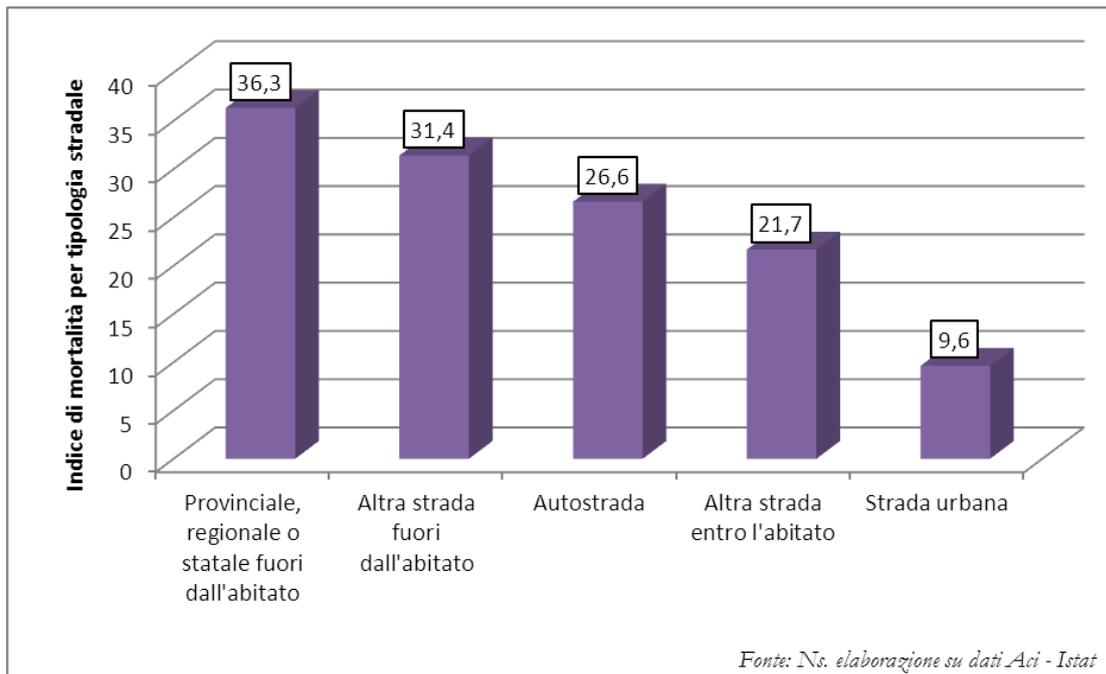
**Graf. 281 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nell'area metropolitana di Roma. Gli incidenti e il bilancio delle conseguenze per ambito stradale. Anno 2014**

*Il più alto numero di incidenti, morti e feriti si registra sulle strade urbane.*



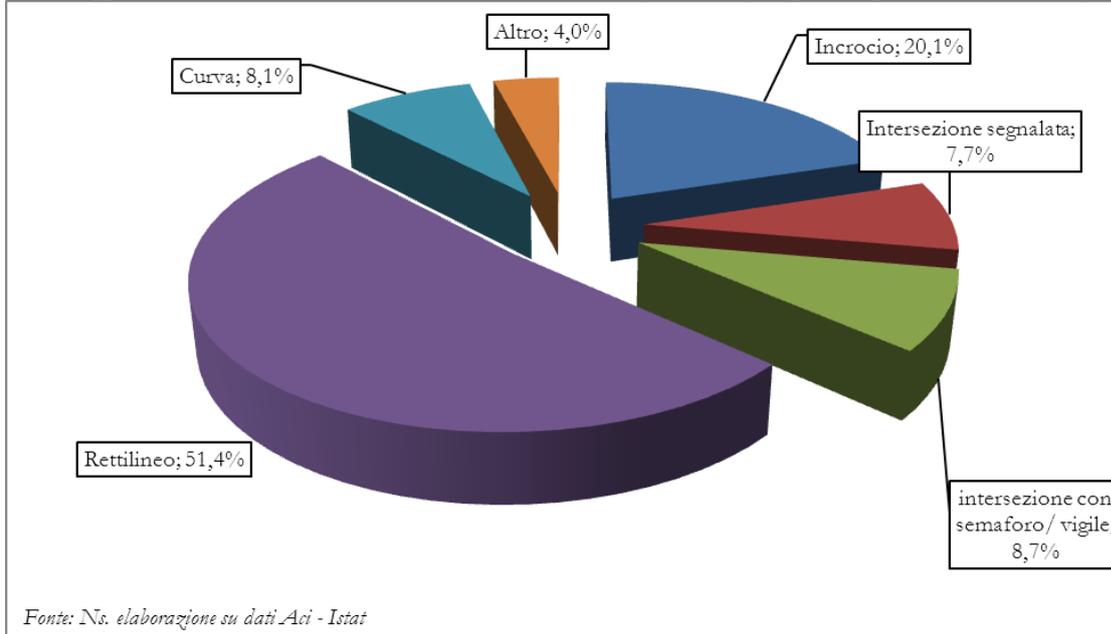
**Graf. 29 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nell'area metropolitana di Roma. L'indice di mortalità per ambito stradale. Anno 2014.**

*Le strade extraurbane presentano il più alto indice di mortalità stradale.*



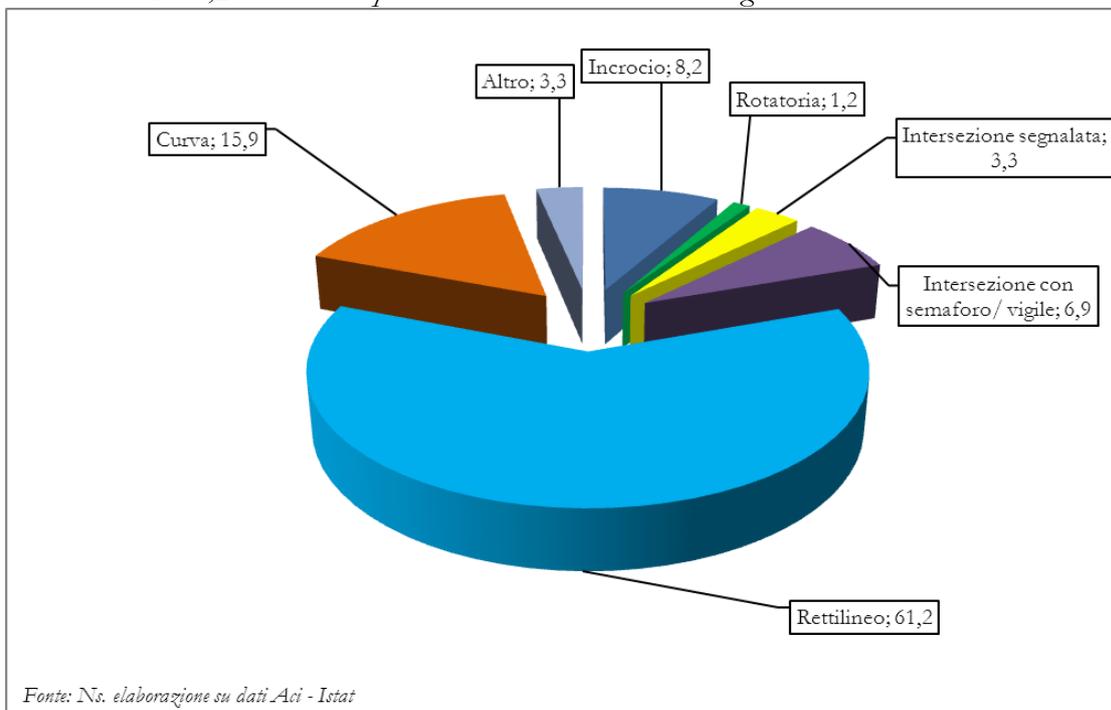
**Graf. 302 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nell'area metropolitana di Roma. La composizione degli incidenti stradali nella viabilità per tipologia di intersezione. Anno 2014.**

*Il maggior numero di incidenti avviene nei tratti rettilinei (il 51,4%), seguiti dagli incroci (il 20,1%)*



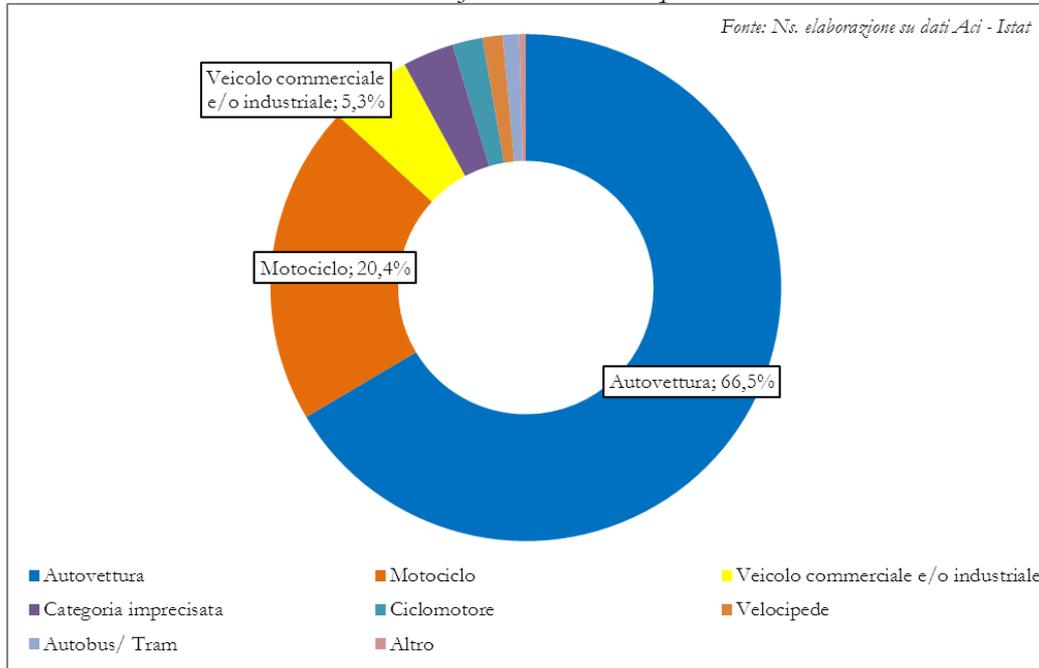
**Graf. 31 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nell'area metropolitana di Roma. La composizione dei decessi per incidente stradale nella viabilità per tipologia di intersezione. Anno 2014.**

*Il 61,2% dei decessi per incidente stradale è causato lungo i tratti rettilinei.*



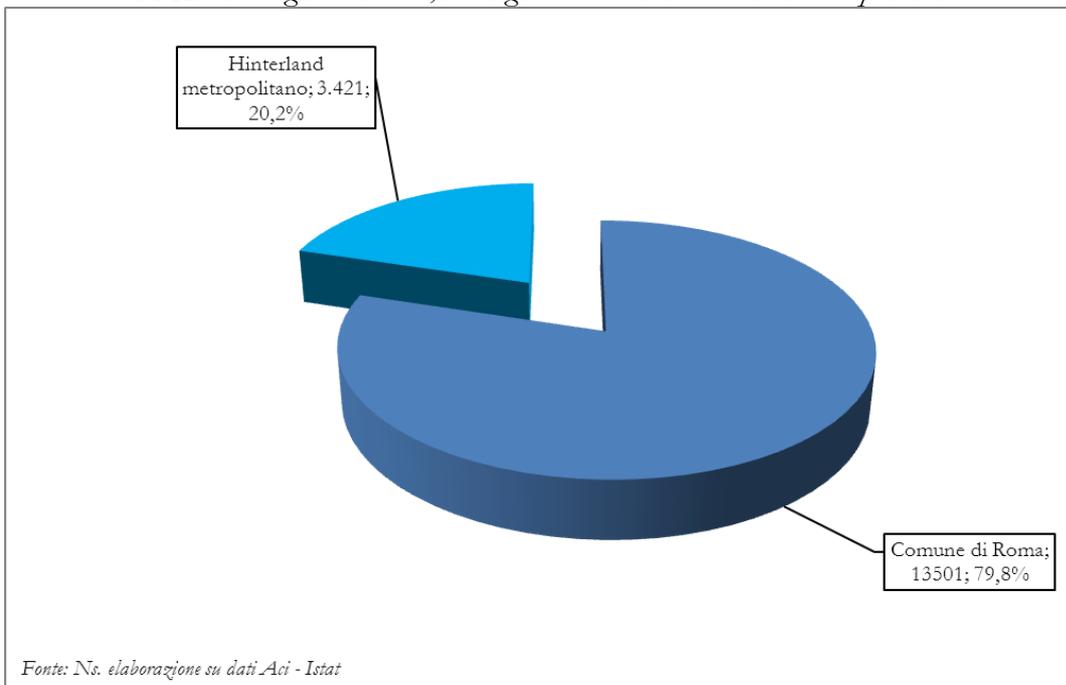
**Graf. 32 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nell'area metropolitana di Roma. I veicoli coinvolti in incidenti stradali: incidenza per categoria di veicolo sul totale dei veicoli coinvolti. Anno 2014.**

*Le autovetture e i motocicli si confermano i veicoli a più alto rischio incidentale.*



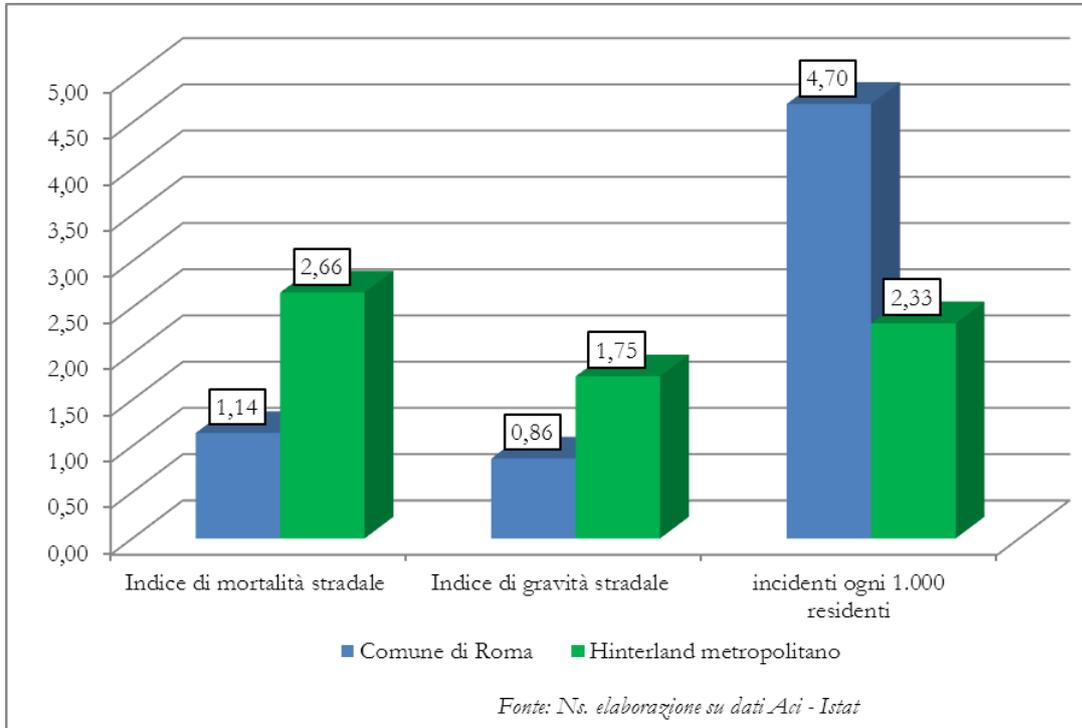
**Graf. 33 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nell'area metropolitana di Roma. Numero di incidenti: confronto tra comune di Roma e hinterland metropolitano. Anno 2014.**

*A Roma si registrano il 79,8% degli incidenti dell'intera area metropolitana*



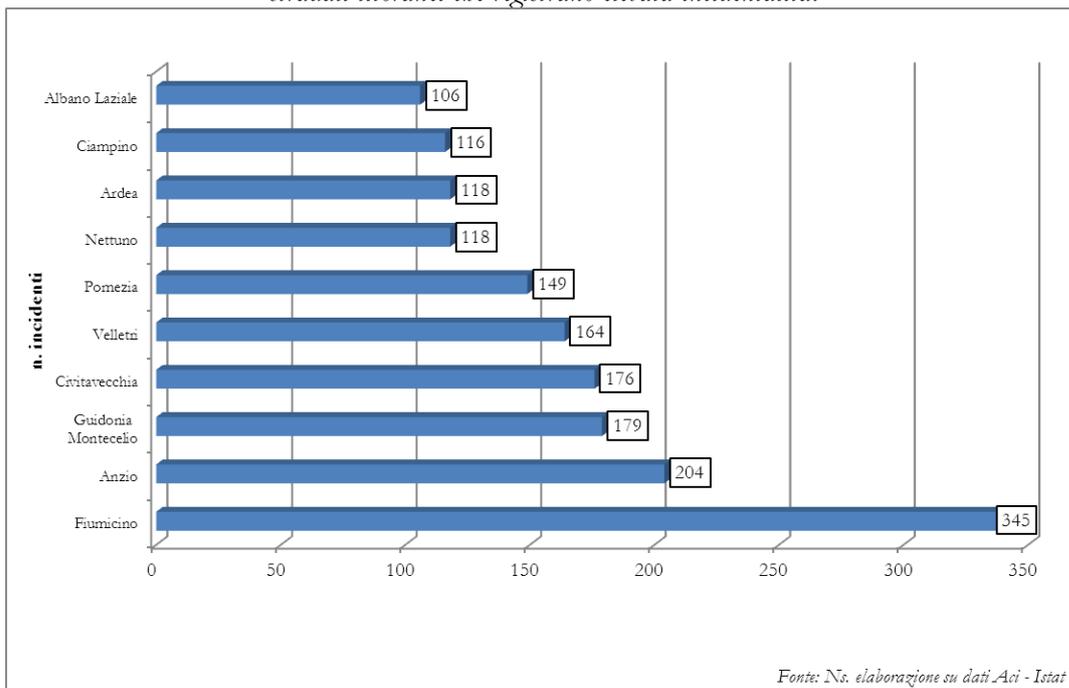
**Graf. 34 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nell'area metropolitana di Roma: alcuni indicatori. Anno 2014.**

*L'indice di mortalità degli incidenti stradali è più alto fra gli incidenti verificatesi nell'hinterland che fra quelli accaduti a Roma.*



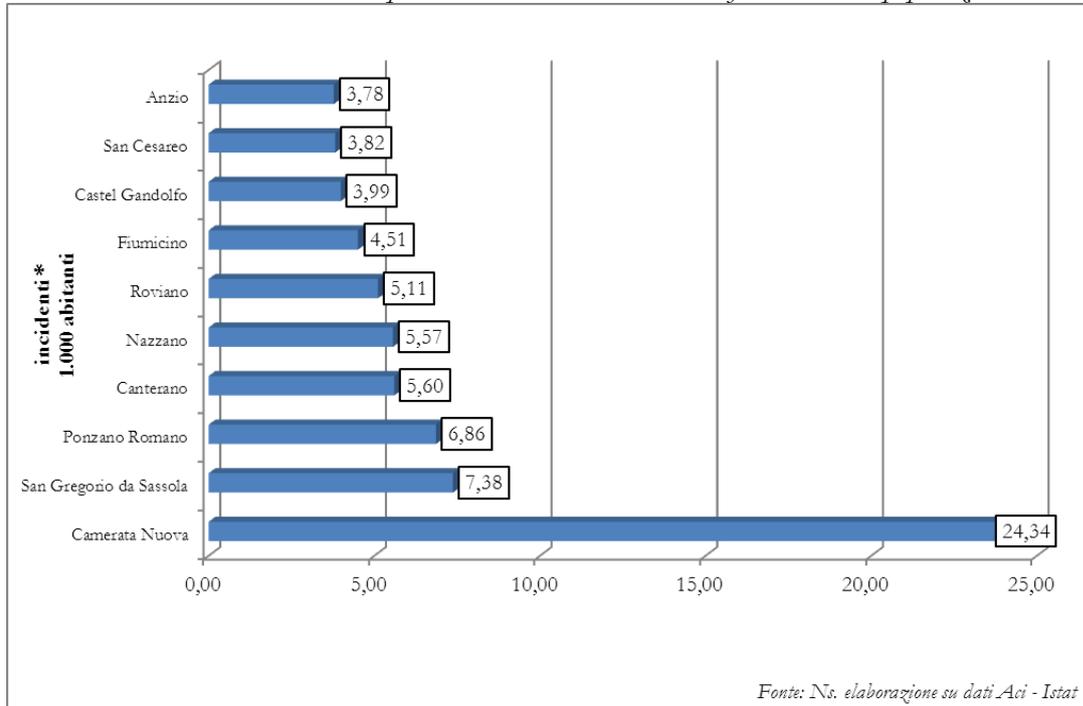
**Graf. 35 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nell'area metropolitana di Roma: i primi dieci comuni dell'hinterland per n. di incidenti stradali. Anno 2014.**

*Tra le prime dieci posizioni si pongono molti comuni del litorale romano. Ciò evidenzia la pericolosità dei tratti stradali litoranei che registrano elevata incidentalità.*



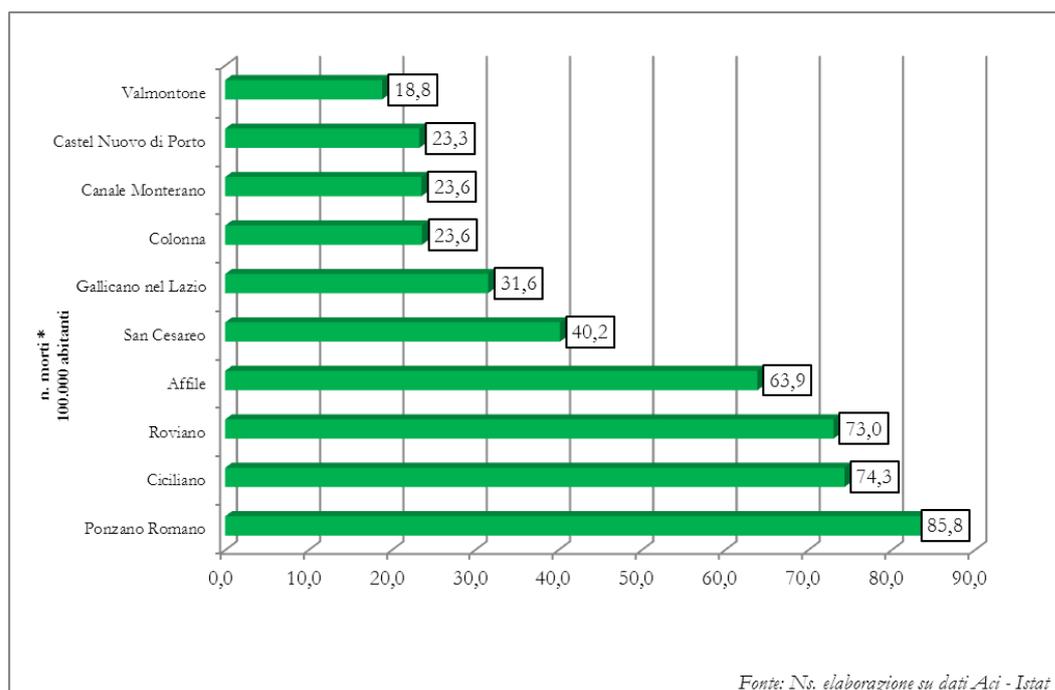
**Graf. 36 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nell'area metropolitana di Roma: i primi dieci comuni dell'hinterland per n. di incidenti stradali ogni 1.000 abitanti. Anno 2014.**

*Il comune di Camerata Nuova ha il più alto rischio incidentale con riferimento alla popolazione residente*



**Graf. 37 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nell'area metropolitana di Roma: i primi dieci comuni dell'hinterland per tasso di mortalità. Anno 2014.**

