

Università Degli Studi "e-Campus"

Facoltà di Giurisprudenza

Corso Di Laurea in Servizi Giuridici – curriculum Criminologia

Tecniche investigative nell'omicidio stradale

Relatore: Prof. Paolo Curatolo

Tesi di Laurea di:

Michele Nicola

Matricola n. 002305259

Anno Accademico 2022/2023

AUTORIZZAZIONE ALLA CONSULTAZIONE DELLA TESI DI LAUREA

Il sottoscritto Michele Nicola, N° di matricola 002305209, nato a Torino il 16/06/1970, autore della tesi dal titolo **TECNICHE INVESTIGATIVE NELL'OMICIDIO STRADALE**.

AUTORIZZA

la consultazione della tesi stessa, fatto divieto di riprodurre, parzialmente o integralmente, il contenuto.

Dichiara inoltre di:

AUTORIZZARE

per quanto necessita l'università telematica e-Campus, ai sensi della legge n. 196/2003, al trattamento, comunicazione, diffusione e pubblicazione in Italia e all'estero dei propri dati personali per le finalità ed entro i limiti illustrati dalla legge.

DATA

FIRMA

2 aprile 2023



Ai miei figli Valentina e Federico, con immenso Amore

Ai miei genitori, maestri di vita

A Barbara, l'altra metà del mio cielo

Al Professor Avv. Eugenio Pini, un esempio.

"Ho sempre concepito la mia vita come una vita di servizio. Dedicarmi al prossimo ed alla società nella quale vivo è un comandamento al quale non rinuncio. La cultura del prossimo è il nucleo centrale della prassi della mia esistenza". Eugenio Pini.

INDICE

INTRODUZIONE	p. 4
CAPITOLO 1	
IL NUOVO REATO DI OMICIDIO STRADALE	
§ 1.1. L'introduzione nell'ordinamento giuridico del nuovo reato di omicidio stradale. Brevi cenni storici.	p. 12
§ 1.2 La struttura del reato di omicidio stradale. Elementi costitutivi, aggravanti ed attenuanti	p. 16
§ 1.3 Le criticità del sistema normativo in materia di omicidio stradale. Diritto "mediatico" ed oscillazioni giurisprudenziali	p. 29
CAPITOLO 2	
TECNICHE INVESTIGATIVE NEI RILIEVI DI UN SINISTRO STRADALE CON ESITI MORTALI	
§ 2.1 Le operazioni sul campo del sinistro	p. 39
§ 2.2 Le indagini dirette. Il sopralluogo sul campo del sinistro. I rilievi urgenti ed irripetibili. Gli accertamenti sulle cose.	p. 43
§ 2.3 Le indagini dirette. Le misurazioni e le tracce	p. 47
§ 2.4 Le indagini dirette. I rilievi fotografici	p. 61
§ 2.5 Le indagini dirette. I rilievi urgenti ed irripetibili. Gli accertamenti sulle persone. I protagonisti del sinistro. La guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope.	p. 64
§ 2.6 Le indagini indirette. I testimoni ed i protagonisti del sinistro. L'assunzione di informazioni	p. 73
§ 2.7 La ricostruzione del sinistro e la notizia di reato	p. 78
CAPITOLO 3	
LE CRITICITA' NEI RILIEVI DI UN SINISTRO STRADALE CON ESITI MORTALI	
§ 3.1 Gli errori nel rilievo del sinistro stradale. Conseguenze pratiche e giuridiche	p. 83
§ 3.2 La psicologia del sinistro stradale. I rapporti con i protagonisti ed i testimoni	p. 91
CONCLUSIONI	p. 103
BIBLIOGRAFIA	p. 109

INTRODUZIONE

Quando il 23 marzo del 2016, dopo la riunificazione di undici differenti proposte di legge, dopo cinque passaggi parlamentari e dopo due voti di fiducia, è stata finalmente approvata la legge n. 41, che introduce nel codice penale gli articoli 589 bis e 590 bis relativi alle nuove fattispecie penali di "omicidio stradale" e "lesioni stradali gravi e gravissime", dottrina ed opinione pubblica si sono più o meno equamente divise.

Da un lato si sono posti coloro che reputavano la nuova legge un baluardo di civiltà finalmente edificato contro le reiterate "stragi del sabato sera"¹ ed un deciso impulso verso l'obiettivo comunitario, cristallizzato nel primo libro bianco "La politica europea dei trasporti fino al 2010" che si prefiggeva di dimezzare il numero dei "morti sulle strade" dell'Unione.