*Il comune di Ponzano Romano ha il più alto tasso di mortalità per incidente stradale tra tutti i comuni di hinterland metropolitano.*



**Tab. 1 – Incidentalità stradale nei comuni dell'area metropolitana di Roma**

I numeri dell'incidentalità stradale per comune. Fonte: Ns elaborazione su dati Istat-Aci

COMUNE	Numero di Incidenti stradali anno 2014	Popolazione residente al 31 dicembre 2014	Totale dei veicoli circolanti	Pericolosità incidente - indicatori						
				Morti in incidenti stradali anno 2011	Feriti in incidenti stradali anno 2011	Indice di mortalità stradale	Indice di lesività stradale	Indice di gravità stradale	incidenti ogni 1.000 residenti	Tasso di motorizzazione
AFFILE	2	1.565	969	1	1	50,00	50,00	50,00	1,28	619,2
AGOSTA	5	1.743	1.229	0	12	-	240,00	0,00	2,87	705,1
ALBANO LAZIALE	106	41.708	30.706	1	133	0,94	125,47	0,75	2,54	736,2
ALLUMIERE	10	4.059	2.994	0	20	-	200,00	0,00	2,46	737,6
ANGUILLARA SABAZIA	37	19.188	15.226	1	54	2,70	145,95	1,82	1,93	793,5
ANTICOLI CORRADO	1	923	667	0	1	-	100,00	0,00	1,08	722,6
ANZIO	204	53.986	43.331	6	287	2,94	140,69	2,05	3,78	802,6
ARCINAZZO ROMANO	2	1.357	868	0	2	-	100,00	0,00	1,47	639,6
ARICCIA	46	19.509	16.641	0	61	-	132,61	0,00	2,36	853,0
ARSOLI	2	1.616	1.053	0	3	-	150,00	0,00	1,24	651,6
ARTENA	26	14.276	11.234	2	44	7,69	169,23	4,35	1,82	786,9
BELLEGRA	2	2.912	2.031	0	2	-	100,00	0,00	0,69	697,5
BRACCIANO	37	19.477	14.258	0	68	-	183,78	0,00	1,90	732,0
CAMERATA NUOVA	11	452	330	0	19	-	172,73	0,00	24,34	730,1
CAMPAGNANO DI ROMA	23	11.618	8.911	1	37	4,35	160,87	2,63	1,98	767,0
CANALE MONTERANO	2	4.246	3.203	1	1	50,00	50,00	50,00	0,47	754,4
CANTERANO	2	357	292	0	2	-	100,00	0,00	5,60	817,9
CAPENA	22	10.474	9.266	0	41	-	186,36	0,00	2,10	884,7
CAPRANICA PRENESTINA	0	346	261	0	0	-	-	-	0,00	754,3
CARPINETO ROMANO	0	4.570	3.051	0	0	-	-	-	0,00	667,6
CASAPE	0	761	495	0	0	-	-	-	0,00	650,5
CASTEL GANDOLFO	36	9.033	7.430	0	67	-	186,11	0,00	3,99	822,5
CASTEL MADAMA	8	7.499	5.774	0	17	-	212,50	0,00	1,07	770,0
CASTELNUOVO DI PORTO	12	8.576	7023	2	18	16,67	150,00	10,00	1,40	818,9
CASTEL SAN PIETRO ROMANO	1	897	595	0	1	-	100,00	0,00	1,11	663,3
CAVE	18	11.244	8.157	0	29	-	161,11	0,00	1,60	725,5
CERRETO LAZIALE	0	1.135	803	0	0	-	-	-	0,00	707,5
CERVARA DI ROMA	0	471	339	0	0	-	-	-	0,00	719,7
CERVETERI	51	37.214	28.191	0	80	-	156,86	0,00	1,37	757,5
CICILIANO	2	1.345	874	1	3	50,00	150,00	25,00	1,49	649,8
CINETO ROMANO	2	610	431	0	2	-	100,00	0,00	3,28	706,6
CIVITAVECCHIA	176	53.069	42.557	2	246	1,14	139,77	0,81	3,32	801,9
CIVITELLA SAN PAOLO	1	2.069	1.443	0	5	-	500,00	0,00	0,48	697,4

I numeri dell'incidentalità stradale per comune. Fonte: Ns elaborazione su dati Istat-Aci

COMUNE	Numero di Incidenti stradali anno 2014	Popolazione residente al 31 dicembre 2014	Totale dei veicoli circolanti	Pericolosità incidente - indicatori						
				Morti in incidenti stradali anno 2011	Feriti in incidenti stradali anno 2011	Indice di mortalità stradale	Indice di lesività stradale	Indice di gravità stradale	incidenti ogni 1.000 residenti	Tasso di motorizzazione
COLLEFERRO	47	21.647	<b>15.851</b>	0	66	-	140,43	0,00	2,17	732,2
COLONNA	3	4233	<b>3.514</b>	1	6	33,33	200,00	14,29	0,71	830,1
FIANO ROMANO	45	15.173	<b>12.579</b>	2	62	4,44	137,78	3,13	2,97	829,0
FILACCIANO	1	471	<b>403</b>	0	1	-	100,00	0,00	2,12	855,6
FORMELLO	20	12.855	<b>11.486</b>	0	27	-	135,00	0,00	1,56	893,5
FRASCATI	80	21.984	<b>17.694</b>	3	99	3,75	123,75	2,94	3,64	804,9
GALLICANO NEL LAZIO	23	6.339	<b>5.141</b>	2	31	8,70	134,78	6,06	3,63	811,0
GAVIGNANO	0	1.934	<b>1.508</b>	0	0	-	-	-	0,00	779,7
GENAZZANO	8	6.085	<b>4.479</b>	1	11	12,50	137,50	8,33	1,31	736,1
GENZANO DI ROMA	51	24.024	<b>18.742</b>	1	63	1,96	123,53	1,56	2,12	780,1
GERANO	1	1.282	<b>905</b>	0	2	-	200,00	0,00	0,78	705,9
GORGA	1	734	<b>541</b>	0	1	-	100,00	0,00	1,36	737,1
GROTTAFERRATA	46	20.337	<b>15.551</b>	1	68	2,17	147,83	1,45	2,26	764,7
GUIDONIA MONTECELIO	179	88.335	<b>65.439</b>	3	264	1,68	147,49	1,12	2,03	740,8
JENNE	1	361	<b>271</b>	0	1	-	100,00	0,00	2,77	750,7
LABICO	15	6.273	<b>4.363</b>	1	29	6,67	193,33	3,33	2,39	695,5
LANUVIO	46	13.687	<b>10.290</b>	1	81	2,17	176,09	1,22	3,36	751,8
LICENZA	0	1.051	<b>623</b>	0	0	-	-	-	0,00	592,8
MAGLIANO ROMANO	1	1.484	<b>1.093</b>	0	6	-	600,00	0,00	0,67	736,5
MANDELA	1	940	<b>632</b>	0	1	-	100,00	0,00	1,06	672,3
MANZIANA	10	7.640	<b>5.685</b>	0	18	-	180,00	0,00	1,31	744,1
MARANO EQUO	2	783	<b>589</b>	0	2	-	100,00	0,00	2,55	752,2
MARCELLINA	8	7.296	<b>5.336</b>	1	12	12,50	150,00	7,69	1,10	731,4
MARINO	95	42.299	<b>33.077</b>	4	128	4,21	134,74	3,03	2,25	782,0
MAZZANO ROMANO	0	3.182	<b>2.500</b>	0	0	-	-	-	0,00	785,7
MENTANA	45	22.764	<b>18.925</b>	0	60	-	133,33	0,00	1,98	831,4
MONTE COMPATRI	23	11.923	<b>9.378</b>	2	42	8,70	182,61	4,55	1,93	786,5
MONTEFLAVIO	0	1.359	<b>855</b>	0	0	-	-	-	0,00	629,1
MONTELANICO	1	2.140	<b>1.580</b>	0	1	-	100,00	0,00	0,47	738,3
MONTELIBRETTI	14	5.311	<b>4.139</b>	0	18	-	128,57	0,00	2,64	779,3
MONTE PORZIO CATONE	12	8.704	<b>7.213</b>	1	16	8,33	133,33	5,88	1,38	828,7
MONTEROTONDO	86	40.682	<b>30.591</b>	2	123	2,33	143,02	1,60	2,11	752,0
MONTORIO ROMANO	1	2.004	<b>1.366</b>	0	3	-	300,00	0,00	0,50	681,6
MORICONE	4	2.670	<b>2.091</b>	0	5	-	125,00	0,00	1,50	783,1
MORLUPO	6	8.734	<b>6.619</b>	0	8	-	133,33	0,00	0,69	757,8
NAZZANO	8	1.437	<b>1.141</b>	0	11	-	137,50	0,00	5,57	794,0

I numeri dell'incidentalità stradale per comune. Fonte: Ns elaborazione su dati Istat-Aci

COMUNE	Numero di Incidenti stradali anno 2014	Popolazione residente al 31 dicembre 2014	Totale dei veicoli circolanti	Pericolosità incidente - indicatori						
				Morti in incidenti stradali anno 2011	Feriti in incidenti stradali anno 2011	Indice di mortalità stradale	Indice di lesività stradale	Indice di gravità stradale	incidenti ogni 1.000 residenti	Tasso di motorizzazione
NEMI	2	1.920	<b>1.610</b>	0	2	-	100,00	0,00	1,04	838,5
NEROLA	5	1.941	<b>1.436</b>	0	8	-	160,00	0,00	2,58	739,8
NETTUNO	118	48.654	<b>37.639</b>	3	177	2,54	150,00	1,67	2,43	773,6
OLEVANO ROMANO	4	6.698	<b>4.777</b>	0	7	-	175,00	0,00	0,60	713,2
PALESTRINA	46	21.420	<b>17.341</b>	0	85	-	184,78	0,00	2,15	809,6
PALOMBARA SABINA	16	13.197	<b>10.332</b>	1	19	6,25	118,75	5,00	1,21	782,9
PERCILE	0	278	<b>147</b>	0	0	-	-	-	0,00	528,8
PISONIANO	1	772	<b>494</b>	0	1	-	100,00	0,00	1,30	639,9
POLI	3	2.398	<b>1.566</b>	0	4	-	133,33	0,00	1,25	653,0
POMEZIA	149	62.422	<b>53.912</b>	2	210	1,34	140,94	0,94	2,39	863,7
PONZANO ROMANO	8	1.166	<b>944</b>	1	14	12,50	175,00	6,67	6,86	809,6
RIANO	13	10.398	<b>7.711</b>	1	19	7,69	146,15	5,00	1,25	741,6
RIGNANO FLAMINIO	6	10.311	<b>7.036</b>	0	10	-	166,67	0,00	0,58	682,4
RIOFREDDO	1	781	<b>512</b>	0	1	-	100,00	0,00	1,28	655,6
ROCCA CANTERANO	0	196	<b>175</b>	0	0	-	-	-	0,00	892,9
ROCCA DI CAVE	0	378	<b>285</b>	0	0	-	-	-	0,00	754,0
ROCCA DI PAPA	13	16.888	<b>13.280</b>	0	18	-	138,46	0,00	0,77	786,4
ROCCAGIOVINE	0	269	<b>180</b>	0	0	-	-	-	0,00	669,1
ROCCA PRIORA	8	11.948	<b>9.995</b>	1	12	12,50	150,00	7,69	0,67	836,5
ROCCA SANTO STEFANO	0	982	<b>679</b>	0	0	-	-	-	0,00	691,4
ROIATE	0	759	<b>556</b>	0	0	-	-	-	0,00	732,5
ROVIANO	7	1.369	<b>770</b>	1	10	14,29	142,86	9,09	5,11	562,5
SACROFANO	4	7.731	<b>6.213</b>	1	6	25,00	150,00	14,29	0,52	803,6
SAMBUCI	1	949	<b>606</b>	0	4	-	400,00	0,00	1,05	638,6
SAN GREGORIO DA SASSOLA	12	1.627	<b>1.208</b>	0	24	-	200,00	0,00	7,38	742,5
SAN POLO DEI CAVALIERI	5	2.985	<b>2.239</b>	0	6	-	120,00	0,00	1,68	750,1
SANTA MARINELLA	64	18.769	<b>14.795</b>	3	103	4,69	160,94	2,83	3,41	788,3
SANT'ANGELO ROMANO	7	5.036	<b>3.780</b>	0	8	-	114,29	0,00	1,39	750,6
SANT'ORESTE	3	3.735	<b>3.039</b>	0	8	-	266,67	0,00	0,80	813,7
SAN VITO ROMANO	0	3.310	<b>2.047</b>	0	0	-	-	-	0,00	618,4
SARACINESCO	0	182	<b>167</b>	0	0	-	-	-	0,00	917,6
SEGNI	9	9.123	<b>7.139</b>	0	24	-	266,67	0,00	0,99	782,5
SUBIACO	12	9.146	<b>6.812</b>	0	24	-	200,00	0,00	1,31	744,8
TIVOLI	103	56.759	<b>40.285</b>	3	157	2,91	152,43	1,88	1,81	709,8
TOLFA	11	5.227	<b>3.911</b>	0	17	-	154,55	0,00	2,10	748,2
TORRITA TIBERINA	3	1.098	<b>928</b>	0	5	-	166,67	0,00	2,73	845,2

I numeri dell'incidentalità stradale per comune. Fonte: Ns elaborazione su dati Istat-Aci

COMUNE	Numero di Incidenti stradali anno 2014	Popolazione residente al 31 dicembre 2014	Totale dei veicoli circolanti	Pericolosità incidente - indicatori						
				Morti in incidenti stradali anno 2011	Feriti in incidenti stradali anno 2011	Indice di mortalità stradale	Indice di lesività stradale	Indice di gravità stradale	incidenti ogni 1.000 residenti	Tasso di motorizzazione
TREVIGNANO ROMANO	4	5.703	<b>4.608</b>	0	4	-	100,00	0,00	0,70	808,0
VALLEPIETRA	0	294	<b>267</b>	0	0	-	-	-	0,00	908,2
VALLINFREDA	0	281	<b>208</b>	0	0	-	-	-	0,00	740,2
VALMONTONE	51	15.929	<b>12.213</b>	3	89	5,88	174,51	3,26	3,20	766,7
VELLETRI	164	53.213	<b>43.903</b>	4	252	2,44	153,66	1,56	3,08	825,0
VICOVARO	13	4.040	<b>2.754</b>	0	18	-	138,46	0,00	3,22	681,7
VIVARO ROMANO	0	177	<b>99</b>	0	0	-	-	-	0,00	559,3
ZAGAROLO	40	17.792	<b>16.286</b>	1	73	2,50	182,50	1,35	2,25	915,4
LARIANO	19	13.424	<b>10.626</b>	0	29	0,00	152,63	0,00	1,42	791,6
LADISPOLI	71	40.891	<b>26.674</b>	5	105	7,04	147,89	4,55	1,74	652,3
ARDEA	118	48.926	<b>39.141</b>	3	178	2,54	150,85	1,66	2,41	800,0
CIAMPINO	116	38.417	<b>28.936</b>	1	150	0,86	129,31	0,66	3,02	753,2
SAN CESAREO	57	14.932	<b>9.296</b>	6	98	10,53	171,93	5,77	3,82	622,6
FIUMICINO	345	76.573	<b>69.232</b>	5	514	1,45	148,99	0,96	4,51	904,1
FONTE NUOVA	58	32.149	<b>19.165</b>	2	82	3,45	141,38	2,38	1,80	596,1
Comune non identificato	-	-	<b>270</b>	-	-	-	-	-	-	-
<b>Comune di Roma</b>	<b>13501</b>	<b>2872021</b>	<b>2372895</b>	<b>154</b>	<b>17667</b>	<b>1,14</b>	<b>130,86</b>	<b>0,86</b>	<b>4,70</b>	<b>826,21</b>
<b>Hinterland metropolitano</b>	<b>3.421</b>	<b>1.470.025</b>	<b>1.141.047</b>	<b>91</b>	<b>5.097</b>	<b>2,66</b>	<b>148,99</b>	<b>1,75</b>	<b>2,33</b>	<b>776,21</b>
<b>area metropolitana di Roma</b>	<b>16.922</b>	<b>4342046</b>	<b>3.513.942</b>	<b>245</b>	<b>22.764</b>	<b>1,45</b>	<b>134,52</b>	<b>1,06</b>	<b>3,90</b>	<b>809,3</b>

### 6.3.1. L'incidentalità stradale sulle strade provinciali dell'area metropolitana romana.

Viabilità e trasporti è uno dei settori di intervento delle province previsto nell'ordinamento delle Autonomie Locali (Art. 19, T.U. 28 Settembre 2000, n.267). Sul sito internet istituzionale dell'ente è riportata la seguente descrizione a conferma dell'importanza della tematica:

“La provincia di Roma<sup>98</sup> cura la gestione, la manutenzione e la vigilanza di oltre 2.000 km; garantisce l'aggiornamento costante del catasto delle strade e assicura l'esecuzione di progetti infrastrutturali programmati. In particolare il servizio Viabilità e infrastrutture punta al potenziamento della sicurezza su due fronti: la verifica della situazione di incidentalità valutata su alcune strade provinciali oggetto di significativi interventi sulla sicurezza e il ruolo della programmazione delle opere varie”.

Il sistema della viabilità provinciale, intendendo soltanto la rete stradale sulla quale sussiste la competenza dell'amministrazione che è una componente sia pur rilevante del più complessivo sistema di infrastrutturazione stradale del territorio metropolitano romano, è costituito da una fitta rete stradale che si snoda per ben 1.793,2 km. Ai soli fini della manutenzione ordinaria e della gestione, poi, si aggiungono altri 292,4 km<sup>99</sup> di strade regionali, che assicurano, integrandosi con la viabilità comunale, regionale, statale ed autostradale, sia tra i 120 comuni dell'hinterland metropolitano che tra questi e la capitale.

La disponibilità di dati sulla localizzazione degli incidenti sulle strade provinciali dell'area metropolitana romana consente di analizzare il maggior livello di rischio incidentale con conseguenze lesive su questa tipologia stradale. Su 320 strade individuate da ACI nel 2014 si sono verificati 901 incidenti che hanno provocato 29 morti e 1.401 feriti. L'analisi dei principali indicatori di incidentalità stradale mostra che nel 2014 l'indice di mortalità stradale totale delle strade provinciali dell'area metropolitana di Roma era pari a 3,22 morti ogni 100 incidenti, l'indice di lesività ammontava a 155,5 feriti ogni 100 incidenti e l'indice di gravità a 2,03 morti ogni 100 lesionati. Rapportando, inoltre, il numero di incidenti, morti e feriti, all'estesa stradale si hanno i seguenti risultati: ogni 100 km di estesa stradale, sulle strade provinciali nel 2014 si sono verificati 50,25 incidenti che hanno causato 1,62 morti e 78,13 feriti.

Il 48,2% degli incidenti totali è localizzato su sole 10 strade provinciali. La **S.P.049/a Prenestina-Poli (Polense)** è la strada sulla quale hanno avuto luogo il maggior numero di sinistri (ben 96) seguita in ordine dalla **S.P.022/a Nomentana** (con 75 incidenti) e dalla **S.P. 095/b Laurentina** (con 54 incidenti): Se si analizzano però, gli indicatori la classifica cambia: la S.P. 049/a ha, infatti, un indice di mortalità stradale pari a 2,08 morti ogni 100 incidenti posizionandosi al sesto posto della graduatoria delle strade provinciali con un alto rischio

---

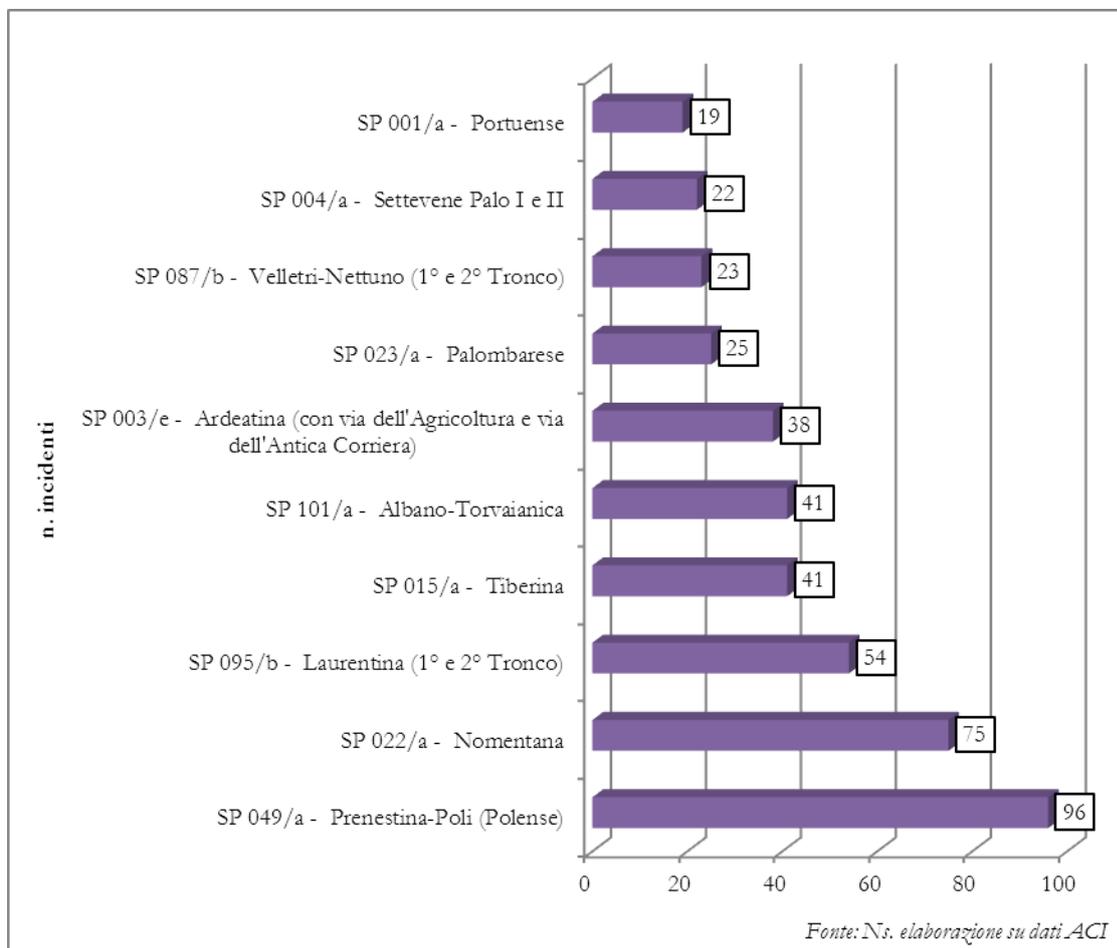
<sup>98</sup> Con la legge 56/2014 “Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni”, sono state istituite 10 dieci città metropolitane: Torino, Milano, Genova, Venezia, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari e Reggio Calabria, entrate in vigore il 1 Gennaio 2015, fatta eccezione della città metropolitana di Reggio Calabria, in quanto non ancora attivata. La suddetta legge attribuisce alle città metropolitane le funzioni fondamentali delle province e quelle attribuite alla città metropolitana nell'ambito del processo di riordino delle funzioni delle province [...] nonche', ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera p), della Costituzione, le seguenti funzioni fondamentali: [...] mobilità' e viabilità', anche assicurando la compatibilità' e la coerenza della pianificazione urbanistica comunale nell'ambito Metropolitano.

incidentale. La S.P. che ha fatto registrare il più alto indice di mortalità stradale è la **S.P. 022/a Nomentana** con 5,33 morti ogni 100 incidenti, seguita nell'ordine dalla S.P. 003/a Ardeatina con 5,26 decessi ogni 100 sinistri e dalle SS.PP. 001/a Portuense e 087/b Velletri-Nettuno con 4,35 morti ogni 100 incidenti.

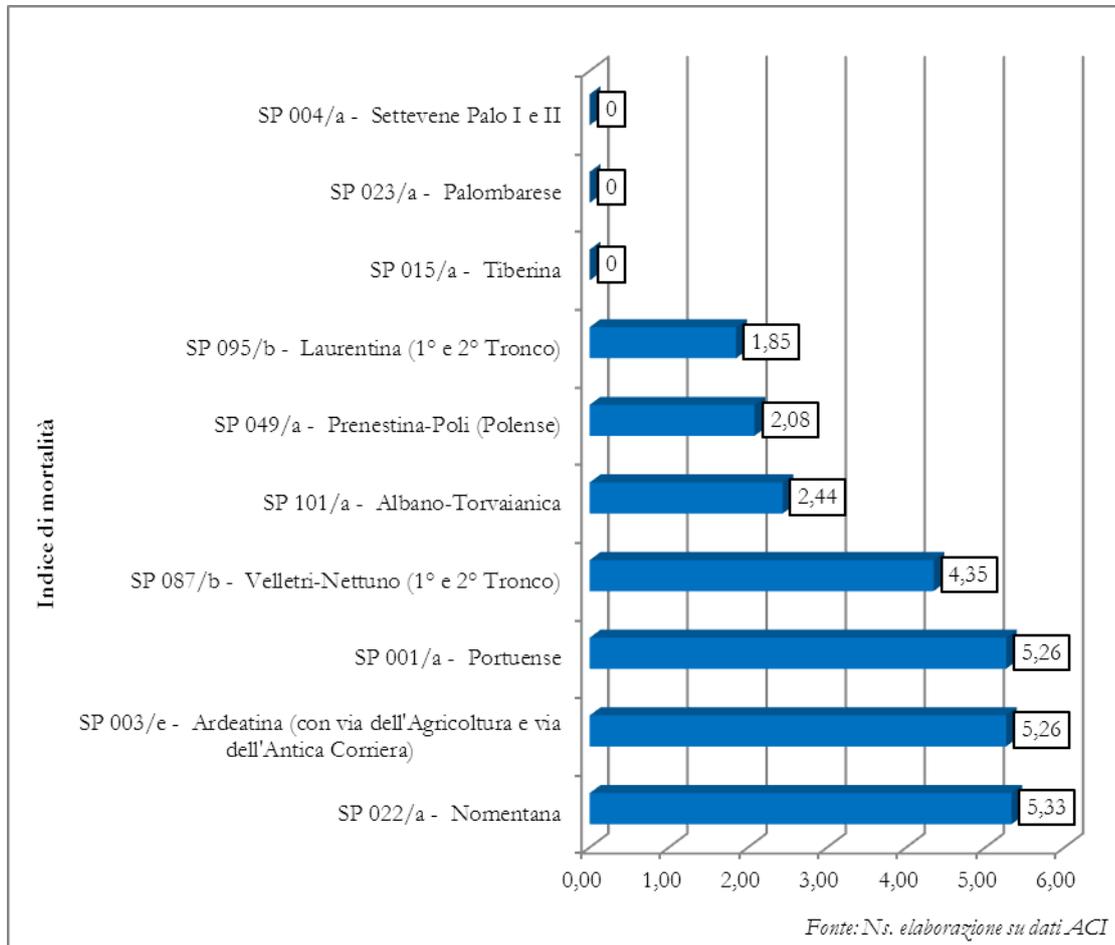
Sui 15 km di estensione della S.P. Nomentana nel 2014 si sono verificati per ogni km 5,12 incidenti, 0,27 morti e 7,51 feriti; sui 20 km della S.P. Prenestina-Poli si sono verificati per ogni km 4,76 incidenti, 0,10 morti e 7,98 feriti.

**Graf. 38 – L'incidentalità stradale sulle strade provinciali dell'area metropolitana di Roma. Il numero di incidenti. Anno 2014**

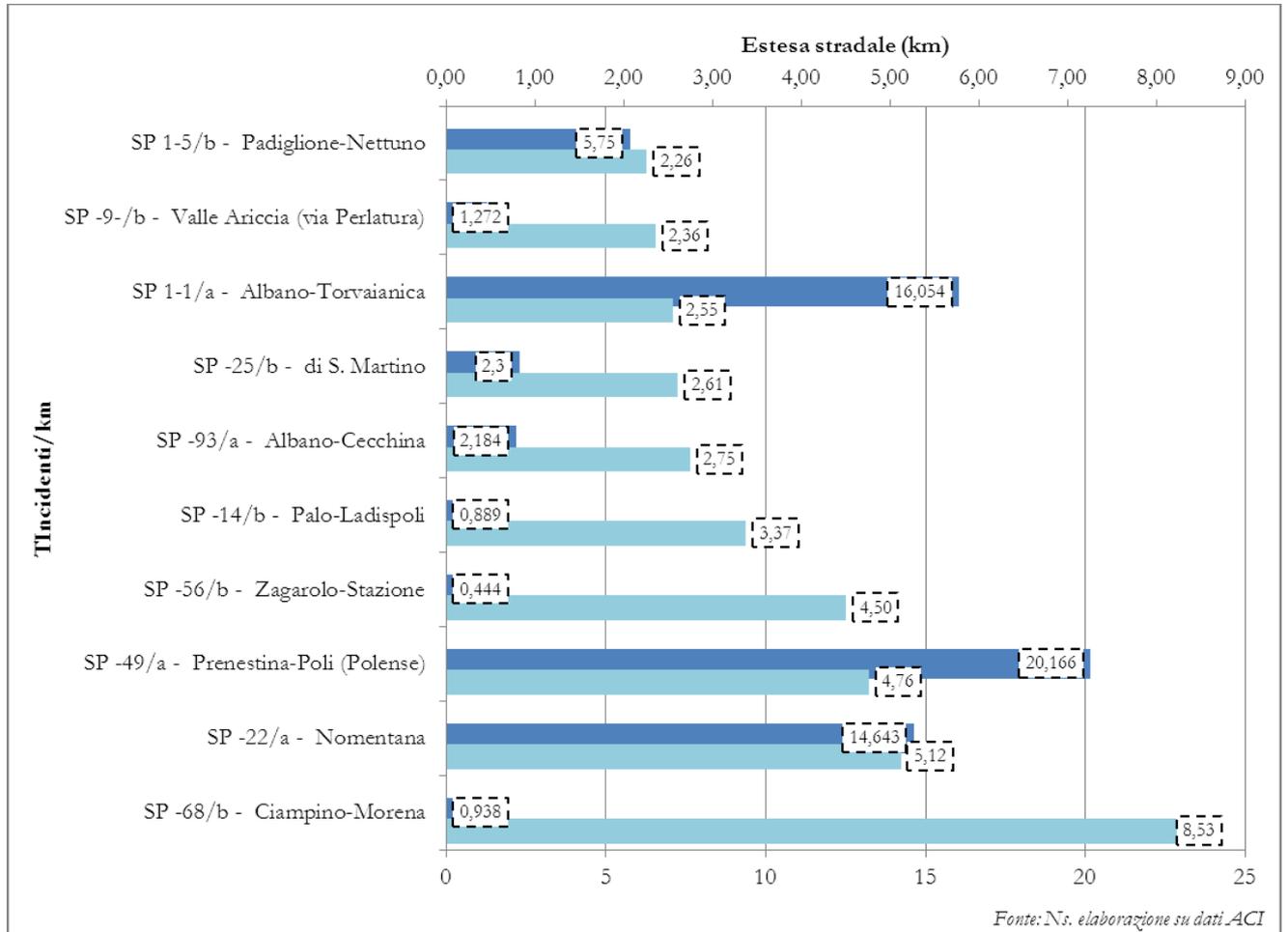
*La S.P. Prenestina-Poli ha fatto registrare nel 2014 il maggior numero di incidenti stradali.*



**Graf. 39 – L'incidentalità stradale sulle strade provinciali dell'area metropolitana di Roma. L'indice di mortalità. Anno 2014.**



**Graf. 40 – L'incidentalità stradale sulle strade provinciali dell'area metropolitana di Roma. Incidenti per ogni km di strada. Anno 2014**



**Tab. 2 – Le strade provinciali dell'area metropolitana di Roma. Alcuni indicatori del rischio incidentale. Anno 2014. Fonte: Ns. elaborazione su dati ACI**

NOME STRADA	Estesa stradale (km)	Incidenti	Morti	Feriti	indicatori					
					Mortalità	Lesività	Gravità	Incidenti/km	Morti/km	Feriti/km
SP 001/a - Portuense	10,15	19	1	25	5,26	131,58	3,85	1,87	0,10	2,46
SP 001/b - dei Bagni Sant'Agostino	4,01	1	0	1	0,00	100,00	0,00	0,25	0,00	0,25
SP 001/c - Aurelia-Bagni Sant'Agostino	2,815	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 001/f - Bracciano-Vigna di Valle	6,167	3	0	4	0,00	133,33	0,00	0,49	0,00	0,65
SP 001/b - via delle Vigne di Agosta	0,483	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 002/a - Barco di Agosta-Le Selve Obaco	4,457	1	0	6	0,00	600,00	0,00	0,22	0,00	1,35
SP 002/b - Allumiere-Stazione	6,576	1	0	1	0,00	100,00	0,00	0,15	0,00	0,15
SP 002/c - Aurelia-Sasso Manziiana	17,284	4	0	12	0,00	300,00	0,00	0,23	0,00	0,69
SP 002/f - Fornaci e Vallericca	4,825	1	1	0	100,00	0,00	100,00	0,21	0,21	0,00
SP 003/a - Braccianese	39,9	13	1	25	7,69	192,31	3,85	0,33	0,03	0,63
SP 003/b - S. Severa-Tolfa	22,072	3	0	4	0,00	133,33	0,00	0,14	0,00	0,18
SP 003/c - Trevignano-Sutri	3,311	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 003/d - Braccio Guidonia Casal battisti	0,552	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 003/e - Ardeatina (con via dell'Agricoltura e via dell'Antica Corriera)	19,922	38	2	51	5,26	134,21	3,77	1,91	0,10	2,56
SP 003/f - Marcellina-Monte Morra	6,65	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 003/a - Braccio Stazione di Manziiana	0,629	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 003/a - di Roncigliano	3,29	1	0	1	0,00	100,00	0,00	0,30	0,00	0,30
SP 003/b - La Bianca-Cibona-Braccianese	1,88	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 004/a - Settevene Palo I e II	41,751	22	0	34	0,00	154,55	0,00	0,53	0,00	0,81
SP 004/b - La Bianca	1,291	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 004/c - Statua	11,257	4	0	5	0,00	125,00	0,00	0,36	0,00	0,44
SP 004/f - Montecompatri-Colonna	3,036	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 004/b - di Santo Stefano	4,406	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 005/a - Anguillarese	2,608	2	0	4	0,00	200,00	0,00	0,77	0,00	1,53
SP 005/b - Bagni di Stigliano	0,86	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 005/c - di Castel Campanile	6,905	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Città metropolitana di Roma Capitale –  
I Working Paper dell'Ufficio Studi - n°36  
febbraio 2016

NOME STRADA	Estesa stradale (km)	Incidenti	Morti	Feriti	indicatori					
					Mortalità	Lesività	Gravità	Incidenti/km	Morti/km	Feriti/km
SP 005/e - Fontana Chiusa	2,737	1	0	1	0,00	100,00	0,00	0,37	0,00	0,37
SP 005/a - Cinque Miglia	4,456	5	0	9	0,00	180,00	0,00	1,12	0,00	2,02
SP 005/a6 - Sacida Cavallo Morto	5,815	1	1	0	100,00	0,00	100,00	0,17	0,17	0,00
SP 006/b - di Quadroni	0,202	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 006/c - Montefiore	8,331	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 006/f - Pratica di Mare-Ostia-Anzio	4,02	1	0	1	0,00	100,00	0,00	0,25	0,00	0,25
SP 007/a - di Campoleone	2,03	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 007/b - delle Terme di Traiano	2,5	1	0	3	0,00	300,00	0,00	0,40	0,00	1,20
SP 007/c - Canneto	0,439	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 007/f - San Vito-Ponte Orsini	10,851	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 007/a - Canale Monterano-Monteverginio	4,523	1	0	1	0,00	100,00	0,00	0,22	0,00	0,22
SP 008/a - S. Antonio-Allumiere	1,431	1	0	1	0,00	100,00	0,00	0,70	0,00	0,70
SP 008/c - di Fonte Calamaro	3,137	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 008/f - via dei Rioli	2,438	1	0	2	0,00	200,00	0,00	0,41	0,00	0,82
SP 009/a - di Santo Celso	1,744	2	0	3	0,00	150,00	0,00	1,15	0,00	1,72
SP 009/b - di Castel Giuliano	6,1	2	0	4	0,00	200,00	0,00	0,33	0,00	0,66
SP 009/c - Montorio-Monteflavio	3,9	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 009/a3 - di Passo Corese	0,388	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 009/b1 - via della Ripa In Cave	1,81	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 010/a - Ritiro S. Francesco	0,575	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 010/b - Bracciano-Lago	0,931	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 010/c - SP Palombarese-Maremma I	0,338	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 010/a - Sacrofano-Cassia	19,545	11	1	18	9,09	163,64	5,26	0,56	0,05	0,92
SP 010/b - Civitellese-Civitella S. Paolo	2,255	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 011/a - via Porta S. Francesco In Bellegra	0,45	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 011/b - Anguillara-Vigna Valle	4,628	1	0	1	0,00	100,00	0,00	0,22	0,00	0,22
SP 011/c - S. Polo-Monte Morra	4,242	1	0	1	0,00	100,00	0,00	0,24	0,00	0,24
SP 011/b - Fiano-Capena	5,503	1	0	1	0,00	100,00	0,00	0,18	0,00	0,18
SP 012/a - Formellese	12,894	12	0	22	0,00	183,33	0,00	0,93	0,00	1,71

Città metropolitana di Roma Capitale –  
I Working Paper dell'Ufficio Studi - n°36  
febbraio 2016

NOME STRADA	Estesa stradale (km)	Incidenti	Morti	Feriti	indicatori					
					Mortalità	Lesività	Gravità	Incidenti/km	Morti/km	Feriti/km
SP 012/b - Anguillara-Settevene Palo I	6,105	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 012/d - Cisterna-Nettuno	3,573	1	0	1	0,00	100,00	0,00	0,28	0,00	0,28
SP 012/a1 - Circonvallazione di Gerano	2,464	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 012/a2 - Romana Parte S. Sebastiano	0,542	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 012/a6 - di Campo di Carne	1,768	3	0	7	0,00	233,33	0,00	1,70	0,00	3,96
SP 012/a - Speciano	4,707	5	0	8	0,00	160,00	0,00	1,06	0,00	1,70
SP 012/b - di Colle Reti	2,485	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 013/a - Baccano-Campagnano	3,809	1	0	4	0,00	400,00	0,00	0,26	0,00	1,05
SP 013/b - Aurelia-Borgo S.Martino (1° e 2° Tronco)	6,893	2	0	2	0,00	100,00	0,00	0,29	0,00	0,29
SP 013/c - Osa-Gallicano	9,465	9	1	13	11,11	144,44	7,14	0,95	0,11	1,37
SP 014/a - Campagnanese	9,66	3	0	10	0,00	333,33	0,00	0,31	0,00	1,04
SP 014/b - Palo-Ladispoli	0,889	3	0	4	0,00	133,33	0,00	3,37	0,00	4,50
SP 014/c - Montecompatri-San Silvestro	1,006	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 014/a - via delle Due Casette	6,923	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 015/a - Tiberina	40,622	41	0	71	0,00	173,17	0,00	1,01	0,00	1,75
SP 015/b - via dei Cioccati	4,332	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 015/c - Rocca Priora-via Latina	2,937	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 015/b - Palidoro-Crocicchie	17,388	9	0	14	0,00	155,56	0,00	0,52	0,00	0,81
SP 015/a5 - Selva Pian Marano e Passo della Corte Due Colonne	7,764	1	0	1	0,00	100,00	0,00	0,13	0,00	0,13
SP 016/a - Rianese	5,982	2	0	2	0,00	100,00	0,00	0,33	0,00	0,33
SP 016/b - di Costa Caselle	2,296	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 016/c - via Roma In Rocca di Papa	0,365	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 016/b - Settevene-Mazzano	10,44	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 017/a - Morlupo-Capena	11,985	7	0	11	0,00	157,14	0,00	0,58	0,00	0,92
SP 017/b - Mazzano-Calcata	2,8	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 017/c - Fontana Sala (via dei Cesareti)	2,748	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 017/a1 - Ara dell'Ulivo	3,186	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 017/a2 - via della Inviolata	3,604	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 018/a - Traversa del Grillo	3,113	4	0	5	0,00	125,00	0,00	1,28	0,00	1,61

Città metropolitana di Roma Capitale –  
I Working Paper dell'Ufficio Studi - n°36  
febbraio 2016

NOME STRADA	Estesa stradale (km)	Incidenti	Morti	Feriti	indicatori					
					Mortalità	Lesività	Gravità	Incidenti/km	Morti/km	Feriti/km
SP 018/b - di Magliano Romano	2,817	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 018/c - via dei Laghi-Vivaro via Latina	8,084	3	0	3	0,00	100,00	0,00	0,37	0,00	0,37
SP 018/a - Muffiano-Santa Cristina	6,997	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 018/b - Marmorelle	2,646	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 018/a5 - di Colle Cagioli	1,241	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 018/b1 - Sterpeto	4,207	1	0	2	0,00	200,00	0,00	0,24	0,00	0,48
SP 019/a - Fiano-Civetella-Nazzano	11,584	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 019/b - Palidoro-Brecciale	0,691	1	0	1	0,00	100,00	0,00	1,45	0,00	1,45
SP 019/c - di Colubro	2,68	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 019/a - Tronco Civitella	1,725	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 020/a - Nazzano-Filacciano-Ponzano	5,149	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 020/b - via Giordano Bruno In Fiano	0,228	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 020/c - Marino-Frattochie-via dei Laghi	0,312	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 020/a1 - Palestrina-Labico	5,142	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 020/a - Tronco Filacciano	0,774	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 020/a - Tronco Nazzano	0,959	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 020/b - Nomentana Vecchia	1,566	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 020/b - Salaria Vecchia	4,148	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 021/a - Civitella-S. Oreste	9,536	2	0	7	0,00	350,00	0,00	0,21	0,00	0,73
SP 021/b - SP Palombarese-Castelchiodato	0,888	1	0	1	0,00	100,00	0,00	1,13	0,00	1,13
SP 021/a - Tronco Civitella-S. Oreste	1,899	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 021/b - di S. Maria delle Grazie	3,535	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 021/b2 - della Valle Cavallara	3,092	1	0	1	0,00	100,00	0,00	0,32	0,00	0,32
SP 022/a - Nomentana	14,643	75	4	110	5,33	146,67	3,51	5,12	0,27	7,51
SP 022/b - Moricone-Osteria di Moricone	11,188	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 022/c - Segni-Gavignano	2,929	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 022/b - SP Palombarese-Cretone	1,169	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 023/a - via dei Cavoni	1,297	1	0	1	0,00	100,00	0,00	0,77	0,00	0,77
SP 023/b - Padiglione-Acciarelle	11,751	11	0	17	0,00	154,55	0,00	0,94	0,00	1,45

Città metropolitana di Roma Capitale –  
I Working Paper dell'Ufficio Studi - n°36  
febbraio 2016

NOME STRADA	Estesa stradale (km)	Incidenti	Morti	Feriti	indicatori					
					Mortalità	Lesività	Gravità	Incidenti/km	Morti/km	Feriti/km
SP 023/a - Palombarese	22,683	25	0	43	0,00	172,00	0,00	1,10	0,00	1,90
SP 023/b - Stazzano-Ponte delle Tavole	7,4	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 024/a - Guidonia-Mentana (1° e 2° Tronco)	10,476	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 024/a - Monterotondo-Castel Chiodato	6,096	3	0	6	0,00	200,00	0,00	0,49	0,00	0,98
SP 024/b - di Montecelio	3,625	3	0	4	0,00	133,33	0,00	0,83	0,00	1,10
SP 025/a - via Torricella	1,79	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 025/b - Olevano-Roiate	5,441	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 025/b - di S. Martino	2,3	6	0	7	0,00	116,67	0,00	2,61	0,00	3,04
SP 026/a - di Montelibretti	13,034	4	0	6	0,00	150,00	0,00	0,31	0,00	0,46
SP 026/b - Carchitti-via Latina	3,572	5	0	7	0,00	140,00	0,00	1,40	0,00	1,96
SP 026/b - Guidonia-Casalbattisti	1,337	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 027/a - Carolano	2,896	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 027/b - Guidonia-Le Sprete	3,519	2	0	2	0,00	100,00	0,00	0,57	0,00	0,57
SP 027/c - Gerano-Rocca Santo Stefano	9,979	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 027/b - via del Laghetto	3,965	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 028/a - Nerola-Montorio	11,109	2	0	4	0,00	200,00	0,00	0,18	0,00	0,36
SP 028/b - Pisoniano-Gerano	2,466	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 028/c - Rocca Canterano-Rocca di Mezzo	2,161	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 028/b - Settecamini-Guidonia	7,236	9	0	11	0,00	122,22	0,00	1,24	0,00	1,52
SP 029/a - Moricone-Monte Flavio	9,143	1	0	1	0,00	100,00	0,00	0,11	0,00	0,11
SP 029/b - Molette di Mentana	3,314	2	0	3	0,00	150,00	0,00	0,60	0,00	0,91
SP 029/c - Comunacqua	1,675	1	0	1	0,00	100,00	0,00	0,60	0,00	0,60
SP 029/a - Le Tende	7,968	3	0	4	0,00	133,33	0,00	0,38	0,00	0,50
SP 029/b - Torrione-Piantata	3,842	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 030/a - Marcellina	9,723	2	0	2	0,00	100,00	0,00	0,21	0,00	0,21
SP 030/b - Cretone-La Fiora	2,466	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 030/c - Monte Livata-Campo dell'Osso	4,79	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 030/b - Ponzano-S. Oreste	11,138	3	1	4	33,33	133,33	20,00	0,27	0,09	0,36
SP 031/a - Quintiliolo	5,9	2	0	3	0,00	150,00	0,00	0,34	0,00	0,51

Città metropolitana di Roma Capitale –  
I Working Paper dell'Ufficio Studi - n°36  
febbraio 2016

NOME STRADA	Estesa stradale (km)	Incidenti	Morti	Feriti	indicatori					
					Mortalità	Lesività	Gravità	Incidenti/km	Morti/km	Feriti/km
SP 031/b - Flaminia-Morlupo-Capena	12,659	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 031/b - Cretone-Castelchiodato	1,879	2	0	2	0,00	100,00	0,00	1,06	0,00	1,06
SP 031/a5 - via dei Gavignanesi	1,657	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 032/a - Rocca Priora-Colle di Fuori	6,552	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 032/b - di S. Angelo Romano	2,061	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 032/c - Nemi-Lago	3,559	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 032/a - Tivoli-S. Polo-Marcellina	15,477	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 032/b - Turanense	4,952	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 033/a - Empolitana I	32,861	14	2	19	14,29	135,71	9,52	0,43	0,06	0,58
SP 033/b - SP Palombarese-Guidonia-Mentana	4,143	4	0	7	0,00	175,00	0,00	0,97	0,00	1,69
SP 033/a1 - Colli-S. Maria	2,065	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 033/a6 - di Costa della Molarà	1,767	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 033/a - Rocca Santo Stefano-Ponte Murato	3,127	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 034/b - di Civitella di Licenza	3,325	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 034/c - di S. Giudico	0,984	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 034/b - via della Solfatarà	2,685	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 035/a - Prima Porta-Sacrofano	8,112	2	1	3	50,00	150,00	25,00	0,25	0,12	0,37
SP 035/b - di Roviano	2,628	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 035/d - Pascolare	13,049	8	0	9	0,00	112,50	0,00	0,61	0,00	0,69
SP 035/b - di Roviano (Braccio Stazione)	0,18	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 036/a - Anticoli-Corrado	3,466	1	0	1	0,00	100,00	0,00	0,29	0,00	0,29
SP 036/b - Vallinfreda-Orvinio	4,563	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 036/c - Jenne-Monte Livata	12,98	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 036/a - di Mandela	2,086	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 037/a - Aprutina (Braccio Arsoli)	0,74	1	0	2	0,00	200,00	0,00	1,35	0,00	2,70
SP 037/b - di Cineto Romano	3,226	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 037/c - S. Anna In Grottaferrata	2,08	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 037/a - Pantano-Mole	4,173	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 037/b - di S. Balbina	1,982	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Città metropolitana di Roma Capitale –  
I Working Paper dell'Ufficio Studi - n°36  
febbraio 2016