Dall'altra parte della barricata si sono collocati coloro che hanno esposto tutte le loro critiche e le loro perplessità circa le modalità² con le quali, ma soprattutto le motivazioni³ per le quali una riforma di tale portata ha avuto luogo.

¹ GRECO M., "La fattispecie di omicidio stradale", 2018, Diritto.it "La legge in esame non è solo il punto di arrivo di un lungo percorso parlamentare, essa è innanzitutto l'espressione di un processo evolutivo nell'approccio al complesso e drammatico problema delle morti sulla strada".

² MANTOVANI M., "In tema di omicidio stradale", 2015, Diritto Penale Contemporaneo, n. 2

³ LOSAPPIO G., "Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni stradali. Cenni introduttivi ad alcuni problemi interpretativi di diritto sostanziale", 2016, Diritto penale contemporaneo, pp. 3-4. "Sono le premesse del passaggio dal governo della criminalità al «governo attraverso la criminalità», nella prospettiva – tipicamente (ma non esclusivamente) italiana – di un diritto penale quale unica etica pubblica. Nel "quotidiano" esercizio della "legislazione compulsiva", il potere sostituisce alle transeunti passioni tristi che fluttuano nell'universo della comunicazione una nuova e più forte fonte di consolatoria tristezza, manifestando mediante il rito dell'esorcismo penale una sia pure simbolica capacità di azione risolutiva. Così il "fatto mediatico" si cristallizza nel "tipo (ad uso) mediatico".

Le opinioni presentano entrambe diversi punti a proprio favore e meritano la giusta considerazione. Però al legislatore va ascritto l'indubbio pregio di avere cercato di predisporre un apparato normativo specifico e nel complesso adeguato, con la finalità di contrastare un fenomeno che, pur in attenuazione rispetto al passato⁴, presenta ancora dati allarmanti ed è decisamente impattante, da un punto di vista sociale ed economico, nella vita delle persone.

La legge 41 è nata sull'onda emotiva di una serie di sentenze controverse su casi di omicidi stradali particolarmente noti, che hanno costellato il decennio 2001/2010 e che hanno riempito le pagine di cronaca nera talvolta anche di più rispetto ad omicidi propriamente detti.

Sono, purtroppo, tristemente famosi i nomi di Stefano Masci, che il 17 aprile del 2006 alla guida in stato di ebbrezza alcolica e sotto effetto di stupefacenti, percorse contromano e ad alta velocità una strada statale, all'altezza di Aprilia, causò un incidente frontale con un'autovettura ed uccise tre dei quattro passeggeri; di Marco Ahmetovic, il rom che il 22 aprile 2007, guidando un furgone in stato di ebbrezza alcolica, investì ed uccise quattro ragazzi ad Appignano del Tronto; di Vasile Ignatiuc, che il 18 luglio 2008, in fuga dalla Polizia alla guida di un furgone rubato, nel pieno centro di Roma bruciò un semaforo rosso a tutta velocità e travolse in pieno un'autovettura con tre ragazzi a bordo, uccidendone uno e ferendo gravemente gli altri due.

⁴ Dalla lettura dei dati ISTAT annuali, si evince che nell'arco di 20 anni, dal 2001 al 2021, si è passati da un numero di decessi relativi alla circolazione stradale più che dimezzato (dai 7.096 del 2001 ai 2.875 del 2021), a fronte di un numero di sinistri stradali con lesioni egualmente ridotto, seppur non in analoga percentuale (dai 263.100 del 2001 ai 151.875 del 2021)

Tra i numerosi casi, tuttavia, rappresentano due capisaldi i processi Bodac e Lucidi, la cui importanza nell'iter di sviluppo della legge sull'omicidio stradale non può essere sottaciuta.