NOME STRADA	Estesa stradale (km)	Incidenti	Morti	Feriti	indicatori					
					Mortalità	Lesività	Gravità	Incidenti/km	Morti/km	Feriti/km
SP 038/a - Faustiniana	5,581	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 038/b - Arsoli-Stazione	0,141	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 038/c - Ponte Orsini-Bellegra-Cerquette	10,184	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 038/a - Riofreddo-Vallinfreda-Vivaro	14,113	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 038/b - Forma Focerale-Pozziglio Valle Papa	4,226	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 039/b - Arsoli-Cervara	12,1	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 039/b - S. Francesco Caprola-Le Cone	2,069	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 040/a - Montore-Le Cerce-Pozziglio	3,045	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 040/b - Fontana Nuova-Moletta	0,922	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 040/a1 - Castelmadama-Stazione	3,4	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 040/a2 - Castelmadama (Braccio Chiesuola e Braccio Osteriola)	6,162	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 040/b - Litoranea S. Agostino	1,107	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 040/b - Subiaco-Cervara	12,625	2	0	3	0,00	150,00	0,00	0,16	0,00	0,24
SP 041/a - via dei Ciclamini	0,668	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 041/b - Vallepietra-Campolapetra	11,264	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 041/a1 - Sambuci-Ciciliano	7,086	1	0	4	0,00	400,00	0,00	0,14	0,00	0,56
SP 041/a2 - di Ciciliano	1,772	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 042/a - Sambuci-Cerreto	7,831	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 042/b - Sacro Speco	0,735	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 043/a - Marano-Equo	1,915	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 043/b - via di Colle Rosso	1,827	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 043/a - Ponte Lucidi-Valle Chiappante	2,032	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 043/b - Marano-Sorgenti	3,447	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 044/a - Circonvallazione di Agosta	0,852	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 044/b - via dei Cinque Sassi	6,193	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 044/b - di Monte Livata	12,537	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 045/a - via di Campolimpido	3,11	2	0	2	0,00	100,00	0,00	0,64	0,00	0,64
SP 045/b - Capranica-Guadagnolo	9,904	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 045/a - Subiaco-Jenne-Vallepietra	25,17	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Città metropolitana di Roma Capitale –  
I Working Paper dell'Ufficio Studi - n°36  
febbraio 2016

NOME STRADA	Estesa stradale (km)	Incidenti	Morti	Feriti	indicatori					
					Mortalità	Lesività	Gravità	Incidenti/km	Morti/km	Feriti/km
SP 045/b - Vecchia di Velletri	2,022	1	0	1	0,00	100,00	0,00	0,49	0,00	0,49
SP 046/b - Mandela-Stazione	0,092	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 046/b - via della Pietraia	1,233	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 047/a - Empolitana II	15,869	1	0	1	0,00	100,00	0,00	0,06	0,00	0,06
SP 047/b - Pratonovo-Scossite-Cancellata Grande	6,408	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 047/b - Vicovaro-Stazione	0,645	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 048/a - via dei Renari	1,717	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 048/b - Camerata Nuova	1,565	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 048/a - Gerano	1,545	1	0	2	0,00	200,00	0,00	0,65	0,00	1,29
SP 049/a - Prenestina-Poli (Polense)	20,166	96	2	161	2,08	167,71	1,23	4,76	0,10	7,98
SP 049/b - di Canterano	0,509	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 049/a1 - Aprano	4,516	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 050/a - Redina Ricci	1,259	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 050/a1 - via delle Piagge	0,232	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 050/a6 - via della Montagna Spaccata	2,005	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 050/a - di S. Vittorino	2,772	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 051/ab - Maremmana Inferiore II (1° e 2° Tronco)	14,461	16	2	22	12,50	137,50	8,33	1,11	0,14	1,52
SP 051/b - Capena-Ponte Storto	6,161	3	0	8	0,00	266,67	0,00	0,49	0,00	1,30
SP 051/b - di Rocca Canterano	1,318	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 052/a - Olevano-Genazzano	2,507	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 052/b - Cave-Rocca di Cave	7,176	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 053/a - Tivoli-Poli	21,804	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 053/b - Colonna-Gallicano	5,922	4	0	7	0,00	175,00	0,00	0,68	0,00	1,18
SP 054/b - via delle Pantane	5,254	1	0	3	0,00	300,00	0,00	0,19	0,00	0,57
SP 054/b5 - di Acqua Felice	3,672	2	0	3	0,00	150,00	0,00	0,54	0,00	0,82
SP 055/a - Pedemontana I	6,776	12	1	17	8,33	141,67	5,56	1,77	0,15	2,51
SP 055/b - di S. Apollaria	3,568	2	0	3	0,00	150,00	0,00	0,56	0,00	0,84
SP 055/a1 - Pedemontana II	6,067	2	0	4	0,00	200,00	0,00	0,33	0,00	0,66
SP 055/a - via Mercati	0,185	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Città metropolitana di Roma Capitale –  
I Working Paper dell'Ufficio Studi - n°36  
febbraio 2016

NOME STRADA	Estesa stradale (km)	Incidenti	Morti	Feriti	indicatori					
					Mortalità	Lesività	Gravità	Incidenti/km	Morti/km	Feriti/km
SP 056/a - Gallicano-Poli	6,202	2	0	2	0,00	100,00	0,00	0,32	0,00	0,32
SP 056/b - Zagarolo-Stazione	0,444	2	0	3	0,00	150,00	0,00	4,50	0,00	6,76
SP 056/b1 - Casa Romana	1,289	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 057/a - Formale Nuovo-Valle Tomba	1,804	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 057/a1 - della Stazione di Palestrina	0,353	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 057/a - Olmi-Stazione di Palestrina	3,427	1	0	2	0,00	200,00	0,00	0,29	0,00	0,58
SP 058/a - Palestrina-Capranica	10,004	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 058/b - S. Cesareo-Colle di Fuori-Carchitti	7,148	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 058/a1 - Braccio Castel San Pietro	0,977	1	0	1	0,00	100,00	0,00	1,02	0,00	1,02
SP 059/a - S. Vito-Capranica	16,172	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 060/a - via Alcide De Gasperi In Civitavecchia	1,034	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 060/b - Segni-Montelanico	7,112	1	0	1	0,00	100,00	0,00	0,14	0,00	0,14
SP 060/a - Braccio Prenestina	7,871	3	0	7	0,00	233,33	0,00	0,38	0,00	0,89
SP 061/a - Maremmana Superiore	18,459	7	0	10	0,00	142,86	0,00	0,38	0,00	0,54
SP 061/a - Selve Vecchie-Preziosa-Valle Marciana	2,275	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 062/a - Selve Nuove-Castel De Paolis (1° e 2° Tronco)	3,861	1	0	2	0,00	200,00	0,00	0,26	0,00	0,52
SP 062/a - S. Vito-Bellegra	9,404	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 062/b - Latina Vecchia	7,601	3	0	10	0,00	333,33	0,00	0,39	0,00	1,32
SP 062/a5 - Caranella	5,67	4	0	6	0,00	150,00	0,00	0,71	0,00	1,06
SP 063/a - Bellegra-Rocca Santo Stefano	2,701	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 063/b - Colli Garinelli-Monti Lepini	1,303	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 063/a - La Mola-Campovecchio	3,488	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 064/a - Palianese	2,506	1	0	1	0,00	100,00	0,00	0,40	0,00	0,40
SP 064/b - di S. Eurosia	3,261	5	0	9	0,00	180,00	0,00	1,53	0,00	2,76
SP 065/b - Sincrotrone	3,703	1	0	1	0,00	100,00	0,00	0,27	0,00	0,27
SP 066/a - Frascati-Colonna	8,051	6	0	14	0,00	233,33	0,00	0,75	0,00	1,74
SP 067/a - di Fontana Candida	4,176	1	1	2	100,00	200,00	33,33	0,24	0,24	0,48
SP 068/a - Prataporci	4,624	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 068/b - Ciampino-Morena	0,938	8	0	8	0,00	100,00	0,00	8,53	0,00	8,53

Città metropolitana di Roma Capitale –  
I Working Paper dell'Ufficio Studi - n°36  
febbraio 2016

NOME STRADA	Estesa stradale (km)	Incidenti	Morti	Feriti	indicatori					
					Mortalità	Lesività	Gravità	Incidenti/km	Morti/km	Feriti/km
SP 069/b - Colonna-Stazione	0,576	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 070/b - Colonna-Paese	0,762	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 071/b - Galleria di Sopra	3,451	1	0	1	0,00	100,00	0,00	0,29	0,00	0,29
SP 072/a - Anagnina	5,924	1	0	1	0,00	100,00	0,00	0,17	0,00	0,17
SP 072/b - Cappuccini di Albano	1,62	2	0	2	0,00	100,00	0,00	1,23	0,00	1,23
SP 073/a - Marino-Frattochie	2,083	1	0	1	0,00	100,00	0,00	0,48	0,00	0,48
SP 073/b - Frascati-Tuscolo	3,043	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 073/b1 - di Tuscolo	6,207	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 075/b - Marino-Due Santi	2,618	1	0	1	0,00	100,00	0,00	0,38	0,00	0,38
SP 076/a - Nimorense	4,749	1	0	1	0,00	100,00	0,00	0,21	0,00	0,21
SP 077/b - Pedemontana dei Castelli	11,246	13	1	21	7,69	161,54	4,55	1,16	0,09	1,87
SP 078/b - Monteporzio-Pilozzo	1,181	1	0	3	0,00	300,00	0,00	0,85	0,00	2,54
SP 079/a - Velletri-Cori	5,212	1	0	2	0,00	200,00	0,00	0,19	0,00	0,38
SP 079/b - Genzano-Lago	1,696	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 081/a - Artena-Gulianello	6,813	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 082/b - Colle Pizzuto	2,983	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 083/b - via delle Barozze	2,923	4	0	8	0,00	200,00	0,00	1,37	0,00	2,74
SP 084/b - Colle dell'Oro	3,293	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 085/a - Colleferro-Stazione	0,954	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 085/b - di Colle Maria	2,227	1	0	1	0,00	100,00	0,00	0,45	0,00	0,45
SP 086/a - Traiana	13,67	1	0	1	0,00	100,00	0,00	0,07	0,00	0,07
SP 086/b - Cisternole	4,573	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 087/b - Velletri-Nettuno (1° e 2° Tronco)	25,28	23	1	43	4,35	186,96	2,27	0,91	0,04	1,70
SP 088/a - Gavignanese	6,508	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 089/a - dei Colli Garinelli	5,092	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 090/a - Lepini	3,729	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 090/b - Valle Ariccia (via Perlatura)	1,272	3	0	5	0,00	166,67	0,00	2,36	0,00	3,93
SP 091/a - di Gorga	9,496	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 091/b - del Divino Amore	4,741	4	0	5	0,00	125,00	0,00	0,84	0,00	1,05

Città metropolitana di Roma Capitale –  
I Working Paper dell'Ufficio Studi - n°36  
febbraio 2016

NOME STRADA	Estesa stradale (km)	Incidenti	Morti	Feriti	indicatori					
					Mortalità	Lesività	Gravità	Incidenti/km	Morti/km	Feriti/km
SP 092/b - Piastrarelle	2,354	1	0	2	0,00	200,00	0,00	0,42	0,00	0,85
SP 093/a - Albano-Cecchina	2,184	6	0	10	0,00	166,67	0,00	2,75	0,00	4,58
SP 093/b - Cancelliera e Tenutella	12,192	11	1	14	9,09	127,27	6,67	0,90	0,08	1,15
SP 094/a - Genzano-Cecchina	2,344	4	0	5	0,00	125,00	0,00	1,71	0,00	2,13
SP 094/b - di Tor Paluzzi	9,185	1	0	1	0,00	100,00	0,00	0,11	0,00	0,11
SP 095/a - Appia Vecchia	6,904	15	0	25	0,00	166,67	0,00	2,17	0,00	3,62
SP 095/b - Laurentina (1° e 2° Tronco)	27,847	54	1	80	1,85	148,15	1,23	1,94	0,04	2,87
SP 096/a - Laviniense	7,446	10	0	17	0,00	170,00	0,00	1,34	0,00	2,28
SP 096/b - Ponte di Mele e Parata Favignano	3,837	1	0	1	0,00	100,00	0,00	0,26	0,00	0,26
SP 097/b - Fienili	6,74	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 098/b - di Monte Giove	4,485	1	0	3	0,00	300,00	0,00	0,22	0,00	0,67
SP 099/b - Castellaccio-Carano	7,303	5	0	6	0,00	120,00	0,00	0,68	0,00	0,82
SP 101/a - Albano-Torvaianica	16,054	41	1	53	2,44	129,27	1,85	2,55	0,06	3,30
SP 102/a - Saracinesco	7,22	2	0	2	0,00	100,00	0,00	0,28	0,00	0,28
SP 104/a - di Roccagiovine	2,5	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 104/b - Pratica di Mare	10,746	10	0	10	0,00	100,00	0,00	0,93	0,00	0,93
SP 105/a - di Percile	0,4	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 105/b - Padiglione-Nettuno	5,75	13	0	23	0,00	176,92	0,00	2,26	0,00	4,00
SP 106/a - di Affile	3,792	1	1	0	100,00	0,00	100,00	0,26	0,26	0,00
SP 106/b - Nettuno-Acciarella	4,107	3	1	3	33,33	100,00	25,00	0,73	0,24	0,73
SP 107/a - di Arcinazzo	3,408	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 108/a - di Colle Palme	5,502	3	0	4	0,00	133,33	0,00	0,55	0,00	0,73
SP 108/b - Cavallo Morto	6,277	5	0	7	0,00	140,00	0,00	0,80	0,00	1,12
SP 109/b - di Campo Selva	3,919	7	0	11	0,00	157,14	0,00	1,79	0,00	2,81
SP 110/a - Roiate (con Variante)	6,36	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 110/b - via Don Bosco In Frascati	0,672	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 111/b - via dei Salè	1,939	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SP 113/b - Ristretti	2,323	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Pontina Vecchia	5,536	3	0	6	0,00	200,00	0,00	0,54	0,00	1,08

Città metropolitana di Roma Capitale –  
 I Working Paper dell'Ufficio Studi - n°36  
 febbraio 2016

NOME STRADA	Estesa stradale (km)	Incidenti	Morti	Feriti	indicatori					
					Mortalità	Lesività	Gravità	Incidenti/km	Morti/km	Feriti/km
Sassicari	4,692	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
della Centrale del Latte	2,226	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Variante di San Martino (Tangenziale di Monterotondo)	5,65	4	0	11	0,00	275,00	0,00	0,71	0,00	1,95
Nomentana bis	4	2	0	3	0,00	150,00	0,00	0,50	0,00	0,75
Totale localizzati	1793,2	901	29	1401	3,22	155,49	2,03	0,50	0,02	0,78

## 6.4 I fattori di rischio dell'incidentalità stradale

Le cause principali degli incidenti stradali sono il comportamento e lo stato psicofisico del conducente, le condizioni e la sicurezza dei mezzi di trasporto e della strada, le condizioni atmosferiche. Raramente gli incidenti stradali sono la conseguenza di una sola causa, in quanto la responsabilità principale è dovuta al comportamento del conducente, mentre le cause riconducibili alla strada, alla circolazione o ai difetti dei veicoli sono limitate. Infatti i fattori umani sono la aggressività, status sociale, uso inappropriato di bevande alcoliche e di farmaci, malattie, deficit della vista, uso di sostanze psicotrope, stress, affaticamento, motivi diversi di distrazione, veicolo in particolari condizioni di marcia (es: carico mal sistemato) o in precario stato di manutenzione ( freni, pneumatici, luci, ecc..), uso di telefoni cellulari alla guida, mancato rispetto delle norme del codice della strada ( mancata precedenza, velocità oltre il limite consentito, omessa distanza di sicurezza e anche in mancato uso dei dispositivi di sicurezza. Inoltre il conducente dovrebbe concentrarsi nella guida e osservare ciò che lo circonda al fine di adeguare rapidamente la propria condotta alle circostanze del momento. Tra l'altro le scarse attitudini alla guida o le precarie condizioni psico-fisiche portano inevitabilmente ad una guida distratta, il mancato rispetto della segnaletica e delle precedenza nonché l'imprudenza sono spesso all'origine dell'insufficiente distanza di sicurezza o velocità eccessiva.

Tra i fattori di rischio, legati allo stato del conducente che possono alterare il suo stato di attenzione e concentrazione, il più rilevante è l'alcol quale causa di incidenti stradali gravi o mortali. L'assunzione di sostanze stupefacenti quali allucinogeni, anfetamine, cannabinoidi, cocaina, estasi, inalanti e oppiacei comporta un notevole aumento del rischio di incidente, specialmente se accompagnata dal consumo di alcol. Anche i farmaci come i sedativi, gli ipnotici, i tranquillanti, gli antidepressivi, gli anestetici, gli antistaminici, i farmaci cardiovascolari, i diuretici, gli ormoni, gli antidiabetici, gli antipertensivi, possono alterare lo stato psico-fisico del conducente. Le malattie quali epilessia, diabete, malattie cardiovascolari, problemi di vista, disturbi del sonno, problemi cognitivi possono aumentare il rischio di incidenti mortali.

Inoltre la sonnolenza alla guida è un fattore determinante di rischio associata ad una delle principali cause di incidente. Il dormire meno di 5 ore o stare svegli per 24 ore per notte aumenta la probabilità di avere un incidente stradale e induce errori alla guida simili a quelli commessi in stato d'ebbrezza, in modo particolare gli autisti professionali e chi percorre lunghi tragitti in auto, senza pausa, soprattutto nelle prime ore del mattino o durante la notte. Anche le persone affette dalla sindrome delle apnee ostruttive nel sonno hanno un rischio di incidente stradale molto alto. Quindi gli incidenti causati dal "colpo di sonno" sono i più gravi, con un elevato rischio di mortalità dovuto alla totale inazione del guidatore, che addormentandosi non ha consapevolezza dell'imminente pericolo. Questo fattore di rischio, associato alla distrazione non viene quasi mai presa in esame di per sé come "causa", messa in ombra da fattori più evidenti e misurabili (velocità eccessiva, situazione meteo, condizioni del veicolo etc.)

Oltre ai principali fattori di rischio, descritti precedentemente, legati allo stato del conducente, dall'analisi delle statistiche rilevate emerge che le principali cause accertate o presunte di incidente stradale sono l'omesso rispetto delle regole di precedenza o del semaforo, la guida distratta o andamento indeciso, velocità troppo elevata.

Altre cause d'incidenti stradali sono la distanza di sicurezza non rispettata, manovre e svolte irregolari, sorpassi non consentiti, ostacolo imprevisto e guida contromano e l'andamento lento. Un nuovo rischio è l'uso del cellulare durante la guida, in particolare quello di nuova generazione, per inviare SMS, MMS e/o chattare, perché utilizzato durante la guida diminuisce sensibilmente il livello di percezione dell'ambiente stradale, essendo il conducente distratto non solo dai suoni ma anche dall'immagine.

Da una analisi complessiva del fenomeno riguardante gli incidenti stradali, emerge che il fattore umano era e resta la chiave di volta sul quale è necessario agire per evitare queste stragi. L'illegalità diffusa nel nostro Paese trova terreno fertile nelle lentissime e flessibili procedure giudiziarie e amministrative, nelle continue e contrastanti interpretazioni giuridiche e dottrinali, nonché nella carenza di controlli e di coordinamento tra forze di polizia. Il fulcro del problema è la mancanza di una cultura sulla sicurezza stradale e il comportamento irrispettoso delle regole di diligenza previste dal codice della strada.

Nonostante lo sforzo della Pubblica Amministrazione che si occupa di sicurezza stradale, promuovendo e realizzando migliaia di corsi di educazione stradale, corsi di guida sicura, campagne di informazione e molto altra utile alla prevenzione dei sinistri e nonostante la repressione attraverso processi con pene inasprite dalle ultime riforme e sanzioni amministrative dopo il verificarsi di eventi gravi, il fenomeno persiste anche per la mentalità del guidatore, ed è per questo che si deve stabilire un principio di severità, che dia un messaggio forte sul principio di legalità, sulla sicurezza stradale. Il primo passo deve essere fatto proprio dalle Istituzioni, con un senso di responsabilità nei confronti del cittadino, utilizzando anche strumenti repressivi per incidere sulla sicurezza e dando segnali evidenti di certezza della pena.

## Conclusioni

La sicurezza stradale è un problema complesso e multidimensionale. Certamente centrale resta l'elemento umano e i suoi comportamenti, ma contano parimenti altri elementi strutturali come le condizioni della strada, le condizioni atmosferiche, l'illuminazione stradale, le condizioni generali della viabilità. Per questo motivo gli interventi che possono avere degli effetti nell'aumentare la sicurezza sulle strade e ridurre i rischi e gli episodi di incidentalità deve tener conto di tutte queste dimensioni e quindi:

migliorare le infrastrutture ed i sistemi di sicurezza attiva e passiva

effettuare corsi di educazione stradale e sensibilizzare l'opinione pubblica;

incentivare il trasporto pubblico

coordinare le forze di polizia per un'efficienza logistica

attivare una serie e costante politica di prevenzione e controllo del territorio ma anche di efficace repressione delle condotte illecite

adeguare la violazione della norma alla sanzione con pene e provvedimenti la cui esecuzione sia certa

recuperare risorse da destinare alla sicurezza stradale

L'Ente locale, ed in particolare la Città metropolitana può svolgere un'azione diretta solo sul alcune di queste dimensioni.

### *1. miglioramento delle infrastrutture e dei sistemi di sicurezza attiva e passiva*

La situazione infrastrutturale del Paese è sicuramente critica, ma nelle grandi aree urbane questa situazione è ancora più grave. Le grandi aree metropolitane sono infatti sistematicamente congestionate dal traffico e questa antropizzazione più spinta spesso può avere degli effetti fuori controllo. L'attuale situazione di finanza pubblica che impone soprattutto agli Enti locali cospicui tagli di risorse rende difficili l'attuazione di interventi realmente risolutivi. Ma vediamo, almeno in linea teorica quali sono i settori legati alla sicurezza stradale sui quali sarebbe più urgente intervenire:

opere stradali per il rifacimento del manto stradale, utilizzando asfalto drenante, intervenendo principalmente su strade ad elevata densità di traffico;

la costruzione di rotatorie "molto più sicure delle intersezioni", in considerazione del fatto che gli incidenti causati dall'omesso rispetto della precedenza risulta essere la prima causa di incidente stradale grave;

in moltissime strade a doppia carreggiata andrebbero sostituiti i guard-rail "barriera di contenimento in acciaio" ormai obsoleti con i new-jersey "barriera modulare in calcestruzzo" poiché risultano molto più sicuri;

andrebbero rimosse tutte le insidie presenti quali per esempio (cartelli pubblicitari abusivi) e altri ostacoli fissi che limitano la visibilità soprattutto in corrispondenza di intersezioni;

Ulteriori infrastrutture da incrementare sono le piste ciclabili e gli itinerari ciclo-pedonali, creando una rete di collegamento sicura e ecosostenibile.