Mihai Gica Bodac, la sera del 6 luglio 2008 a Salerno, si poneva alla guida di una Bmw in stato di ebbrezza alcolica e, percorrendo a forte velocità via dei Principati, investiva Salvatore Alfano e la sua fidanzata Veronica Siniscalco, uccidendo sul colpo il primo e ferendo gravemente la seconda. L'undici novembre dello stesso anno, con lodevole celerità considerando i tempi medi della giustizia italiana, il giudice Gaetano Sgroia lo condannava alla pena edittale massima prevista per ciascuno dei tre capi di imputazione: sei anni di reclusione per l'omicidio di Salvatore Alfano e le lesioni di Veronica Siniscalco, quattro mesi di arresto e duemila euro di multa per guida in stato di ebbrezza, due ulteriori anni di reclusione per omissione di soccorso, oltre alle pene accessorie previste ed agli ulteriori provvedimenti di natura economica in favore dei parenti della vittima, delle altre parti civili e dell'Associazione Vittime della Strada. All'omicidio colposo veniva pertanto aggiunta l'aggravante della colpa cosciente di cui all'art. 61 n. 3 c.p., e all'imputato non vennero neppure riconosciute le c.d. attenuanti generiche, generalmente concesse all'incensurato, proprio per la natura e la gravità del fatto. Il giudice, in sostanza, pur non accogliendo la richiesta del pubblico ministero circa la contestazione all'imputato dell'omicidio volontario con dolo eventuale, applicava il massimo delle pene consentite per i tre capi di imputazione, decurtate di un terzo per la scelta del rito abbreviato.

Più complesso per molti aspetti fu il caso Lucidi.

Stefano Lucidi, il 22 maggio 2008, si trovava alla guida dell'auto del padre senza avere conseguito la patente. Non era né ubriaco né drogato, ma procedeva, come si legge negli atti processuali, *"in modo aggressivo e con tratti di arroganza e disprezzo per la vita degli altri, [...] oltrepassando a 96 Km/h due semafori rossi nel centro di Roma ed in particolare l'incrocio stradale ad altissima densità di traffico tra Viale Regina Margherita e Via Nomentana"*⁵. Alle 23,00 investiva due ragazzi che attraversavano l'incrocio su di un motociclo con luce verde, uccidendoli entrambi.

Il G.U.P. del Tribunale di Roma, il 26 novembre 2008, lo condannò a dieci anni di reclusione per omicidio volontario. Per la prima volta infatti un giudice della udienza preliminare in sede di giudizio immediato attribuiva, a chi cagiona la morte in un sinistro stradale, una responsabilità penale dolosa eventuale per la sussistenza, quale elemento psicologico del reato, del dolo eventuale e d'impeto. La morte dei due ragazzi non era evidentemente l'*"obiettivo"* dell'omicida; tuttavia la volontà era stata ritenuta equivalente alla previsione della alta probabilità del verificarsi del rischio mortale, determinato da un comportamento stradale contrario non solo ad ogni regola di rispetto e convivenza civile, ma anche al semplice buon senso.

L'impianto dell'accusa, ovviamente, crollò in appello. Il 18 luglio 2009 la Corte d'Assise d'Appello di Roma derubricò il reato da omicidio volontario con dolo eventuale ad omicidio colposo aggravato dalla previsione dell'evento. La

⁵ Curiosamente proprio la stessa intersezione stradale dove, pochi mesi dopo, si sarebbe verificato il caso Ignatiuc.

conseguenza diretta ed immediata fu il dimezzamento della pena per Lucidi; quella indiretta, benché del tutto prevedibile, fu il totale sdegno dell'opinione pubblica.

La quarta sezione della Corte di Cassazione penale poté solo, correttamente, confermare tale impianto e la pena per l'imputato⁶.

Sui casi sopra narrati, nonché su svariati altri, si tornerà più avanti nella presente analisi.

Quello che qui preme sottolineare è il fatto che, nella sostanza, lo scontro ideologico era sempre fondato sugli stessi argomenti.

Da un lato si poneva la magistratura, che pur tra forzature spesso difficilmente comprensibili e con un ondivagismo di fondo, come nei casi Ignatiuc o Lucidi, configurava l'omicidio stradale sotto l'egida dell'articolo 589 del codice penale, al più aggravato dalla previsione dell'evento. Gli eventuali altri reati, in particolare quelli previsti dagli articoli 186 e 187 del Codice della strada relativi all'uso, durante la guida, di alcool e sostanze stupefacenti o psicotrope, rappresentavano quindi altrettante ipotesi di concorso.