Ma non solo lo Stato o gli Enti locali hanno nell'attuare misure finalizzate alla riduzione dell'incidentalità stradale. Anche l'industria privata potrebbe fare molto ad esempio investendo in risorse per gli studi sulla tecnologia della sicurezza dei veicoli. Rispetto agli anni passati sono stati compiuti molti progressi basti pensare ai dispositivi ABS, ESP, TCS, alle cinture di

sicurezza, seggiolini per bambini, airbag, poggiatesta...Ancora molto potrebbe essere fatto ad esempio sfruttando i nuovi traguardi della tecnologia informatica, elettrica e meccanica<sup>100</sup>.

### *2. corsi di educazione stradale, sensibilizzazione dell'opinione pubblica attraverso mas media con spot televisivi*

Nel campo dell'educazione stradale, si è fatto molto negli ultimi anni, si pensi alle campagne di informazione del Ministero dell'Interno, ai convegni fatti da associazioni e fondazioni, o ai corsi nelle scuole di educazione stradale e per il conseguimento del certificato di idoneità per la guida dei ciclomotori, ma si potrebbe fare molto di più. L'insegnamento dell'educazione stradale viene inteso come metodo di prevenzione dell'incidentalità stradale. Si dovrebbe insegnare nelle scuole di ogni ordine e grado, dalla materna quindi fino alla maturità.

L'educazione stradale, dovrebbe essere intesa come "educazione civica" per imprimere nei giovani, un comportamento istintivo al rispetto delle regole da seguire sulla strada al fine di evitare queste stragi.

Ma al di là della educazione stradale impartita nelle scuole, molto si potrebbe fare attraverso dei mezzi di comunicazione di massa e i social network.

Come già è stato fatto, si potrebbero diffondere spot anche dal contenuto forte ed esplicito sulla sicurezza stradale, intensificandone la diffusione nei giorni ad alta incidentalità e negli orari di massimo ascolto. Esperienze in questo senso svolte da altri Paesi occidentali hanno dato esiti positivi in termini di riduzione dell'incidentalità stradale e del numero delle vittime.

### *3. incremento del trasporto pubblico*

Un altro fattore che incide sulla sicurezza stradale è il considerevole numero dei veicoli in circolazione che soprattutto in particolari momenti della giornata<sup>101</sup>. Bisognerebbe intervenire decisamente per incrementare l'uso del mezzo pubblico, attraverso un potenziamento qualitativo e quantitativo dello stesso a attraverso sistemi di incentivo agevolazioni agli utenti per il loro utilizzo. Nelle grandi città, il miglioramento del servizio pubblico è un passaggio obbligatorio per il futuro in funzione anche della salvaguardia della salute e dell'ambiente oltre che per la riduzione dell'incidentalità stradale.

### *4. coordinamento tra forze di polizia ed efficienza logistica*

Quello del coordinamento delle Forze di Polizia è un argomento ormai da tempo in agenda dei nostri policy makers; questa esigenza non nasce solo da una necessità di riduzione dei costi, ma anche in un'ottica di efficientamento e razionalizzazione strutturale ed operativa delle singole Forze di Polizia.

Questo coordinamento attualmente risulta poco efficiente, in quanto ogni singola forza di polizia lavora in piena autonomia sotto la direzione e il coordinamento della propria struttura da cui dipende. Attualmente ci sono cinque forze dell'ordine nazionali (Polizia di Stato,

---

<sup>100</sup> Tra gli ultimi ritrovati citiamo ad esempio studi su: sistemi anti collisione, sistemi di comunicazione e di allarme per pericoli ed ostacoli, sistemi di rilevazione automatica delle condizioni psico-fisiche dei conducenti, sistemi per la correzione automatica degli errori di guida.

<sup>101</sup> I dati dell'ultimo censimento (2011) dimostrano come l'autovettura privata sia di gran lunga il mezzo di trasporto preferito dagli italiani per i loro spostamenti quotidiani. Cfr. Working Paper n. 35/2015 ([www.cittametropolitanaroma.gov.it](http://www.cittametropolitanaroma.gov.it))

Carabinieri, Guardia di Finanza, Polizia Penitenziaria, Corpo Forestale dello Stato) a cui si aggiungono le polizie locali (Polizia Municipale, Polizia Provinciale e Provincia Locale della Città metropolitana). Queste strutture vengono coordinate prevalentemente dai rispettivi uffici e sale operative, nonché dall'Autorità Giudiziaria e Amministrativa (Prefettura - UTG). Ogni sala operativa coordina il proprio personale dipendente e non conosce i servizi, gli interventi e la localizzazione delle pattuglie appartenenti alle altre forze di polizia. Riguardo ai servizi di vigilanza stradale, che vengono svolti prevalentemente dalla Polizia di Stato, Polizie Locali, Carabinieri e Guardia di Finanza, non esiste una pianificazione di controllo coordinato del territorio e molto spesso abbiamo zone del territorio non vigilate e altre dove c'è addirittura troppa presenza di addetti alla sicurezza

#### *5. politica di repressione e controllo*

Una soluzione per abbattere l'incidentalità stradale riguarda l'aumento di controlli sul territorio da parte delle forze di polizia. Negli ultimi anni abbiamo avuto un incremento di accertamento di violazioni alla circolazione stradale tramite l'impiego di apparecchiature elettroniche di ultima generazione, e questo utilizzo ha contribuito molto alla riduzione dei sinistri stradali rispetto ai periodi precedenti. Tuttavia ancora molto potrebbe essere fatto con i controlli su strada effettuata dagli operatori delle diverse Polizie. I controlli stradali invece sono in genere occasionali e l'uso degli strumenti elettronici è limitato alla disponibilità delle rispettive forze di polizia. Inoltre andrebbe diffuso anche l'utilizzo del dispositivo "tutor" (per il controllo della velocità media) non solo sulle Autostrade come avviene attualmente, ma su tutte le strade principali.

Anche la strumentazione per l'accertamento dello stato di ebbrezza "precursori ed etilometri" dovrebbe essere più capillarmente diffusa fra gli equipaggi delle forze di polizia presenti nei punti di controllo individuati. Altri strumenti di prevenzione e controllo potrebbe riguardare la presenza obbligatoria a bordo di veicoli a motore di una "scatola nera" intesa come dispositivo di registrazione della velocità, periodi di riposo, presenza di alcool nel conducente.

Infine maggiore cura dovrebbe essere riservata alle visite mediche per il rilascio o rinnovo della patente di guida, soprattutto si potrebbe fare di più per gli accertamenti tossicologici.

#### *6. migliore relazione tra la norma e la sanzione; provvedimenti e pene certe*

Il Codice della Strada, disciplina le regole della circolazione stradale in modo molto dettagliato e ben strutturato. Quello che si dovrebbe migliorare oggi riguarda l'adeguamento e la proporzionalità della sanzione rispetto alla gravità delle infrazioni e la contestuale applicazione di provvedimenti amministrativi, con pene certe in caso di reati. Inoltre molto efficaci potrebbero rilevarsi le cosiddette sanzioni accessorie (decurtazione punti patente, sospensione della patente e ritiro della patente)

#### *7. recupero delle risorse da destinare alla sicurezza stradale*

Poiché il trend della spesa pubblica in quasi tutti i settori è alla contrazione, per recuperare risorse da destinare alla sicurezza stradale si potrebbe istituire una fonte di finanziamento che generi risorse e che riesca ad incidere in maniera sistematica sui comportamenti e sulle

infrastrutture. Esiste già un sistema del genere previsto dall' art. 208 del codice della strada che impone il reinvestimento del 50% dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie in sicurezza stradale. Questo strumento deve essere gestito adeguatamente nel senso di intervenire sugli Enti locali e sui vari ministeri, vincolandoli e imponendo loro una rendicontazione sull'impiego effettivo dei proventi in questione. In mancanza dell'informazione sull'investimento, tali somme dovrebbero essere rese indisponibili per le amministrazioni inadempienti. Sarebbe inoltre opportuno creare un fondo unico dei versamenti delle sanzioni amministrative pecuniarie riguardanti le violazioni stradali; da questo unico fondo bisognerebbe attingere per ricavare somme destinate alla sicurezza stradale, dando la priorità alle problematiche connesse alla circolazione stradale, segnalate dagli operatori del settore.

## APPENDICE 1 – PROPOSTE DI LEGGE PER IL REATO DI OMICIDIO STRADALE

### MODIFICHE AL CODICE PENALE

#### Art. 19

#### *Pene accessorie*

Le pene accessorie per i delitti sono:

- 1) l'interdizione dai pubblici uffici;
- 2) l'interdizione da una professione o da un'arte;
- 3) l'interdizione legale;
- 4) l'interdizione dagli uffici direttivi delle persone giuridiche e delle imprese;
- 5) l'incapacità di contrattare con la pubblica amministrazione;
- 5-bis) l'estinzione del rapporto di impiego o di lavoro;
- 6) la decadenza o la sospensione dall'esercizio della responsabilità genitoriale.

*7) il lavoro di pubblica utilità alle persone con disabilità causata da incidenti stradali presso centri di riabilitazione o servizi di assistenza domiciliare.*

Le pene accessorie per le contravvenzioni sono:

- 1) la sospensione dall'esercizio di una professione o di un'arte;
- 2) la sospensione dagli uffici direttivi delle persone giuridiche e delle imprese.

Pena accessoria comune ai delitti e alle contravvenzioni è la pubblicazione della sentenza penale di condanna.

La legge penale determina gli altri casi in cui pene accessorie stabilite per i delitti sono comuni alle contravvenzioni.

#### Art. 589

#### *Omicidio colposo*

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

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

~~Si applica la pena della reclusione da tre a dieci anni se il fatto è commesso con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale da:~~

- ~~1) soggetto in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera c), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni;~~
- ~~2) soggetto sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope.~~

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

### **Art. 589 bis**

#### **Omicidio stradale**

*Chiunque con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale cagiona per colpa la morte di una persona è punito con la reclusione da quattro a dieci anni e la prestazione di un'attività non retribuita a favore di persone con disabilità causata da incidenti stradali da due a cinque anni presso centri di riabilitazione o servizi di assistenza domiciliare.*

*Si applica la pena della reclusione da cinque a dodici anni e la prestazione di un'attività non retribuita a favore di persone con disabilità causata da incidenti stradali da due a cinque anni presso centri di riabilitazione o servizi di assistenza domiciliare, se il fatto di cui al comma 1 è commesso da soggetto che guida un veicolo:*

- 1) in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera c), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni;*
- 2) in stato di alterazione psico-fisica dopo aver assunto sotto sostanze stupefacenti o psicotrope ai sensi dell'articolo 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.*

*Nel caso di morte di più persone, ovvero di morte di una o più persone e di lesioni di una o più persone, si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse aumentata fino al triplo, ma la pena non può superare gli anni diciotto e la prestazione di un'attività non retribuita a favore di persone con disabilità causata da incidenti stradali da due a cinque anni presso centri di riabilitazione o servizi di assistenza domiciliare.*

### **Articolo 590**

#### **Lesioni personali colpose**

Chiunque cagiona ad altri per colpa una lesione personale è punito con la reclusione fino a tre mesi o con la multa fino a euro 309.

Se la lesione è grave la pena è della reclusione da uno a sei mesi o della multa da euro 123 a euro 619; se è gravissima, della reclusione da tre mesi a due anni o della multa da euro 309 a euro 1.239.

Se i fatti di cui al secondo comma sono commessi con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale o di quelle per la prevenzione degli infortuni sul lavoro la pena per le lesioni gravi è della reclusione da tre mesi a un anno o della multa da euro 500 a euro 2.000 e la pena per lesioni gravissime è della reclusione da uno a tre anni *e la prestazione di un'attività non retribuita a favore di persone con disabilità causata da incidenti stradali da un mese a tre anni presso centri di riabilitazione o servizi di assistenza domiciliare*. Nei casi di violazione delle norme sulla circolazione stradale, se il fatto è commesso da soggetto in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera c), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, ovvero da soggetto sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope, la pena per le lesioni gravi è della reclusione da sei mesi a due anni e la pena per le lesioni gravissime è della reclusione da ~~un anno e sei mesi a quattro anni~~ *da due a sei anni e la prestazione di un'attività non retribuita a favore di persone con disabilità causata da incidenti stradali da due a cinque anni presso centri di riabilitazione o servizi di assistenza domiciliare.*

Nel caso di lesioni di più persone si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse, aumentata fino al triplo; ma la pena della reclusione non può

superare gli anni cinque *e la prestazione di un'attività non retribuita a favore di persone con disabilità causata da incidenti stradali da due a cinque anni presso centri di riabilitazione o servizi di assistenza domiciliare.*

Il delitto è punibile a querela della persona offesa, salvo nei casi previsti nel primo e secondo capoverso, limitatamente ai fatti commessi con violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro o relative all'igiene del lavoro o che abbiano determinato una malattia professionale.

*Nel caso di lesioni colpose derivanti da violazione delle norme della circolazione stradale il termine per proporre querela comincia a decorrere dal momento in cui il titolare del relativo diritto si sia reso conto di tutte le conseguenze derivanti dal reato.*

## **MODIFICHE AL CODICE DI PROCEDURA PENALE**

### **Art.380**

#### ***Arresto obbligatorio in flagranza***

Gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria procedono all'arresto di chiunque è colto in flagranza di un delitto non colposo, consumato o tentato, per il quale la legge stabilisce la pena dell'ergastolo o della reclusione non inferiore nel minimo a cinque anni e nel massimo a venti anni.

Anche fuori dei casi previsti dal comma 1, gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria procedono all'arresto di chiunque è colto in flagranza di uno dei seguenti delitti non colposi, consumati o tentati:

- a) delitti contro la personalità dello Stato previsti nel Titolo I del Libro II del Codice Penale per i quali è stabilita la pena della reclusione non inferiore nel minimo a cinque anni o nel massimo a dieci anni;
- b) delitto di devastazione e saccheggio previsto dall'art. 419 c.p.;
- c) delitti contro l'incolumità pubblica previsti nel Titolo VI del Libro II del Codice Penale per i quali è stabilita la pena della reclusione non inferiore nel minimo a tre anni o nel massimo a dieci anni;
- d) delitto di riduzione in schiavitù previsto dall'art. 600 c.p.;
- e) delitto di furto, quando ricorre la circostanza aggravante prevista dall'art. 4 della L. 8 agosto 1977 n. 533 o quella prevista dall'articolo 625, primo comma, numero 2), prima ipotesi, del codice penale, salvo che, in quest'ultimo caso, ricorra la circostanza attenuante di cui all'articolo 62, primo comma, numero 4), del codice penale;
- e-bis) delitti di furto previsti dall'articolo 624-bis del codice penale, salvo che ricorra la circostanza attenuante di cui all'articolo 62, primo comma, numero 4), del codice penale;

- f) delitto di rapina previsto dall'art. 628 c.p. e di estorsione previsto dall'art. 629 c.p.;
- g) delitti di illegale fabbricazione, introduzione nello Stato, messa in vendita, cessione, detenzione e porto in luogo pubblico o aperto al pubblico di armi da guerra o tipo guerra o parti di esse, di esplosivi, di armi clandestine nonché di più armi comuni da sparo escluse quelle previste dall'art. 2, comma terzo, della L. 18 aprile 1975, n. 110;
- h) delitti concernenti sostanze stupefacenti o psicotrope puniti a norma dell'art. 73 del Testo Unico approvato con D.P.R. 9 ottobre 1990, n. 309, salvo che ricorra la circostanza prevista dal comma 5 del medesimo articolo;
- i) delitti commessi per finalità di terrorismo anche internazionale o di eversione dell'ordine costituzionale per i quali la legge stabilisce la pena della reclusione non inferiore nel minimo a cinque anni o nel massimo a dieci anni ;
- l) delitti di promozione, costituzione, direzione e organizzazione delle associazioni segrete previste dall'art. 1 della L. 25 gennaio 1982 n. 17, delle associazioni di carattere militare previste dall'art. 1 della L. 17 aprile 1956 n. 561, delle associazioni dei movimenti o dei gruppi previsti dagli artt. 1 e 2 della L. 20 giugno 1952 n. 645, delle organizzazioni, associazioni, movimenti o gruppi di cui all'art. 3, comma 3 della L. 13 ottobre 1975, n. 654;
- l-bis) delitti di partecipazione, promozione, direzione e organizzazione della associazione di tipo mafioso prevista dall'art. 416 bis c.p.;
- m) delitti di promozione, direzione, costituzione e organizzazione della associazione per delinquere prevista dall'art. 416 commi 1 e 3 c.p., se l'associazione è diretta alla commissione di più delitti fra quelli previsti dai comma l o dalle lett. a), b), c) d), f), g), i) del presente comma.

*2 bis. Gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria procedono, altresì, all'arresto di chiunque è colto in flagranza del delitto di omicidio stradale previsto dall'art. 589 bis c.p., nei casi indicati dal comma 2 dello stesso articolo.*

Se si tratta di delitto perseguibile a querela, l'arresto in flagranza è eseguito se la querela viene proposta, anche con dichiarazione resa oralmente all'ufficiale o all'agente di polizia giudiziaria presente nel luogo. Se l'avente diritto dichiara di rimettere la querela, l'arrestato è posto immediatamente in libertà.

## **MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA**

### **Articolo 189**

#### **Comportamento in caso di incidente**

1. L'utente della strada, in caso di incidente comunque ricollegabile al suo comportamento, ha l'obbligo di fermarsi e di prestare l'assistenza occorrente a coloro che, eventualmente, abbiano subito danno alla persona.
2. Le persone coinvolte in un incidente devono porre in atto ogni misura idonea a salvaguardare la sicurezza della circolazione e, compatibilmente con tale esigenza, adoperarsi affinché non

venga modificato lo stato dei luoghi e disperse le tracce utili per l'accertamento delle responsabilità.

3. Ove dall'incidente siano derivati danni alle sole cose, i conducenti e ogni altro utente della strada coinvolto devono inoltre, ove possibile, evitare intralcio alla circolazione, secondo le disposizioni dell'articolo 161. Gli agenti in servizio di polizia stradale, in tali casi, dispongono l'immediata rimozione di ogni intralcio alla circolazione, salva soltanto l'esecuzione, con assoluta urgenza, degli eventuali rilievi necessari per appurare le modalità dell'incidente.

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

5. Chiunque, nelle condizioni di cui al comma 1, non ottempera all'obbligo di fermarsi in caso di incidente, con danno alle sole cose, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da €296,00 a €1.183,00. In tale caso, se dal fatto deriva un grave danno ai veicoli coinvolti tale da determinare l'applicazione della revisione di cui all'articolo 80, comma 7, si applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici giorni a due mesi, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI.

6. Chiunque, nelle condizioni di cui comma 1, in caso di incidente con danno alle persone, non ottempera all'obbligo di fermarsi, è punito con la reclusione da sei mesi a tre anni. Si applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre anni, ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI. Nei casi di cui al presente comma sono applicabili le misure previste dagli articoli 281, 282, 283 e 284 del codice di procedura penale, anche al di fuori dei limiti previsti dall'articolo 280 del medesimo codice, ed è possibile procedere all'arresto, ai sensi dell'articolo 381 del codice di procedura penale, anche al di fuori dei limiti di pena ivi previsti.

7. Chiunque, nelle condizioni di cui al comma 1, non ottempera all'obbligo di prestare l'assistenza occorrente alle persone ferite, è punito con la reclusione da un anno a tre anni. Si applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida per un periodo non inferiore ad un anno e sei mesi e non superiore a cinque anni, ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI.

*8. Fuori dei casi previsti dall'art.589 bis, commi 2 e 3, del codice penale*, il conducente che si fermi e, occorrendo, presti assistenza a coloro che hanno subito danni alla persona, mettendosi immediatamente a disposizione degli organi di polizia giudiziaria, quando dall'incidente derivi il delitto di omicidio colposo o di lesioni personali colpose, non è soggetto all'arresto stabilito per il caso di flagranza di reato.

8-bis. Nei confronti del conducente che, entro le ventiquattro ore successive al fatto di cui al comma 6, si mette a disposizione degli organi di polizia giudiziaria, non si applicano le disposizioni di cui al terzo periodo del comma 6.

9. Chiunque non ottempera alle disposizioni di cui ai commi 2, 3 e 4 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da €85,00 a €338,00.

9-bis. L'utente della strada, in caso di incidente comunque ricollegabile al suo comportamento, da cui derivi danno a uno o più animali d'affezione, da reddito o protetti, ha l'obbligo di fermarsi e di porre in atto ogni misura idonea ad assicurare un tempestivo intervento di soccorso agli animali che abbiano subito il danno. Chiunque non ottempera agli obblighi di cui al periodo precedente è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da

€413,00 a €1.656,00. Le persone coinvolte in un incidente con danno a uno o più animali d'affezione, da reddito o protetti devono porre in atto ogni misura idonea ad assicurare un tempestivo intervento di soccorso. Chiunque non ottempera all'obbligo di cui al periodo precedente è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da €83,00 a €331,00.

## **Articolo 219**

### ***Revoca della patente di guida***

1. Quando, ai sensi del presente codice, è prevista la revoca della patente di guida, il provvedimento è emesso dal competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri, nei casi previsti dall'art. 130, comma 1, e dal prefetto del luogo della commessa violazione quando la stessa revoca costituisce sanzione amministrativa accessoria, nonché nei casi previsti dall'art. 120, comma 1.

2. Nell'ipotesi che la revoca della patente costituisca sanzione accessoria l'organo, l'ufficio o il comando, che accerta l'esistenza di una delle condizioni per le quali la legge la prevede, entro i cinque giorni successivi, ne dà comunicazione al Prefetto del luogo della commessa violazione. Questi, previo accertamento delle condizioni predette, emette l'ordinanza di revoca e consegna immediata della patente alla prefettura, anche tramite l'organo di polizia incaricato dell'esecuzione. Dell'ordinanza si dà comunicazione al competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri.

3. Il provvedimento di revoca della patente previsto dal presente articolo nonché quello disposto ai sensi dell'art.130, comma 1, nell'ipotesi in cui risulti la perdita, con carattere permanente, dei requisiti psichici e fisici prescritti è atto definitivo.

3-bis L'interessato non può conseguire una nuova patente se non dopo che siano trascorsi almeno due anni dal momento in cui è divenuto definitivo il provvedimento di cui al comma 2. Fino alla data di entrata in vigore della disciplina applicativa delle disposizioni della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, i soggetti ai quali è stata revocata la patente non possono conseguire il certificato di idoneità per la guida di ciclomotori né possono condurre tali veicoli.

3-ter. Quando la revoca della patente di guida è disposta a seguito delle violazioni di cui agli articoli 186, 186-bis e 187, non è possibile conseguire una nuova patente di guida prima di tre anni a decorrere dalla data di accertamento del reato. *Nei casi previsti dall'articolo 222, comma 2, ultimo periodo, non è possibile conseguire una nuova patente di guida prima di dieci anni a decorrere dalla data della condanna definitiva.*

3-quater. La revoca della patente di guida ad uno dei conducenti di cui all'articolo 186-bis, comma 1, lettere b), c) e d), che consegue all'accertamento di uno dei reati di cui agli articoli 186, comma 2, lettere b) e c), e 187, costituisce giusta causa di licenziamento ai sensi dell'articolo 2119 del codice civile.