⁶ Corte di Cassazione penale, Sez. IV, 18/02/2010, n. 11222: *"E, in siffatto rappresentato contesto fattuale ritenuto dai giudici dell'appello, pure va rilevato che il primo giudice (pag. 8 della relativa sentenza) aveva richiamato le dichiarazioni rese da Valentina Giordano: "... quando giungeva all'incrocio vedevo uno scooter scuro, a quel punto chiudevo gli occhi e sentivo un gran botto. Lui (l'imputato) entrava subito nel panico e mi diceva testualmente: 'Oddio, Vale, li ho ammazzati' ...": tale espressione, sembra di rammaricata sorpresa nell'insorto panico, e, proprio nell'ottica della valutazione delle "posizione emotiva del soggetto stesso nei confronti dell'evento", di cui parla la dottrina e di cui sopra s'è detto, appare, per vero, difficilmente conciliabile con una comprovata accettazione del rischio concreto di causazione dell'evento; in un contesto in cui, peraltro, dovrebbe ritenersi accettato anche il concomitante rischio di eventi lesivi in danno dello stesso imputato, per le possibili conseguenze che, in riferimento alla compiuta situazione sussistente ed alla condotta posta in essere – attraversamento di un incrocio regolato da segnalazione semaforica -, un sinistro stradale, che avrebbe potuto coinvolgere mezzi ben diversi da uno scooter, poteva determinare non solo ai conducenti di mezzi antagonisti ma anche allo stesso conducente del mezzo che aveva violato la regola cautelare".*

Dall'altro lato si schierava l'opinione pubblica, legittimamente spinta da associazioni quali l'Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada, l'ASAPS⁷ o l'AFVS⁸, che non perdeva l'occasione di sottolineare la mancanza di proporzionalità fra gravità degli eventi causati dai conducenti e modestia delle conseguenze penali previste.

L'asserzione, volutamente provocatoria, che l'Italia "*è un Paese nel quale sulla strada si può uccidere come si vuole e non si paga mai*"⁹ si dimostrava purtroppo spesso fondata.

Sotto l'egida del regime sanzionatorio ante 2016, ad esempio, un automobilista in stato di ebbrezza, con un valore alcolemico anche elevatissimo, con patente sospesa per precedenti specifici, che guidasse a grande velocità, effettuasse un sorpasso in curva e investisse un'altra vettura o dei passanti, provocando la morte anche di 3 o 4 persone, non sarebbe mai stato passibile di arresto immediato, a patto che si fosse fermato e messo immediatamente a disposizione della polizia.

L'ipotesi di arresto facoltativo prevista dall'art.589 c.p., infatti, non si sarebbe concretizzata per l'esimente specifica prevista dall'art. 189, 8° comma, del Codice della strada, relativa al comportamento in caso di incidente.

⁷ ASAPS, acronimo di Associazione Sostenitori ed Amici della Polizia Stradale, nasce, nel 1991 per iniziativa di un gruppo di appartenenti alla Specialità di Forlì, Cesena, Ravenna e Faenza. Oggi il sodalizio, divenuto in Italia il simbolo stesso dell'impegno a favore della Sicurezza Stradale, conta oltre 13 mila soci, tra tutte le forze di polizia e tra la gente comune.

⁸ AFVS, "*Associazione familiari e vittime della strada – Basta Sangue Sulle Strade*" nasce nell'aprile del 2009, su iniziativa della signora Isabella Smussi. Isabella era la madre di Luigi Colosini, vittima della strada, che attualmente si trova in stato vegetativo di grado 2.

⁹ MARTUCCI P., "*Ancora sugli omicidi colposi stradali. Alcune riflessioni su un problema sempre aperto*", 2011, in Rivista Giuridica ACI

Di fatto si trattava di un'eccezione al principio generale dell'art. 389 c.p.p., 1° comma, secondo il quale per tutti i delitti puniti con una pena detentiva fino a cinque anni, è previsto l'arresto facoltativo in flagranza di reato.

Una sorta di *favor rei*: sembrava che ciò che si commetteva sulla strada fosse meno grave di quanto si sarebbe potuto commettere altrove, nonostante il fatto che l'omicidio colposo fosse di gran lunga più rilevante. E tale ancora sia, poiché da oltre un decennio supera da 3 a 5 volte, in termini quantitativi, l'omicidio volontario e si verifica nella maggioranza dei casi proprio a causa di incidenti stradali.

La legge 41, pur con tutti i limiti che evidenzieremo, ha cercato di porre soluzione ai problemi esposti, con un bilancio che, al momento, non è del tutto negativo.

Tali considerazioni si riflettono inevitabilmente sulla qualità dell'investigazione, delle tecniche utilizzate e dell'acquisizione degli elementi probatori.

La rilevanza del sinistro stradale è assoluta, poiché non solo determina notevoli costi gravanti sulla comunità, ma, parimenti, investe aspetti morali e sociali di grande rilevanza (in particolare per gli incidenti di maggiore gravità) e riverbera effetti sia sotto il profilo civilistico che penalistico.

Quello che preme nella presente sede è pertanto porre l'accento sul livello di competenza, professionalità e precisione richiesto all'operatore di Polizia in particolare nei casi di sinistri con esiti mortali. Un livello che,

inevitabilmente, deve essere direttamente proporzionale alla gravità e alla drammaticità dell'evento.

Esiste un solo aggettivo che renda con efficacia l'idea di quale possa e debba diventare il livello di competenza, professionalità e precisione richiesto nelle tecniche investigative inerenti un sinistro stradale mortale: "*massimale*", nel suo preciso significato di "*costituente il limite massimo*".

Di fronte, infatti, ad un evento che può determinare, a seconda delle circostanze, il decesso di una persona oppure la drastica modificazione delle sue condizioni di vita, e comunque la circolazione, a titolo risarcitorio, di somme di denaro spesso imponenti, con conseguenze di carattere civilistico e penalistico di non poco peso per i soggetti coinvolti, sia la magistratura inquirente sia, in ultima analisi, l'utente della strada hanno il pieno diritto di attendersi da parte dell'operatore di Polizia Stradale, in quanto organo tecnico preposto alla rilevazione dell'evento, non certo l'infallibilità, ma quantomeno la massima qualità possibile nello svolgimento del lavoro.

In particolare laddove si parli di atti irripetibili, ove l'aggettivo ha uno ed un solo significato.

CAPITOLO I

IL NUOVO REATO DI OMICIDIO STRADALE

1.1. L'introduzione nell'ordinamento giuridico del nuovo reato di omicidio stradale. Brevi cenni storici.

In data 20 giugno 2013, su iniziativa del senatore Domenico Scilipoti Isgro', viene presentato il Disegno di Legge n. 859 al Senato. Il suo contenuto consiste nella modifica di alcuni articoli del codice penale e nel contestuale inserimento di due nuove fattispecie di reato: omicidio stradale e lesioni personali stradali.

Si rivelerà uno degli atti ad iter più complesso della storia del parlamento italiano. La sua genesi tortuosa, che si sviluppa nell'arco di ben tre anni sino all'approvazione definitiva del 2 marzo 2016 con la legge 41, infatti si dipana tra unificazioni con altri disegni di legge (Falanga, Moscardelli, Stucchi, Ginetti), reiterate assegnazioni alle Commissioni Giustizia e Trasporti in sede referente, coinvolgimento di innumerevoli altre Commissioni parlamentari in sede consultiva e ben cinque passaggi parlamentari tra Senato e Camera dei Deputati, per tacere di due voti di fiducia¹⁰.

¹⁰ Senato della Repubblica (atto n. 859): Presentato dal sen. Domenico Scilipoti Isgrò, in data 20 giugno 2013. Assegnato alla 2^a Commissione (Giustizia), in sede referente, l'11 ottobre 2013, con pareri delle Commissioni 1^a (Affari costituzionali), 8^a Commissione (Lavori pubblici, comunicazioni) e 12^a (Igiene e sanità). Esaminato dalla 2^a Commissione (Giustizia) in sede referente, il 17, 18, 24 e 25 giugno 2014; il 15 luglio 2014; il 5 agosto 2014; il 2 dicembre 2014; il 24 marzo 2015; il 21 e 28 aprile 2015; il 6, 13, 19 e 20 maggio 2015. Esaminato in Aula il 4 e 9 giugno 2015 ed approvato, in un Testo Unificato con gli atti n. 1357 (Sen. Ciro Falanga), n. 1378 (Sen. Claudio Moscardelli), n. 1484 (Sen. Giacomo Stucchi), n. 1553 (Sen. Nadia Ginetti), il 10 giugno 2015.

Camera dei deputati (atto n. 3169): Assegnato alla II Commissione (Giustizia), in sede referente, il 30 giugno 2015, con pareri delle Commissioni I (Affari costituzionali), V (Bilancio, tesoro e programmazione), IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni) e XII (Affari sociali). Nuovamente assegnato

Eppure l'obiettivo indicato nella relazione iniziale dal Senatore Scilipoti era chiarissimo, per quanto di dubbia configurabilità costituzionale: sottrarre il fenomeno dell'infortunistica stradale al semplice regime della "colpa", in determinate e precise circostanze oggettive, sintomatiche di una volontà indiretta di nuocere. Al tempo stesso creare un quadro sanzionatorio autonomo con una collocazione nel regime del dolo, sulla scorta delle controverse sentenze già citate nell'introduzione del presente lavoro¹¹.

alle Commissioni riunite II (Giustizia) e IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni), in sede referente, il 5 agosto 2015, con pareri delle Commissioni I (Affari costituzionali), V (Bilancio, tesoro e programmazione) e XII (Affari sociali). Esaminato dalle Commissioni riunite II (Giustizia) e IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni), in sede referente, il 24 e 30 settembre 2015; il 6, 15, 20, 21 e 22 ottobre 2015. Esaminato in Aula il 26 ottobre 2015 ed approvato, con modificazioni, il 28 ottobre 2015.