## Articolo 222

### *Sanzioni amministrative accessorie all'accertamento di reati*

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

2. Quando dal fatto derivi una lesione personale colposa la sospensione della patente è da quindici giorni a tre mesi. Quando dal fatto derivi una lesione personale colposa grave o gravissima la sospensione della patente è fino a due anni. Nel caso di omicidio colposo la sospensione è fino a quattro anni. Se il fatto di cui al secondo o al terzo periodo precedente è commesso da soggetto in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera c), ovvero da soggetto sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope, il giudice applica la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente di guida, *del Certificato di Abilitazione Professionale, della Carta di Qualificazione del Conducente, nonché di ogni altro titolo di qualificazione professionale per la guida dei veicoli per cui è richiesto.*

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

*2 ter. Nei casi previsti dal comma 2, il conducente a cui è stata sospesa ovvero revocata la patente di guida non può condurre veicoli sul territorio dello Stato, per l'intero periodo di sospensione e per il periodo di cui all'articolo 219, comma 3 ter, ultimo periodo, anche se ha successivamente conseguito una nuova patente in altro Stato. In caso di circolazione si applicano le disposizioni dell'articolo 116, commi 12, 13 e 18.*

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

## Articolo 223

### *Ritiro della patente di guida in conseguenza di ipotesi di reato*

1. Nelle ipotesi di reato per le quali è prevista la sanzione amministrativa accessoria della sospensione o della revoca della patente di guida, l'agente o l'organo accertatore della violazione ritira immediatamente la patente e la trasmette, unitamente al rapporto, entro dieci giorni, tramite il proprio comando o ufficio, alla prefettura-ufficio territoriale del Governo del luogo della commessa violazione. Il prefetto, ricevuti gli atti, dispone la sospensione provvisoria della validità della patente di guida, fino ad un massimo di due anni, *ovvero fino alla definizione del procedimento penale nei casi di cui all'articolo 589 bis, comma 2, del codice penale.* Il provvedimento, per i fini di cui all'articolo 226, comma 11, è comunicato all'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida.

2. Le disposizioni del comma 1 del presente articolo si applicano anche nelle ipotesi di reato di cui all'articolo 222, commi 2 e 3. La trasmissione della patente di guida, unitamente a copia del rapporto e del verbale di contestazione, è effettuata dall'agente o dall'organo che ha proceduto al rilevamento del sinistro. Il prefetto, ricevuti gli atti, dispone, ove sussistano fondati elementi di un'evidente responsabilità, la sospensione provvisoria della validità della patente di guida fino ad un massimo di tre anni.

3. Il cancelliere del giudice che ha pronunciato la sentenza o il decreto divenuti irrevocabili ai sensi dell'articolo 648 del codice di procedura penale, nel termine di quindici giorni, ne trasmette copia autentica al prefetto indicato nei commi 1 e 2 del presente articolo.

4. Avverso il provvedimento di sospensione della patente, di cui ai commi 1 e 2 del presente articolo, è ammessa opposizione, ai sensi dell'articolo 205.

Tabella riassuntiva:

Delitto	Situazione attuale	Nuova ipotesi
<b>Omicidio colposo</b> con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale (ipotesi base)	<i>da due a sette anni di reclusione [art. 589 c.1, c.p.]</i>  <i><u>Arresto in flagranza</u>: non consentito, salvo il caso di fuga ed omissione di soccorso [art. 189, c.8, C.d.S].</i>  <i><u>Fermo polizia giudiziaria</u>: sempre consentito</i>	<i>da quattro a dieci anni di reclusione e lavoro di pubblica utilità [art. 589 bis, c.1, c.p.]</i>  <i><u>Arresto in flagranza</u>: non consentito, salvo il caso di fuga ed omissione di soccorso [art. 189, c.8, C.d.S].</i>  <i><u>Fermo di polizia giudiziaria</u>: sempre consentito</i>
<b>Omicidio colposo</b> con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale da parte di ubriaco (oltre 1,5 gr/l) o sotto l'effetto di stupefacenti (ipotesi aggravata).	<i>da tre a dieci anni di reclusione [art. 589, c.2, c.p.]</i>  <i><u>Arresto in flagranza</u>: non consentito, salvo il caso di fuga ed omissione di soccorso [art. 189, c.8, C.d.S].</i>  <i><u>Fermo polizia giudiziaria</u>: sempre consentito</i>	<i>da cinque a dodici anni di reclusione e lavoro di pubblica utilità [art. 589 bis, c.2, c.p.]</i>  <i><u>Arresto in flagranza</u>: obbligatorio in ogni caso [art. 380, c.2 bis, c.p.p - nuova formulazione]</i>  <i><u>Fermo polizia giudiziaria</u>: sempre consentito</i>

<p><b>Omicidio colposo</b> con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale con morte di più persone, ovvero di morte di una o più persone e di lesioni di una o più persone (omicidio plurimo).</p>	<p><i>pena per più grave delle violazioni aumentata fino al triplo, ma la pena <b>non può superare gli anni quindici</b> di reclusione [art. 589, c.3, c.p.].</i></p> <p><i><u>Arresto in flagranza</u>: non consentito, salvo il caso di fuga ed omissione di soccorso [art. 189, c.8, C.d.S.].</i></p> <p><i><u>Fermo polizia giudiziaria</u>: sempre consentito</i></p>	<p><i>pena per più grave delle violazioni aumentata fino al triplo, ma la pena <b>non può superare gli anni diciotto</b> di reclusione e lavoro di pubblica utilità [art. 589 bis, c.3, c.p.].</i></p> <p><i><u>Arresto in flagranza</u>: facoltativo sempre consentito [art. 189, c.8, C.d.S- nuova formulazione].</i></p> <p><i><u>obbligatorio</u> se il conducente è ubriaco o sotto stupefacenti [art. 380, c.2 bis, c.p.p – nuova formulazione].</i></p> <p><i><u>Fermo polizia giudiziaria</u>: sempre consentito</i></p>
<p><b>Lesioni personali colpose</b> gravissime con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale da parte di ubriaco (oltre 1,5 gr/l) o sotto l'effetto di stupefacenti (ipotesi aggravata).</p>	<p><i><b>da un anno e sei mesi a quattro anni</b> di reclusione [art. 590 c.2, c.p.]</i></p> <p><i><u>Arresto in flagranza</u>: non consentito.</i></p> <p><i><u>Fermo polizia giudiziaria</u>: non consentito</i></p>	<p><i><b>da due a sei anni</b> di reclusione e lavoro di pubblica utilità [art. 590 c.2, c.p.]</i></p> <p><i><u>Arresto in flagranza</u>: non consentito</i></p> <p><i><u>Fermo polizia giudiziaria</u>: sempre consentito</i></p>

### **Ipotesi di nuovi provvedimenti accessori:**

#### **a) Misure relative al titolo di guida**

ritiro della patente da parte dell'organo accertatore e trasmissione alla Prefettura - Ufficio territoriale del Governo del luogo della commessa violazione. Il prefetto, ricevuti gli atti, dispone, ove sussistano fondati elementi di un'evidente responsabilità, la *sospensione provvisoria della validità della patente di guida a tempo indeterminato* sino alla definizione del procedimento penale (art. 223 C.d.S);

in caso di condanna con sentenza definitiva, *revoca della patente* ed impossibilità di conseguire una nuova patente di guida *prima di dieci anni* a decorrere dalla data della sentenza passata in giudicato (art. 219 C.d.S.);

*interdizione alla guida* in Italia per tutta la durata della sospensione cautelare della patente ovvero, comunque, per i 10 anni successivi il passaggio in giudicato della sentenza di condanna per il reato di omicidio stradale di cui all'art. 589 bis c.p. anche se il conducente ha, successivamente, conseguito una nuova patente in altro Stato (art. 219 C.d.S.).

### b) *Conducenti professionali*

In caso di conducenti professionali alla guida, oltre alla sospensione dei titoli professionali (Carta di Qualificazione del Conducente, Certificato di Abilitazione Professionale, Certificato di Formazione Professionale) per la durata del periodo di sospensione della patente di guida e della successiva revoca, occorrerebbe prevedere la *ripetizione dell'iter procedurale* per conseguire nuovamente tutti i titoli abilitativi.

### c) *Ulteriori provvedimenti cautelari interdittivi*

Atteso che il Codice della Strada non prevede sanzioni amministrative accessorie diverse da quelle strettamente connesse alla tutela delle strade, all'abilitazione di guida e alla sicurezza dei veicoli, potrebbero essere previste nuove ipotesi di misure interdittive, da valutare e graduare in relazione alla gravità del fatto commesso, da collocare nelle relative ed appropriate fonti normative quale è il Capo III del Codice di Procedura Penale. Per l'applicazione di tali misure si rinvia alla legge 24.11.1981, n.689, o, per il cittadino extracomunitario, in materia di permesso di soggiorno, nel decreto legislativo 25.7.1998, n.286. Le misure interdittive proposte sono:

sospensione della licenza di porto d'armi o divieto di conseguirla, per la durata della misura della sospensione provvisoria della patente ovvero revoca della licenza in caso di revoca della patente di guida;

sospensione del passaporto (o altro documento equipollente) o divieto di conseguirlo per tutta la durata della sospensione provvisoria della patente di guida;

in caso di cittadino extracomunitario, ampliamento delle ipotesi disciplinate dall'art.4 comma 3 comma 3 del decreto legislativo 25.7.1998, n. 286 per la revoca del permesso di soggiorno in caso di condanna, anche non definitiva e di patteggiamento della pena, nonché il divieto di conseguirlo o rinnovarlo in caso di procedura in corso, in applicazione dell'art. 5, comma 2, del predetto decreto legislativo;

sospensione cautelare e successiva revoca della patente per la conduzione di natanti, nel caso in cui sia revocata la patente di guida.

### **Altri interventi di prevenzione**

Sul fronte della prevenzione l'Italia potrebbe promuovere apposita iniziativa in ambito europeo che dovrebbe prevedere:

Modifica normativa in ambito comunitario per far riconoscere tra le cause di revoca della patente comunitaria, oltre la perdita totale dei requisiti psico-fisici, anche la condanna definitiva per il reato di omicidio stradale;

subordinatamente all'eventuale approvazione delle modifiche normative di cui al punto precedente, il provvedimento di revoca della patente, ordinariamente inserito nella banca dati della Motorizzazione Civile del Paese di rilascio, potrebbe essere fatto inserire – con opportuno intervento di modifica -nella banca dati S.I.S. (area Schengen) per essere facilmente consultato da ogni organo di polizia nel territorio dei Paesi che compongono la c.d. area Schengen;

subordinatamente all'eventuale approvazione delle modifiche normative comunitarie già citate, potenziamento della rete di scambio di informazioni attraverso il sistema EU.CAR.I.S. (European Car and Driving Licence Information System) per i provvedimenti di revoca della patente di guida adottati in altri Stati membri. In tali casi, potrebbe essere previsto, attraverso

una modifica normativa nazionale, che il conducente non possa conseguire una nuova patente di guida in Italia né condurre alcun tipo di veicolo;

la possibilità di dotazione di dispositivi tecnici sui veicoli che segnalino ovvero che impediscano l'avviamento del veicolo se il conducente si trova in stato di ebbrezza alcolica ( come negli Stati Uniti e Canada).

***c) Regole di conservazione del campione per accertamenti strumentali- sanitari e controlli in locali notturni.***

Durante e dopo gli accertamenti per la verifica dello stato di ebbrezza e l'uso di sostanze stupefacenti e/o psicotrope, occorre una nuova legge che disciplina la procedura per la catena di conservazione del campione, regolamentandola con un protocollo interno nelle principali strutture sanitarie pubbliche. Per l'attuazione di questo protocollo non servono ingenti somme di denaro, ma una corretta attività logistica, che consiste nella presenza degli accertatori con la qualifica di pubblico ufficiale durante tutte le operazioni di prelievo, trasporto e deposito delle provette inerenti il campione prelevato e per garantirne la conservazione la nomina del custode. In questo modo l'indagato dei reati di cui trattiamo avrebbe maggiori garanzie sulla certezza del suo stato di alterazione.

Tenendo in considerazione le statistiche di incidenti stradali gravi, che riguardano prevalentemente giovani in ore notturne, è opportuno incrementare i controlli alle uscite delle discoteche e locali notturni, nonché verificare la presenza dei prescritti precursori il cui uso dovrebbe essere gratuito. Infatti moltissimi locali notturni risultano ancora inadempienti oppure utilizzano precursori a pagamento, eludendo così la volontà di effettuare il test prima di uscire dal locale. Sarebbe utilissimo sostenere associazioni di volontariato e assegnare loro in dotazione centinaia di precursori per impiegarli nelle uscite delle discoteche, impiegando alcuni volontari per la distribuzione dei precursori in opportuni spazi dove sono affissi manifesti sulla prudenza nella guida e con video dal contenuto forte riguardante gli incidenti stradali gravi.

## APPENDICE 2 – TABELLA DI COMPARAZIONE FRA NORME ANTE E POST LEGGE N. 41 DEL 23.3.2016

Il presente lavoro è stato chiuso a febbraio 2016, prima che venisse approvata la nuova legge sul cosiddetto “omicidio stradale”. I materiali dell’appendice 2 sono stati inseriti in un secondo momento per garantire la migliore copertura informativa.

### TABELLA COMPARAZIONE ANTE E POST LEGGE 23.3.2016 n. 41 (IN VIGORE DAL 25.3.2016)

Delitto omicidio colposo	Prima della riforma 2016 (previgente art. 589 CP)	Dopo la riforma del 2016 (Legge n. 41/2016 in vigore dal 25.3.2016)
<p>con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale diverse da quelle indicate nei casi seguenti (<b>ipotesi base</b>): applicabile a chiunque (conducenti, pedoni, ciclisti, ecc.). PS: L'omicidio colposo cagionato al di fuori delle norme sulla circolazione stradale è sempre regolato dall'art. 589 CP</p>	<p><b>da 2 a 7 anni di reclusione</b> [art. 589 c.2, c.p.]</p>	<p><b>da 2 a 7 anni di reclusione</b> [art. 589 bis c.1, c.p.]</p>
	<p>• <b>Arresto in flagranza: NO</b>, salvo il caso di fuga ed omissione di soccorso [art. 189, c.8, CDS]</p>	<p>• <b>Arresto in flagranza: SI, facoltativo</b></p>
	<p>• <b>Fermo polizia giudiziaria: SI</b></p>	<p>• <b>Fermo polizia giudiziaria: SI</b></p>
	<p>• <b>Sospensione cautelare del prefetto: fino a 3 anni</b></p>	<p>• Sospensione cautelare del prefetto: fino a 3 anni</p>
	<p>• <b>Sanzioni accessorie su patente: sospensione fino a 4 anni</b> (ridotta fino a 1/3 in caso patteggiamento)  (eventuale <b>revoca</b> in caso di recidiva reiterata specifica entro 5 anni dalla condanna per la prima violazione)</p>	<p>• <b>Sanzioni accessorie su patente: revoca</b> (art. 222 c. 2 CDS)</p>
	<p>• <b>Tempo minimo per conseguire nuova patente dopo revoca: 2 anni</b> dall'eventuale ordinanza di revoca (art. 219 c. 3 bis CDS)</p>	<p>• <b>Tempo minimo dalla revoca per conseguire nuova patente: 5 anni</b> (10 anni in caso di precedente condanna per i reati dell'art. 186, c.2, lett. b), c) e 2-bis ovvero 187 cc. 1 e 1-bis CDS; <b>12 anni</b> in caso di fuga per art. 189 CDS)</p>
	<p>Competenza: <b>Tribunale</b></p>	<p>Competenza: <b>Tribunale</b></p>
<p>da parte di conducenti [<b>diversi</b> da quelli di cui all' art. 186 bis c.1, lett b) c) e d) CDS] in stato di ebbrezza alcolica (oltre <b>0,8 ma non oltre 1,5 g/l</b>)</p>	<p><b>da 2 a 7 anni di reclusione nel caso di ebbrezza alcolica</b> [previgente art. 589 c. 2, c.p.]</p>	<p><b>da 5 a 10 anni di reclusione</b> [art. 589 bis, c.4, c.p.].</p>

	<p><b>Arresto in flagranza: NO</b>, salvo il caso di fuga ed omissione di soccorso [art. 189, c.8, CDS]</p>	<p><b>Arresto in flagranza: SI facoltativo</b></p>
	<p><b>Fermo polizia giudiziaria: SI</b></p>	<p><b>Fermo polizia giudiziaria: SI</b></p>
	<p><b>Sospensione cautelare del prefetto: fino a 3 anni</b></p>	<p><b>Sospensione cautelare del prefetto: fino a 5 anni (prorogabile a 10 anni in caso di condanna non definitiva)</b></p>
	<p><b>Sanzioni accessorie su patente: sospensione fino a 4 anni</b> (ridotta fino a 1/3 in caso patteggiamento)</p> <p>(eventuale revoca solo in caso di recidiva reiterata specifica entro 5 anni dalla condanna per la prima violazione)</p>	<p>Sanzioni accessorie su patente: revoca</p>
	<p><b>Tempo minimo per conseguire nuova patente dopo revoca: 3 anni</b> dalla data di accertamento del reato [art. 219 c. 3 ter CDS]</p>	<p><b>Tempo minimo dalla revoca per conseguire nuova patente: 15 anni (20 anni in caso di precedente condanna per i reati dell'art.186, c.2, lett. b), c) e 2-bis ovvero 187 cc. 1 e 1-bis CDS; 30 anni in caso di fuga art. 189 CDS)</b></p>
	<p>Competenza: <b>Tribunale</b></p>	<p>Competenza: <b>Tribunale</b></p>
<p>da parte di conducenti di cui all'art. 186bis, cc.1, lett. b) c) e d) CDS, in stato di ebbrezza alcolica con TA oltre <b>0,8 g/l</b></p>	<p><b>Come caso precedente</b> (previgente art. 589 bis c. 3 c.p.)</p>	<p><b>Come caso seguente</b> (art. 589 bis c. 3 c.p.)</p>
<p>da parte di conducente in grave stato di ebbrezza alcolica (TA <b>oltre 1,5 g/l</b> - art. 186, lett. c) CDS) o sotto l'effetto di stupefacenti (art. 187 CDS)</p>	<p><b>da 3 a 10 anni di reclusione</b> [previgente art. 589, c.3, c.p.]</p>	<p><b>da 8 a 12 anni di reclusione</b> [art. 589 bis, c.2 c.p.]</p>
	<p><b>Arresto in flagranza: NO</b> salvo il caso di fuga ed omissione di soccorso [art. 189, c.8, CDS]</p>	<p><b>Arresto in flagranza: SI obbligatorio</b> [art. 380, c.2, lett. m-quater) cpp ]</p>
	<p><b>Fermo polizia giudiziaria: SI</b></p>	<p><b>Fermo polizia giudiziaria: SI</b></p>
	<p><b>Sospensione cautelare del prefetto: fino a 3 anni</b></p>	<p><b>Sospensione cautelare del prefetto: fino a 5 anni (prorogabile a 10 anni in caso di condanna non definitiva)</b></p>

	<b>Sanzioni accessorie su patente: revoca</b> (art. 186, c. 2 bis e art. 187 c. 1 bis)	<b>Sanzioni accessorie su patente: revoca</b>
	<b>Tempo minimo per conseguire nuova patente dopo revoca: 3 anni</b> dalla data di accertamento del reato [art. 219 c. 3 ter CDS]	<b>Tempo minimo dalla revoca per conseguire nuova patente: 15 anni</b> (20 anni in caso di condanna precedente per reati di art. 186, cc. 2b), 2c) e 2 bis, ovvero 187 cc. 1 e 1 bis CDS; <b>30 anni</b> in caso di fuga per art. 189 CDS (art. 222 c. 3 bis CDS)
	Competenza: <b>Tribunale</b>	Competenza: <b>Tribunale</b>
Quando il conducente commette una delle seguenti violazioni:	<b>da 2 a 7 anni di reclusione</b> previgente [art. 589 c.2, c.p.]	<b>da 5 a 10 anni di reclusione</b> [art. 589 bis, c.5, c.p.]
• velocità oltre il doppio di quella consentita (e comunque superiore a 70 Km/h) in strada urbana (art. 142 CDS);	<b>Arresto in flagranza: NO</b> , salvo in caso di fuga ed omissione di soccorso [art. 189, c.8, CDS]	<b>Arresto in flagranza: SI facoltativo</b>
• velocità di almeno 50 km/h oltre quella consentita in strada extraurbana (art. 142 CDS);	<b>Fermo polizia giudiziaria: SI</b>	<b>Fermo polizia giudiziaria: SI</b>
• attraversamento con semaforo rosso (art. 146, c. 3 CDS);	Sospensione cautelare del prefetto: fino a 3 anni	<b>Sospensione cautelare del prefetto: fino a 5 anni</b> (prorogabile a 10 anni in caso di condanna non definitiva)
• circolazione contromano (artt. 143, 176 CDS);	<b>Sanzioni accessorie su patente: sospensione fino a 4 anni</b> (ridotta fino a 1/3 in caso di patteggiamento)	<b>Sanzioni accessorie su patente: revoca</b>
• inversione del senso di marcia in prossimità di intersezioni, curve o dossi (art. 154 CDS);	<b>(revoca solo in caso di recidiva reiterata specifica entro 5 anni dalla condanna per la prima violazione)</b>	
• sorpasso in corrispondenza attraversamenti pedonali (art. 148 CDS);		
• sorpasso in presenza linea continua (art. 146 CDS)	<b>Tempo minimo per conseguire nuova patente dopo revoca: 2 anni</b> dall'eventuale ordinanza di revoca (art. 219 c. 3 bis CDS)	<b>Tempo minimo per conseguire nuova patente dopo revoca: 10 anni</b> (20 anni in caso di condanna precedente per reati di art. 186, cc. 2b), 2c) e 2 bis, ovvero 187 cc. 1 e 1 bis CDS; <b>30 anni</b> in caso di fuga art. 189 CDS. (art. 222 c. 3-bis CDS)
	Competenza: <b>Tribunale</b>	Competenza: <b>Tribunale</b>
con morte di <b>più persone</b> , ovvero di morte di una o più persone e di lesioni a una o più	<b>pena prevista per la più grave delle violazioni commesse aumentata fino al triplo</b>	<b>pena prevista per la più grave delle violazioni aumentata fino al triplo, ma la</b>

persone	<p><i>triplo, ma la pena <b>non può superare 15 anni di reclusione</b> [art. 589, c.4, c.p.]</i></p>	<p><i>pena <b>non può superare gli anni 18 di reclusione</b> [art. 589 bis, c.8, c.p.]</i></p>
	<p>• <b>Arresto in flagranza: NO</b> salvo il caso di fuga ed omissione di soccorso [art. 189, c.8, CDS]</p>	<p>• <b>Arresto in flagranza: SI obbligatorio, o facoltativo</b> a seconda delle violazioni riscontrate</p>
	<p>• <b>Fermo polizia giudiziaria: SI</b></p>	<p>• <b>Fermo polizia giudiziaria: SI</b></p>
	<p>• <b>Sospensione cautelare del prefetto: fino a 3 anni</b></p>	<p>• <b>Sospensione cautelare del prefetto: durata variabile</b> in base a circostanze sopraindicate</p>
	<p>• <b>Sanzioni accessorie su patente: sospensione fino a 4 anni</b> (ridotta fino a 1/3 in caso patteggiamento)  <i>(revoca solo in caso di recidiva reiterata specifica entro 5 anni dalla condanna per la prima violazione) o se prevista per la violazione riscontrata</i></p>	<p>• Sanzioni accessorie su patente: revoca</p>
	<p>• <b>Tempo minimo per conseguire nuova patente dopo revoca: 2 anni</b> dall'ordinanza di revoca o <b>3 anni</b> dall'accertamento del reato nei casi di violazione degli artt. 186, 186 bis e 187 CDS</p>	<p>• <b>Tempo minimo per conseguire nuova patente dopo revoca: durata variabile</b> in funzione ricorrenza di casi sopraindicati (minimo 5 anni)</p>
	<p>Competenza: <b>Tribunale</b></p>	<p>Competenza: <b>Tribunale</b></p>
<b>AGGRAVANTI SPECIFICHE</b>	<b>Prima della riforma 2016</b>	<b>Dopo la riforma 2016</b>
Persona non munita di patente o con patente sospesa o revocata	<b>NON PREVISTE</b>	<b>Aumento pena di 1/3</b> [art. 589 bis, c. 6 c.p.].
Veicolo non assicurato condotto dal suo proprietario	<b>NON PREVISTE</b>	<b>Aumento pena di 1/3</b> [art. 589 bis, c. 6 c.p.].
Conducente che si dà alla fuga (art.189 CDS)	<b>NON PREVISTE</b>	<b>Aumento pena da 1/3 a 2/3 con minimo 5 anni</b> [art. 589 ter, c.p.]
<b>ATTENUANTI SPECIFICHE</b>		
Evento non di esclusiva responsabilità del colpevole	<b>NON PREVISTE</b>	<b>Riduzione di pena fino a 1/2</b> [art. 589 bis, c.7, c.p.]

## LESIONI PERSONALI COLPOSE

Schema lesioni personali

LIEVISSIMA	LIEVE	GRAVE	GRAVISSIMA
malattia o incapacità di attendere alle ordinarie occupazioni per un tempo <b>non superiore ai 20 giorni</b>	malattia o incapacità di attendere alle ordinarie occupazioni per un tempo superiore ai 20 giorni ma <b>non superiore a 40 giorni</b>	1) malattia che metta in pericolo la vita della persona offesa (a prescindere dalla sua durata) 2) malattia o incapacità di attendere alle ordinarie occupazioni per un tempo <b>superiore ai 40 giorni</b> ; 3) indebolimento permanente di un senso o di un organo	1) malattia certamente o probabilmente insanabile 2) perdita di un senso; 3) perdita di un arto, o una mutilazione che renda l'arto inservibile, 4) perdita dell'uso di un organo 5) perdita della capacità di procreare 6) permanente e grave difficoltà della favella 7) la deformazione, ovvero lo sfregio permanente del viso

LESIONI LIEVI O LIEVISSIME	Prima della riforma del 2016 (previgente art. 590 CP)	Dopo riforma del 2016 (Legge 23.3.2016 n. 41)
Lesioni LIEVI O LIEVISSIME per qualsiasi violazione di norme di comportamento	<b>Reclusione fino a 3 mesi o multa fino a 309 euro [art. 590 c.1, c.p.]</b>	<b>Caso immutato rispetto a prima della riforma</b> <b>Reclusione fino a 3 mesi o multa fino a 309 euro [art. 590 c.1, c.p.]</b>
	<b>Arresto in flagranza: NO.</b>	<b>Arresto in flagranza: NO.</b>
	<b>Fermo polizia giudiziaria: NO</b>	<b>Fermo polizia giudiziaria: NO</b>
	<b>Procedibilità: a querela di parte</b>	<b>Procedibilità: a querela di parte</b>
	<b>Sospensione cautelare del prefetto: fino a 3 anni</b>	<b>Sospensione cautelare del prefetto: fino a 3 anni</b>
	<b>Sanzioni accessorie su patente: sospensione da 15 gg a 3 mesi; revoca ove nell'incidente si accerti lo stato di ebbrezza (TA oltre 1,5 g/l) ovvero l'effetto di stupefacenti (ai sensi degli artt. 186 c. 2 bis e 187 c.1 bis CDS)</b>	<b>Sanzioni accessorie su patente: sospensione da 15 gg a 3 mesi; revoca ove nell'incidente si accerti lo stato di ebbrezza (TA oltre 1,5 g/l) ovvero l'effetto di stupefacenti (ai sensi degli artt. 186 c. 2 bis e 187 c.1 bis CDS)</b>

	Competenza: <b>giudice di pace</b> (DLG n. 274/2000, art. 4, c. 1, lett. a)	Competenza: <b>giudice di pace</b> (DLG n. 274/2000, art. 4, c. 1, lett. a)
<b>Lesioni stradali LIEVI O LIEVISSIME</b> di più persone	pena prevista per più grave delle violazioni aumentata fino al triplo, ma la pena <b>non può superare 5 anni di reclusione</b> [art. 590, c.4, c.p.]. Aspetti procedurali come caso precedente	pena prevista per più grave delle violazioni aumentata fino al triplo, ma la pena <b>non può superare 5 anni di reclusione</b> [art. 590, c.4, c.p.]. Aspetti procedurali come caso precedente
<b>LESIONI STRADALI GRAVI</b>	<b>Prima della riforma del 2016</b> (previgente art. 590 CP)	<b>Dopo riforma del 2016</b> (Legge 23.3.2016 n. 41)
<b>Lesioni GRAVI</b> con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale <b>diverse</b> da quelle indicate nei casi seguenti ( <b>ipotesi base</b> )	<b>da 3 mesi a 1 anno di reclusione o multa da 500 a 2000 euro</b> [previgente art. 590 c.3, c.p.]	<b>da 3 mesi a 1 anno di reclusione</b> [art. 590 bis c. 1, c.p.]
	<b>Arresto in flagranza: NO</b>	<b>Arresto in flagranza: NO</b>
	<b>Fermo polizia giudiziaria: NO</b>	<b>Fermo polizia giudiziaria: NO</b>
	<b>Procedibilità: a querela di parte</b>	<b>Procedibilità: d'ufficio</b>
	<b>Sospensione cautelare del prefetto: fino a 3 anni</b>	<b>Sospensione cautelare del prefetto: fino a 5 anni</b> (prorogabile a 10 anni in caso di condanna non definitiva)
	<b>Sanzioni accessorie su patente: sospensione fino a 2 anni</b> (eventuale revoca in caso di recidiva reiterata specifica entro 5 anni dalla condanna per la prima violazione: art. 222 c. 3 CDS)	<b>Sanzioni accessorie su patente: revoca</b>
	<b>Tempo minimo per conseguire nuova patente dopo revoca: 2 anni</b> dall'eventuale ordinanza di revoca (art. 219 c. 3 bis CDS)	<b>Tempo minimo dalla revoca per conseguire nuova patente: 5 anni</b> (10 anni in caso di <b>condanna</b> precedente per art. 186, c. 2, lett b) o c) ovvero 187 CDS; <b>12 anni</b> in caso di fuga per art. 189 CDS)
Competenza: <b>giudice di pace</b> (DLG n. 274 del 2000, art. 4, comma 1, lett. a)	Competenza: <b>Tribunale</b>	
<b>Lesioni GRAVI stradali</b> provocate da conducenti [ <b>diversi</b> da quelli di cui all' art. 186 bis c.1, lett b) c) e d) CDS] in stato di ebbrezza alcolica (oltre <b>0,8</b> ma non oltre <b>1,5 g/l</b> )	<b>da 3 mesi a 1 anno di reclusione o multa da 500 a 2000 euro</b> [previgente art. 590 c. 3, c.p.]	<b>da 1 anno e 6 mesi a 3 anni di reclusione</b> [art. 590 bis c.4, c.p.]
	<b>Arresto in flagranza: NO</b>	<b>Arresto in flagranza: NO</b> salvo il caso di

		<i>fuga ed omissione di soccorso [art. 189, c.8, CDS]</i>
	<b>Fermo polizia giudiziaria: NO</b>	<b>Fermo polizia giudiziaria: NO</b>
	<b>Procedibilità: a querela di parte</b>	<b>Procedibilità: d'ufficio</b>
	<b>Sospensione cautelare del prefetto: fino a 3 anni</b>	<b>Sospensione cautelare del prefetto: fino a 5 anni (prorogabile a 10 anni in caso di condanna non definitiva)</b>
	<b>Sanzioni accessorie su patente: sospensione fino a 2 anni (eventuale revoca in caso di recidiva reiterata specifica entro 5 anni dalla condanna per la prima violazione: art. 222, c. 3 CDS)</b>	<b>Sanzioni accessorie su patente: revoca</b>
	<b>Tempo minimo per conseguire nuova patente dopo eventuale revoca: 3 anni dalla data di accertamento del reato [art. 219 c. 3 ter]</b>	<b>Tempo minimo dalla revoca per conseguire nuova patente: 5 anni (10 anni in caso di condanna precedente per art. 186, c. 2, lett b) o c) ovvero 187 CDS; 12 anni in caso di fuga per art. 189 CDS)</b>
	Competenza: <b>giudice di pace</b> (DLG n. 274 del 2000, art. 4, comma 1, lett. a)	Competenza: <b>Tribunale</b>
<b>Lesioni GRAVI provocate da conducenti di cui all'art. 186 bis, cc.1, lett. b) c) e d) CDS. in stato di ebbrezza alcolica con TA oltre 0,8 g/l</b>	<b>Come caso precedente</b>	<b>Come caso seguente [art. 590 bis c.3, c.p.]</b>
<b>Lesioni GRAVI provocate da conducente in stato di ebbrezza alcolica con TA oltre 1,5 g/l (art. 186, c. 2 lett. c) CDS) o sotto l'effetto di stupefacenti (art. 187 CDS).</b>	<b>da 6 mesi a 2 anni di reclusione [previgente art. 590 c.3, c.p.]</b>	<b>da 3 a 5 anni di reclusione [art. 590 bis c.2, c.p.]</b>
	<b>Arresto in flagranza: NO</b>	<b>Arresto in flagranza: NO salvo il caso di fuga ed omissione di soccorso [art. 189, c.8, CDS]</b>
	<b>Fermo polizia giudiziaria: NO</b>	<b>Fermo polizia giudiziaria: NO</b>
	<b>Procedibilità: a querela di parte</b>	<b>Procedibilità: d'ufficio</b>
	<b>Sospensione cautelare del prefetto: fino a 3 anni</b>	<b>Sospensione cautelare del prefetto: fino a 5 anni (prorogabile a 10 anni in caso di condanna non definitiva)</b>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sanzioni accessorie su patente: revoca</b> (artt. 186 c. 2 bis, 187 c. 1-bis, previgente 222 c. 2)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sanzioni accessorie su patente: revoca</b></li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Tempo minimo per conseguire nuova patente dopo revoca: 3 anni</b> dalla data di accertamento del reato [art. 219 c. 3 ter]</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Tempo minimo per conseguire nuova patente dopo revoca: 5 anni (10 anni in caso di condanna precedente per art. 186, c. 2, lett b) o c) ovvero 187 CDS con incidente anche senza feriti; 12 anni in caso di fuga per art. 189 CDS)</b></li> </ul>
	Competenza: <b>giudice di pace</b> (DLG n. 274 del 2000, art. 4, comma 1, lett. a)	Competenza: <b>Tribunale</b>
<p><b>Lesioni GRAVI</b> cagionate per colpa da conducente responsabile di una delle seguenti violazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• velocità oltre il doppio di quella consentita (e comunque superiore a 70 km/h) in strada urbana (art. 142 CDS);</li> <li>• velocità di almeno 50 km/h oltre quella consentita in strada extraurbana (art. 142 CDS);</li> <li>• attraversamento con semaforo rosso (art. 146, c. 3 CDS);</li> <li>• circolazione contromano (artt. 143, 176 CDS);</li> <li>• inversione del senso di marcia in prossimità intersezioni, curve o dossi (art. 154 CDS);</li> <li>• sorpasso in corrispondenza attraversamenti pedonali (art. 148 CDS);</li> <li>• sorpasso in presenza linea continua (art. 146 CDS)</li> </ul>	<p><b>da 3 mesi a 1 anno</b> di reclusione o multa da 500 a 2000 euro [previgente art. 590 c.3, c.p.]</p>	<p><b>da 1 anno e 6 mesi a 3 anni</b> di reclusione [art. 590 bis c.4, c.p.]</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Arresto in flagranza: NO</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Arresto in flagranza: NO salvo il caso di fuga ed omissione di soccorso</b> [art. 189, c.8, CDS]</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Fermo polizia giudiziaria: NO</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Fermo polizia giudiziaria: NO</b></li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Procedibilità: a querela di parte</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Procedibilità: d'ufficio</b></li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sospensione cautelare del prefetto: fino a 3 anni</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sospensione cautelare del prefetto: fino a 5 anni (prorogabile a 10 anni in caso di condanna non definitiva)</b></li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sanzioni accessorie su patente: sospensione fino a 2 anni</b> (possibile revoca in caso di recidiva reiterata specifica entro 5 anni dalla condanna per la prima violazione)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sanzioni accessorie su patente: revoca</b></li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Tempo minimo per conseguire nuova patente dopo eventuale revoca: 2 anni</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Tempo minimo dalla revoca per conseguire nuova patente: 5 anni (10 anni in caso di condanna precedente per art. 186, c. 2, lett b) o c) ovvero 187 CDS con incidente anche senza feriti; 12 anni in caso di fuga per art. 189 CDS)</b></li> </ul>
	Competenza: <b>giudice di pace</b> (DLG n. 274 del 2000, art. 4, comma 1, lett. a)	Competenza: <b>Tribunale</b>
<b>Lesioni GRAVI stradali di più persone</b>	pena prevista per la più grave delle violazioni aumentata fino al triplo, ma la	pena per la più grave delle violazioni aumentata fino al triplo, ma la pena <b>non</b>

	<i>pena non può superare 5 anni di reclusione [art. 590, c.4, c.p.]. Aspetti procedurali corrispondenti alle violazioni riscontrate</i>	<i>può superare 7 anni di reclusione [art. 590 bis, c.8, c.p.]. Aspetti procedurali corrispondenti alle violazioni riscontrate</i>
<b>Lesioni GRAVI - per aggravanti e attenuanti v. lesioni gravissime</b>		
<b>LESIONI STRADALI GRAVISSIME</b>	<b>Prima della riforma del 2016(previgente art. 590 CP)</b>	<b>Dopo riforma del 2016 (Legge 23.3.2016 n. 41)</b>
<b>Lesioni GRAVISSIME stradali</b> con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale <b>diverse</b> da quelle indicate nei casi seguenti ( <b>ipotesi base</b> )	<b>da 1 a 3 anni</b> di reclusione [previgente art. 590 c.3, c.p.]	<b>da 1 a 3 anni</b> di reclusione [art. 590 bis c.1, c.p.]
	<b>Arresto in flagranza: NO</b>	<b>Arresto in flagranza: NO</b>
	<b>Fermo polizia giudiziaria: NO</b>	<b>Fermo polizia giudiziaria: NO</b>
	<b>Procedibilità: a querela di parte</b>	<b>Procedibilità: d'ufficio</b>
	<b>Sospensione cautelare del prefetto: fino a 3 anni</b>	<b>Sospensione cautelare del prefetto: fino a 5 anni (prorogabile a 10 anni in caso di condanna non definitiva)</b>
	<b>Sanzioni accessorie su patente: sospensione fino a 2 anni (art. 222 c. 2 CDS); (eventuale revoca in caso di recidiva reiterata specifica entro 5 anni dalla condanna per la prima violazione: art. 222 c. 3 CDS)</b>	<b>Sanzioni accessorie su patente: revoca</b>
	<b>Tempo minimo dalla eventuale revoca per conseguire nuova patente: 2 anni</b>	<b>Tempo minimo dalla revoca per conseguire nuova patente: 5 anni(10 anni in caso di condanna precedente per art. 186, c. 2, lett b) o c) ovvero 187 CDS; 12 anni in caso di fuga per art. 189 CDS)</b>
	Competenza: <b>giudice di pace</b> (DLG n. 274 del 2000, art. 4, comma 1, lett. a)	Competenza: <b>Tribunale</b>
<b>Lesioni GRAVISSIME</b> provocate da conducenti [ <b>diversi</b> da quelli di cui all' art. 186 bis c.1, lett b) c) e d) CDS] in stato di ebbrezza alcolica (oltre <b>0,8 ma non oltre 1,5 g/l</b> )	<b>da 1 a 3 anni</b> di reclusione [previgente art. 590 c. 3, c.p.]	<b>da 2 a 4 anni</b> di reclusione [art. 590 bis c.4, c.p.]
	<b>Arresto in flagranza: NO.</b>	<b>Arresto in flagranza: NO</b> salvo il caso di fuga ed omissione di soccorso [art. 189, c.8, CDS]
	<b>Fermo polizia giudiziaria: NO</b>	<b>Fermo polizia giudiziaria: SI</b>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Procedibilità: a querela di parte</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Procedibilità: d'ufficio</b></li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sospensione cautelare del prefetto: fino a 3 anni</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sospensione cautelare del prefetto: fino a 5 anni (prorogabile a 10 anni in caso di condanna non definitiva)</b></li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sanzioni accessorie su patente: sospensione fino a 2 anni (eventuale revoca in caso di recidiva reiterata specifica entro 5 anni dalla condanna per la prima violazione: art. 222, c. 3 CDS)</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sanzioni accessorie su patente: revoca</b></li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Tempo minimo per conseguire nuova patente dopo eventuale revoca: 3 anni dalla data di accertamento del reato [art. 219 c. 3 ter]</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Tempo minimo per conseguire nuova patente dopo revoca: 5 anni (10 anni in caso di condanna precedente per art. 186, c. 2, lett b) o c) ovvero 12 anni in caso di fuga per art. 189 CDS)</b></li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Competenza: giudice di pace (DLG n. 274 del 2000, art. 4, comma 1, lett. a)</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Competenza: Tribunale</b></li> </ul>
<b>Lesioni GRAVISSIME</b> provocate da conducenti di cui all'art. <b>186 bis</b> , cc.1, lett. b) c) e d) CDS. in stato di ebbrezza alcolica con TA oltre <b>0,8 g/l</b>	<b>Come caso precedente</b>	<b>Come caso seguente</b> [art. 590 bis c.3, c.p.]
<b>Lesioni GRAVISSIME</b> provocate da conducente in stato di ebbrezza alcolica con TA <b>oltre 1,5 g/l</b> (art. 186, c. 2 lett. c) CDS) o sotto l'effetto di stupefacenti (art. 187 CDS)	<b>da 1 anno e 6 mesi a 3 anni di reclusione</b> [previgente art. 590 c.3, c.p.]	<b>da 4 a 7 anni di reclusione</b> [art. 590 bis c.2, c.p.]
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Arresto in flagranza: NO</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Arresto in flagranza: NO</b> salvo il caso di fuga ed omissione di soccorso [art. 189, c.8, CDS]</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Fermo polizia giudiziaria: NO</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Fermo polizia giudiziaria: SI</b></li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Procedibilità: a querela di parte</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Procedibilità: d'ufficio</b></li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sospensione cautelare del prefetto: fino a 3 anni</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sospensione cautelare del prefetto: fino a 5 anni (prorogabile a 10 anni in caso di condanna non definitiva)</b></li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sanzioni accessorie su patente: revoca</b> (v. artt. 186 c. 2 bis, 187 c. 1-bis, previgente 222 c. 2)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sanzioni accessorie su patente: revoca</b></li> </ul>

	<b>Tempo minimo per conseguire nuova patente dopo revoca: 3 anni</b> dalla data di accertamento del reato [art. 219 c. 3 ter]	<b>Arresto in flagranza: NO</b> salvo il caso di fuga ed omissione di soccorso [art. 189, c.8, CDS]
	<b>Tempo minimo per conseguire nuova patente dopo revoca: 3 anni</b>	<b>Tempo minimo per conseguire nuova patente dopo revoca: 5 anni</b> (10 anni in caso di condanna precedente per art. 186, c. 2, lett b) o c) ovvero 187 CDS; <b>12 anni</b> in caso di fuga per art. 189 CDS)
	Competenza: <b>giudice di pace</b> (DLG n. 274 del 2000, art. 4, comma 1, lett. a)	Competenza: <b>Tribunale</b>
<b>Lesioni GRAVISSIME</b> cagionate per colpa da conducente responsabile di una delle seguenti violazioni:	<b>da 1 a 3 anni</b> di reclusione euro [art. 590 c.3, c.p.]	<b>da 2 a 4 anni</b> di reclusione [art. 590 bis c.5, c.p.]
• velocità oltre doppio consentita (ma superiore a. 70 km/h) in strada urbana (art. 142 CDS);	<b>Arresto in flagranza: NO</b>	<b>Arresto in flagranza: NO</b> salvo il caso di fuga ed omissione di soccorso [art. 189, c.8, CDS]
• velocità oltre 50 km/h dal limite in strada extraurbana (art. 142 CDS);	<b>Fermo polizia giudiziaria: NO</b>	<b>Fermo polizia giudiziaria: NO</b>
• attraversamento con semaforo rosso (art. 146, c. 3 CDS);	<b>Procedibilità: a querela di parte</b>	<b>Procedibilità: d'ufficio</b>
• circolazione contromano (art. 143 CDS);	<b>Sospensione cautelare del prefetto: fino a 3 anni</b>	<b>Sospensione cautelare del prefetto: fino a 5 anni</b> (prorogabile a 10 anni in caso di condanna non definitiva)
• inversione di marcia in prossimità intersezioni, curve o dossi (art. 154 CDS);	<b>Sanzioni accessorie su patente: sospensione fino a 2 anni</b> (art. 222 c. 2 CDS); (eventuale revoca in caso di recidiva reiterata specifica entro 5 anni dalla condanna per la prima violazione: art. 222 c. 3 CDS)	<b>Sanzioni accessorie su patente: revoca</b>
• sorpasso in corrispondenza attraversamenti pedonali (art. 148 CDS);		
• sorpasso in presenza linea continua (art. 146 CDS).	<b>Tempo minimo dall'eventuale revoca per conseguire nuova patente: 2 anni</b>	<b>Tempo minimo per conseguire nuova patente dopo revoca: 5 anni</b> (10 anni in caso di condanna precedente per art. 186, c. 2, lett b) o c) ovvero 187 CDS con incidente anche senza feriti; <b>12 anni</b> in caso di fuga per art. 189 CDS).
	Competenza: <b>giudice di pace</b> (DLG n. 274 del 2000, art. 4, comma 1, lett. a)	Competenza: <b>Tribunale</b>
<b>Lesioni GRAVISSIME</b> stradali di più persone	pena prevista per la più grave delle violazioni aumentata fino al triplo, ma la pena <b>non può superare 5 anni</b> di	pena per la più grave delle violazioni aumentata fino al triplo, ma la pena <b>non può superare 7 anni</b> di reclusione [art.

	<i>reclusione [art. 590, c.4, c.p.] Aspetti procedurali corrispondenti alle violazioni riscontrate</i>	<i>590 bis, c.8, c.p.] Aspetti procedurali corrispondenti alle violazioni riscontrate Competenza: Tribunale</i>
<b>AGGRAVANTI SPECIFICHE</b>	<b>Prima della riforma 2016</b>	<b>Dopo riforma 2016</b>
Persona non munita di patente o con patente sospesa o revocata	<b>NON PREVISTE</b>	<b>Aumento pena di 1/3 [art. 590 bis, c. 6 c.p.]</b>
Veicolo non assicurato condotto dal suo proprietario	<b>NON PREVISTE</b>	<b>Aumento pena di 1/3 [art. 590 bis, c. 6 c.p.]</b>
Conducente che si dà alla fuga (art.189 CDS)	<b>NON PREVISTE</b>	<b>Aumento pena da 1/3 a 2/3 con minimo 3 anni [art. 590 ter, c.p.]</b>
<b>ATTENUANTI SPECIFICHE</b>		
Evento non di esclusiva responsabilità del colpevole	<b>NON PREVISTE</b>	<b>Riduzione di pena fino 1/2 [art. 590 bis, c.7, c.p.]</b>

**NOTE**

•

Ai fini degli artt. 589-bis e 590-bis per strade extraurbane si intendono quelle di cui alle lettere A, B e C, e per strade di centro urbano quelle delle lettere D, E, F ed F-bis dell'art. 2 c. 2 CDS.

•

Nel caso di titolari di patente estera gli interventi sulla patente previsti dopo le modifiche del 2016 al codice penale vanno intesi come inibizione alla guida.

•

L'**ipotesi base** di ogni caso (comma 1 di art. 589-bis e 590-bis) si applica a "chiunque" (pedoni, ciclisti, conducenti, ecc.). Le ipotesi specifiche si applicano solo ai conducenti di veicoli a motore.

•

Nel caso di conducente dattosi alla fuga la pena prevista è aumentata da 1/3 a 2/3 e comunque non inferiore a 5 anni per l'omicidio stradale e non inferiore a 3 anni per lesioni gravi o gravissime (artt. 589-ter e 590-ter).

•

Per la violazione di norme sulla disciplina della circolazione stradale si applicano le relative sanzioni disposte dal codice della strada.

•

I conducenti possono essere sottoposti agli accertamenti dello stato di ebbrezza alcolica o di alterazione da stupefacenti, con applicazione delle sanzioni di cui agli artt. 186, c. 7 e 187, c. 8, CDS in caso di rifiuto. L'interessato può essere accompagnato presso il più vicino presidio ospedaliero per prelievi e accertamenti con esecuzione coattiva in caso di rifiuto secondo la procedura di cui all'art. 359 bis, c. 3 bis, CPP.

## Bibliografia

ACI - Automobile Club d'Italia - *il sonno al volante*, 2014, ([www.aci.it](http://www.aci.it)).

ACI - elaborazione osservatorio Autopromotec - articolo PneuramaWeekly, 2014,  
([www.autopromotec.com](http://www.autopromotec.com)), ([www.pneurama.com](http://www.pneurama.com)).

ACI – ISTAT *Incidenti stradali in Italia, 2014*

L. ALIBRANDI E P. CORSO - *Codice penale e di procedura penale e leggi complementari* - Casa editrice La Tribuna, 2014.

ALTALEX - omicidio e lesioni colpose, 2014, ([www.altalex.com](http://www.altalex.com)).

ANSA - *Europa 2014 "l'Unione e l'Europarlamento al servizio del cittadino"*, 2014, ([www.ansa.it](http://www.ansa.it)).

ASAPS - Associazione Sostenitori Amici Polizia Stradale - *l'omicidio stradale "il centauro"*, 2013, ([www.asaps.it](http://www.asaps.it)).

ASAPS - Associazione Sostenitori Amici Polizia Stradale - *dati osservatorio Asaps*, 2014,  
([www.asaps.it](http://www.asaps.it)).

ASAPS - Associazione Sostenitori Amici Polizia Stradale - *dati istat*, 2014, ([www.asaps.it](http://www.asaps.it)).

ASAPS - Associazione Sostenitori Amici Polizia Stradale - *al via la proposta di legge popolare per l'omicidio stradale "il centauro"*, 2014, ([www.asaps.it](http://www.asaps.it)).

ASSOCIAZIONE LORENZO GUARNIERI - *proposta di legge popolare per l'omicidio stradale*, 2014, ([www.lorenzoguarnieri.com](http://www.lorenzoguarnieri.com)).

Camera dei Deputati - BARBARO - *proposta di legge n°3274* - Camera dei Deputati "atti parlamentari", 2010, ([www.camera.it](http://www.camera.it)).

Camera dei Deputati - SENATORI SPADONI, URBANI, ASCIUTTI, CASOLI, CURSI, GIULIANO, IZZO, LICASTRO, SCARDINO, MALAN, MAZZARACCHIO, PONTONE, VALENTINO, VIESPOLI, VIZZINI, CIARRAPICO, MUSSO E GALLONE - *disegno di legge n°2828* - Senato della Repubblica XVI Legislatura, 2011, ([www.senato.it](http://www.senato.it))

Camera dei Deputati - DEPUTATI IANNUZZI, CATALANO, DEL GROSSO, GALLINELLA, SPESSOTTO - *proposta di legge n°1646* - Camera dei Deputati XVII Legislatura, 2013, ([www.camera.it](http://www.camera.it)).

Camera dei Deputati - DEPUTATO GRECO - *proposta di legge n°2263* - Camera dei Deputati XVII Legislatura, 2014, ([www.camera.it](http://www.camera.it)).

CAMERA DEI DEPUTATI - *disegno di legge C.1588/13 - C.731*, 2014, ([www.camera.it](http://www.camera.it)).

CAMERA DEI DEPUTATI - *modifiche al codice della strada, nuovo testo unificato C.1512 Meta ed abb.*, 2014, ([www.camera.it](http://www.camera.it)).

CENTRO NARCONON – *centro di disintossicazione e riabilitazione dell'alcool - gli effetti dell'alcool*, 2014, ([www.alcolisti.org](http://www.alcolisti.org)).

COMMISSIONE EUROPEA - *Carta europea della sicurezza stradale*, 2014, ([www.erscharter.eu](http://www.erscharter.eu)).

DIRITTO E DIRITTI DAL 1996 - *il concetto di causalità in dottrina e in giurisprudenza*, 2000, ([www.diritto.it](http://www.diritto.it)).

ENCICLOPEDIA ITALIANA TRECCANI - *il dolo eventuale nella giurisprudenza recente*, 2014, ([www.treccani.it](http://www.treccani.it)).

EPICENTRO - Centro Nazionale di Epidemiologia, Sorveglianza e Promozione della Salute - *il portale dell'epidemiologia per la sanità pubblica*, 2014, ([www.epicentro.iss.it](http://www.epicentro.iss.it)).

EPICENTRO - Centro Nazionale di Epidemiologia, Sorveglianza e Promozione della Salute il portale dell'epidemiologia per la sanità pubblica - *fattori di rischio*, 2014, ([www.epicentro.iss.it](http://www.epicentro.iss.it)).

G.FELICE – G.PROTOSPATARO – *revisione della patente – dottrina banca dati iter Egaf*, 2014, ([www.egaf.it](http://www.egaf.it)).

FIANDACA G. - *sul dolo eventuale nella giurisprudenza più recente tra approccio oggettivizzante probatorio e messaggio generalpreventivo*, 2012, pag.158.

A.FLORIO - Altalex - *omicidio stradale: il progetto di legge sul nuovo reato*, 2014, ([www.altalex.com](http://www.altalex.com)).

F.GOFFREDO - G.PROTOSPATARO – *revisione della patente – dottrina banca dati iter Egaf*, 2014, ([www.egaf.it](http://www.egaf.it)).

ISTAT - Istituto nazionale di statistica - *dati statistici incidenti stradali 2013*, 2014, ([www.istat.it](http://www.istat.it)).

IL MESSAGGERO - *Codice della strada, "ergastolo" della patente per chi uccide al volante: via libera alla Camera*, 2014, ([www.ilmessaggero.it](http://www.ilmessaggero.it)).

INAIL - Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro - *incidenti stradali*, 2013, ([www.salastampa.inail.it](http://www.salastampa.inail.it)).

LIBRERIA DEL GIURISTA - *la cooperazione colposa*, 2014, ([www.brocardi.it](http://www.brocardi.it)).

P.MARTURANO - associazione onlus salute giovani - *il fattore umano nel determinismo degli incidenti stradali*, 2014, ([www.salutegiovani.it](http://www.salutegiovani.it)).

P.MARTURANO - *articolo tratto da "TRAS" Trasporti Ambiente e Sicurezza* - C.A.F.I. editore,  
([www.salutegiovani.it](http://www.salutegiovani.it)).

F.MAZZIOTTA - R.SERINO - E.BIAGETTI - G.PROTOSPATARO – *Codice della strada e Regolamento di esecuzione* – Forlì, Egaf edizioni, 2014, pp.

M.MESCOLINI – *sanzione amministrativa accessoria del lavoro di pubblica utilità* – dottrina banca dati iter Egaf, 2006, ([www.egaf.it](http://www.egaf.it)).

PERCORSI GIUFFRE' - *dolo eventuale e colpa cosciente*, 2014, ([www.percorsi.giuffre.it](http://www.percorsi.giuffre.it))

G.PIODA – M. MAZZOTTI – *alcool e sui effetti sull'organismo umano* – dottrina banca dati iter Egaf, 2011, ([www.egaf.it](http://www.egaf.it)).

G.PIODA – Dott. M. MAZZOTTI – *controlli aziendali sui conducenti adibiti a mansioni a rischio* – dottrina banca dati iter Egaf, 2009, ([www.egaf.it](http://www.egaf.it)).

G.PIODA – M. MAZZOTTI – *droghe e loro effetti sull'organismo umano* – dottrina banca dati iter Egaf, 2012, ([www.egaf.it](http://www.egaf.it)).

G.PIODA – M. MAZZOTTI – *modalità di accertamento delle droghe* – dottrina banca dati iter Egaf, 2013, ([www.egaf.it](http://www.egaf.it)).

G.PROTOSPATARO – *infrazioni nella vendita di alcolici* – violazioni banca dati iter Egaf, 2014, ([www.egaf.it](http://www.egaf.it)).

G.PROTOSPATARO – *sanzioni per guida in stato di ebbrezza alcolica* – dottrina banca dati iter Egaf, 2013, ([www.egaf.it](http://www.egaf.it)).

G.PROTOSPATARO – *prontuario delle violazioni alla circolazione stradale* – Forlì, Egaf edizioni, 2014, pp. 779-805.

G.PROTOSPATARO – *etilometro, altri strumenti e tecniche operative di accertamento del tasso alcolemico* – dottrina banca dati iter Egaf, 2011, ([www.egaf.it](http://www.egaf.it)).

G.PROTOSPATARO - *controlli e sanzioni per la guida sotto l'effetto di stupefacenti* – dottrina banca dati iter Egaf, 2011, ([www.egaf.it](http://www.egaf.it)).

SALUTE INTERNAZIONALE - redazione si " *incidenti stradali nel mondo e disuguaglianze tra nazioni*, 2009, ([www.saluteinternazionale.info](http://www.saluteinternazionale.info)).

G.PROTOSPATARO – *operazioni preliminari per incidente stradale* – dottrina banca dati iter infortunistica Egaf, 2014, ([www.egaf.it](http://www.egaf.it)).

G.PROTOSPATARO – *classificazione degli incidenti stradali e fenomenologia infortunistica* – dottrina banca dati iter infortunistica Egaf, 2014, ([www.egaf.it](http://www.egaf.it)).

G.PROTOSPATARO – *indagini e attività specifiche negli incidenti stradali (incidenti mortali, fuga, omissione di soccorso)*– dottrina banca dati iter infortunistica Egaf, 2014, ([www.egaf.it](http://www.egaf.it)).

G.PROTOSPATARO – *rilievi descrittivi nel sinistro stradale* – dottrina banca dati iter infortunistica Egaf, 2014, ([www.egaf.it](http://www.egaf.it))

G.PROTOSPATARO – *rilievi fotografici nel sinistro stradale* – dottrina banca dati iter infortunistica Egaf, 2014, ([www.egaf.it](http://www.egaf.it)).

G.PROTOSPATARO – *rilievi planimetrici nel sinistro stradale* – dottrina banca dati iter infortunistica Egaf, 2014, ([www.egaf.it](http://www.egaf.it)).

G.PROTOSPATARO – *attività varie da compiersi sul luogo del sinistro* – dottrina banca dati iter infortunistica Egaf, 2014, ([www.egaf.it](http://www.egaf.it))

G.PROTOSPATARO – *ricostruzione del sinistro stradale e descrizione della sua dinamica* – dottrina banca dati iter infortunistica Egaf, 2014, ([www.egaf.it](http://www.egaf.it)).

V. RIBBENI - *omicidio stradale* – Overlex, 2011, ([www.overlex.com](http://www.overlex.com)).

SUPREMA CORTE DI CASSAZIONE – *massimario*, 2014, ([www.cortedicassazione.it](http://www.cortedicassazione.it)).

WHO "WORD HEALTH ORGANIZATION" - Violence and Injury Prevention and Disability -, ([www.who.int](http://www.who.int)).

## Indice dei grafici

Graf. 1 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale in Italia. Il numero di incidenti e variazioni percentuali annue dal 2001 al 2014. ....	116
Graf. 2 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale in Italia. Il numero di morti e variazioni percentuali annue dal 2001 al 2014. ....	117
Graf. 3 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale in Italia. Il numero di feriti e variazioni percentuali annue dal 2001 al 2014.....	117
Graf. 4 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale in Italia. Variazioni percentuali annue del numero di incidenti e di morti rispetto al 2001. Anni 2001-2014.....	118
Graf. 5 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale in Italia. Indici di mortalità, lesività e gravità a confronto. Anni 2001-2014.....	118
Graf. 6 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale in Italia. Indici di mortalità, lesività e gravità a confronto. Variazioni % medie annue. Anni 2001-2014.....	119
Graf. 7 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale in Italia. Gli incidenti e il bilancio delle conseguenze per tipologia stradale. Valori %. Anno 2014.....	120
Graf. 8 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale in Italia. Indici di mortalità, lesività e gravità a confronto per tipologia stradale. Anno 2014. ....	120
Graf. 9 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale in Italia. Gli incidenti e il bilancio delle conseguenze per tipologia di intersezione dell'incidente. Valori %. Anno 2014. ....	121
Graf. 10 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nelle nove aree metropolitane. Percentuale di concentrazione degli incidenti rispetto all'ammontare degli stessi a livello nazionale. Anno 2014. ....	123
Graf. 11 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nelle nove aree metropolitane. Il numero di incidenti. Anno 2014.....	123
Graf. 12 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nelle nove aree metropolitane. I valori relativi: incidenti ogni 1.000 residenti. Anno 2014.....	124
Graf. 13 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nelle nove aree metropolitane. Variazioni medie annue % del numero di incidenti. Anni 2012-2014.....	124
Graf. 14 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nelle nove aree metropolitane. I valori relativi: morti per 100.000 abitanti per tipologia stradale. Anno 2014.....	125
Graf. 15 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nelle nove aree metropolitane. L'indice di mortalità per incidente stradale. Anno 2014.....	125
Graf. 16 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nelle nove aree metropolitane. L'indice di mortalità sulle strade urbane. Anno 2014.....	126
Graf. 17 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nelle nove aree metropolitane. L'indice di mortalità sulle autostrade. Anno 2014.....	126
Graf. 18 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nelle nove aree metropolitane. L'indice di mortalità sulle strade extraurbane. Anno 2014.....	127
Graf. 19 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nelle nove aree metropolitane. Incidenti per tipologia stradale: strade urbane. Valori %. Anno 2014.....	127
Graf. 20 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nelle nove aree metropolitane. Incidenti per tipologia stradale: autostrade. Valori %. Anno 2014.....	128

Graf. 21 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nelle nove aree metropolitane. Incidenti per tipologia stradale: strade extraurbane. Valori %. Anno 2014.....	128
Graf. 22 - Il fenomeno dell'incidentalità nel Lazio. Anno 2014.....	131
Graf. 23 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nelle province del Lazio. Anno 2014 .....	131
Graf. 24 - Il fenomeno dell'incidentalità per provincia del Lazio. Anno 2014.....	132
Graf. 25 - Il fenomeno dell'incidentalità per tipologia stradale nelle province del Lazio. Anno 2014. ..	132
Graf. 26 - Il fenomeno dell'incidentalità per tipologia stradale nelle province del Lazio. L'indice di mortalità. Anno 2014.....	133
Graf. 27 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nelle province del Lazio. Alcuni indicatori di rischio incidentale. Anno 2014.....	133
Graf. 281 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nell'area metropolitana di Roma. Gli incidenti e il bilancio delle conseguenze per ambito stradale. Anno 2014.....	134
Graf. 29 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nell'area metropolitana di Roma. L'indice di mortalità per ambito stradale. Anno 2014.....	134
Graf. 302 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nell'area metropolitana di Roma. La composizione degli incidenti stradali nella viabilità per tipologia di intersezione. Anno 2014.....	135
Graf. 31 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nell'area metropolitana di Roma. La composizione dei decessi per incidente stradale nella viabilità per tipologia di intersezione. Anno 2014.....	135
Graf. 32 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nell'area metropolitana di Roma. I veicoli coinvolti in incidenti stradali: incidenza per categoria di veicolo sul totale dei veicoli coinvolti. Anno 2014. ....	136
Graf. 33 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nell'area metropolitana di Roma. Numero di incidenti: confronto tra comune di Roma e hinterland metropolitano. Anno 2014.....	136
Graf. 34 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nell'area metropolitana di Roma: alcuni indicatori. Anno 2014. ....	137
Graf. 35 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nell'area metropolitana di Roma: i primi dieci comuni dell'hinterland per n. di incidenti stradali. Anno 2014. ....	137
Graf. 36 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nell'area metropolitana di Roma: i primi dieci comuni dell'hinterland per n. di incidenti stradali ogni 1.000 abitanti. Anno 2014.....	138
Graf. 37 - Il fenomeno dell'incidentalità stradale nell'area metropolitana di Roma: i primi dieci comuni dell'hinterland per tasso di mortalità. Anno 2014.....	138
Graf. 38 – L'incidentalità stradale sulle strade provinciali dell'area metropolitana di Roma. Il numero di incidenti. Anno 2014.....	144
Graf. 39 – L'incidentalità stradale sulle strade provinciali dell'area metropolitana di Roma. L'indice di mortalità. Anno 2014.....	145
Graf. 40 – L'incidentalità stradale sulle strade provinciali dell'area metropolitana di Roma. Incidenti per ogni km di strada. Anno 2014 .....	146
<b>Indice delle tabelle</b>	
Tab. 1 – Incidentalità stradale nei comuni dell'area metropolitana di Roma .....	139
Tab. 2 – Le strade provinciali dell'area metropolitana di Roma. Alcuni indicatori del rischio incidentale. Anno 2014. Fonte: Ns. elaborazione su dati ACI.....	147

**I testi dei precedenti rapporti della collana "Working paper"  
sono disponibili on line, al seguente indirizzo:**

<http://www.provincia.roma.it/percorsitematici/statistica-e-studi/studi-e-pubblicazioni/22643>

- ✓ Working Paper n°1 "Il profilo insediativo della Provincia di Roma." - Marzo 2004
- ✓ Working Paper n°2 "La provincia policentrica" - Giugno/Luglio 2004
- ✓ Working Paper n°3 "La tutela della qualità dell'aria nella Provincia di Roma" - Settembre 2004
- ✓ Working Paper n°4 "La mobilità nell'area romana" - Novembre 2004
- ✓ Working Paper n°5 "L'istruzione secondaria pubblica nell'area romana" - Dicembre 2004
- ✓ Working Paper n°6 "Il mercato del lavoro nell'area romana" - Gennaio 2005
- ✓ Working Paper n°7 "La valutazione della qualità dell'aria nel comune di Colferro" - Settembre 2005
- ✓ Working Paper n°8 "La domanda di mobilità negli ambiti territoriali del piano di bacino" - Novembre 2005
- ✓ Working Paper n°9 "L'evoluzione delle tendenze insediative residenziali nell'area romana – 1981-2005" - Settembre 2006
- ✓ Working Paper n°10 "I comuni dell'hinterland in cifre. Alcuni indicatori demografici, economici e amministrativi" - Ottobre 2006
- ✓ Working Paper n°11 "Scenari previsionali della popolazione residente nella Provincia di Roma. Tre ipotesi a confronto" - Novembre 2006
- ✓ Working Paper n°12-13 "I Sistemi Locali del Lavoro metropolitani e i Sistemi Locali del Lavoro dell'area romana. Un'analisi di benchmarking" - Dicembre 2006
- ✓ Working Paper n°14 "Il mercato del lavoro. Tendenze e caratteristiche dell'occupazione a confronto nelle aree metropolitane e nell'area romana. Anno 2006" - Dicembre 2006
- ✓ Working Paper n°15 "Economia agricola e ruralità nella Provincia di Roma. Una risorsa per il territorio" - Marzo 2007
- ✓ Working Paper n°16 "Il benessere economico, demografico e sociale dei comuni dell'hinterland romano: una proposta di classificazione" - Aprile 2007
- ✓ Working Paper n° 17 "Dinamiche insediative nell'area romana. 1981-2006" – Giugno 2007
- ✓ Working Paper n° 18 "I comuni costieri dell'hinterland romano: aspetti demografici ed economici" – Settembre 2007
- ✓ Working Paper n°19 "Abitazioni e mercato abitativo. La situazione e le dinamiche nell'area romana. Confronto tra aree metropolitane". 2006
- ✓ Working Paper n°20 "Il pendolarismo nella scuola media superiore tra i distretti scolastici e tra i comuni della Provincia di Roma" - Novembre 2007
- ✓ Working Paper n°21 - "Cittadini stranieri nella provincia di Roma" - Gennaio 2008
- ✓ Working Paper n°22 - "Evoluzione demografica delle province metropolitane dal 1861 ad oggi: trend e modelli insediativi." - Ottobre 2008
- ✓ Working Paper n°23 - "L'offerta culturale nella Provincia di Roma. Strutture museali, aree monumentali e archeologiche dell'hinterland romano. Un'analisi quantitativa." - Dicembre 2008
- ✓ Working Paper n°24 - "I comuni dell'hinterland in cifre. Alcuni indicatori demografici, economici e amministrativi" - Luglio 2010.
- ✓ Working Paper n°25 - Gli enti locali intermedi nell'ordinamento giuridico amministrativo europeo. Una proposta di comparazione Italia-Francia-Inghilterra" Dicembre 2010
- ✓ Working Paper n° 26 - "La popolazione della Provincia di Roma. Profilo demografico e tendenze insediative del territorio provinciale" – Luglio 2011
- ✓ Working Paper n° 27 - "I comuni dell'hinterland in cifre – Alcuni indicatori demografici, economici e amministrativi" – Settembre 2011
- ✓ Working Paper n°28 - Gli stranieri della provincia di Roma - Uno studio sul livello di integrazione nei comuni a maggior presenza straniera - Maggio 2012
- ✓ Working Paper n°29 - Economia agricola e ruralità nella Provincia di Roma. Nuovi modelli per lo sviluppo delle risorse agricole. – Dicembre 2012
- ✓ Working Paper n°30 - Il patrimonio delle palestre scolastiche nella provincia di Roma – Maggio 2013
- ✓ Working Paper n°31 - Mercato del lavoro – Dicembre 2013
- ✓ Working Paper n° 32-33 - La scuola secondaria pubblica nell'area romana: offerta, alunni, costi e investimenti, pendolarismo scolastico - 2014
- ✓ Working Paper n°34 - Il cittadino al centro. Trasparenza e benessere della collettività nella Città metropolitana di Roma Capitale: l'esperienza delle procedure di gara – Giugno 2015
- ✓ Working Paper n°35 - I modelli insediativi e il pendolarismo per motivi di studio e lavoro: la domanda di mobilità negli ambiti territoriali della città metropolitana di Roma – Dicembre 2015

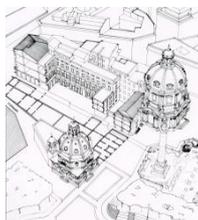
# I working paper dell'Ufficio Studi

**CITTÀ METROPOLITANA DI ROMA CAPITALE**  
**Amministrazione Centrale – Direzione – Statistica e Ufficio Studi**

**coordinamento di Teresa Ammendola – t.ammendola@cittametropolitanaroma.gov.it**

---

## **Una iniziativa di comunicazione sulle attività di “Ricerca & Statistica”**



Nel clima di **rinnovato dinamismo** con cui l'insieme delle **componenti organizzative** dell'Amministrazione è impegnato, in molteplici ruoli, a **sostenere, a supportare ed a realizzare il programma amministrativo dell'ente**, l'**Ufficio Studi** intende fornire un contributo coerente con la propria missione che è quella di fornire **conoscenza operativa** applicabile e trasferibile ai processi di **pianificazione, programmazione e d'innovazione**. Il progetto **“working-paper”** s'inserisce in questo ambito applicativo d'offerta di **prodotti conoscitivi** e ne rappresenta **uno degli strumenti di diffusione**. Il profilo contenutistico del “working paper” è quello di un prodotto **mono-tematico** che in maniera sufficientemente esauriente tenderà a fare il punto (peraltro non definitivo), di volta in volta, su **una dimensione conoscitiva** utile operativamente all'Amministrazione (sia a livello degli organi, sia di gestione). Il working paper è distribuito tanto in **formato cartaceo** quanto in **formato web** sul **sito istituzionale dell'Amministrazione provinciale**. L'iniziativa “working paper”, nell'auspicabile “clima” di un'organizzazione armonicamente cooperante, è ovviamente aperta ai **contributi redazionali** delle varie strutture dell'Amministrazione che operano in modo specifico nella **produzione di conoscenza operativa**. Sono previsti i seguenti ambiti tematici:

- ✓ popolazione e territorio
- ✓ economia e territorio
- ✓ società e territorio
- ✓ ambiente e territorio
- ✓ servizi pubblici e territorio
- ✓ infrastrutture e territorio
- ✓ organizzazione e gestione
- ✓ innovazione normativa e istituzionale.