Senato della Repubblica (atto n. 859, 1357, 1378, 1484, 1553-B): Assegnato alla 2ª Commissione (Giustizia), in sede referente, il 3 novembre 2015, con pareri delle Commissioni 1ª (Affari costituzionali) e 8ª (Lavori pubblici, comunicazioni). Esaminato dalla 2ª Commissione (Giustizia) in sede referente, il 5, 17, 18, 24, 25 e 26 novembre 2015. Esaminato in Aula il 9 dicembre 2015 ed approvato, con modificazioni, il 10 dicembre 2015.

Camera dei deputati (atto n. 3169-B): Assegnato alle Commissioni riunite II (Giustizia) e IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni), in sede referente, il 16 dicembre 2015, con pareri delle Commissioni I (Affari costituzionali) e V (Bilancio, tesoro e programmazione). Esaminato dalle Commissioni riunite II (Giustizia) e IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni), in sede referente, il 22 dicembre 2015; il 14 gennaio 2016. Esaminato in Aula il 19 gennaio 2016 ed approvato, con modificazioni, il 21 gennaio 2016.

Senato della Repubblica (atto n. 859, 1357, 1378, 1484, 1553-D): Assegnato alla 2ª Commissione (Giustizia), in sede referente, il 25 gennaio 2016, con parere della 1ª Commissione (Affari costituzionali). Esaminato dalla 2ª Commissione (Giustizia) in sede referente, il 27 e 28 gennaio 2016. Esaminato in Aula ed approvato, definitivamente, il 2 marzo 2016.

¹¹ SCILIPOTI ISGRO' D.: "ONOREVOLI SENATORI. - *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, ancorché come già detto in forma aggravata. Con questa proposta 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. 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*

In sostanza, la richiesta formulata al legislatore non era limitata ad una maggiore severità nell'approccio punitivo al fenomeno, con la previsione di pene più severe ed interventi immediati e maggiormente incisivi.

Si pretendeva un passo ulteriore. Ossia che il legislatore considerasse il fenomeno infortunistica stradale non soltanto un evento meritevole di protezione penale, bensì un problema sociale, all'interno del quale si innalzassero i comportamenti indicativi di disprezzo per la vita e l'incolumità personale altrui sino a valutarli come coscienza ed accettazione volontaria delle conseguenze prodotte.

A livello legislativo, ciò avrebbe determinato come conseguenza la costruzione di una figura di omicidio stradale caratterizzata da un elemento psicologico intenzionale, non relegato a profili di colpa. Una nuova ipotesi che, seppur determinata da una casistica specifica e tutto sommato marginale (ebbrezza, violazione grave di norme del codice della strada, fuga e via dicendo) e minoritaria rispetto al "*mare magnum*" dei casi offerti giornalmente dalla cronaca, avesse anche un preciso e ben determinato effetto psicologico:

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 disprezzo 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". Relazione preparatoria al DDL 859, in Senato.it

rappresentare ai cittadini come il bene “*vita*” sia primario anche in ambito circolazione stradale.

Per ora basti dire che così non è stato.

Sui motivi ci si soffermerà più avanti, ma nella sostanza la legge 41 ci lascia in eredità un semplice aggravamento di un reato colposo, mascherato da nuova fattispecie, caratterizzato da inasprimenti di pena e da provvedimenti sanzionatori e cautelari, quali ad esempio l’arresto in flagranza, che malissimo si conciliano, in termini di ragionevolezza e di proporzionalità tra illecito e sanzione, con il regime della colpa.

Ciò postula, quasi inevitabilmente, uno o più interventi ripristinatori della Corte Costituzionale.

Tali vizi intrinseci sono stati evidenziati, a più riprese e già durante i lavori preparatori, da più di un relatore della Commissione Giustizia, ed espressi in quasi tutti i pareri delle varie commissioni interpellate in sede consultiva.

Perché, infatti, una azione possa essere catalogata come dolosa sono necessari due precisi elementi: previsione e rappresentazione del comportamento quale criminale, nonché volontà di compiere l’azione.

L’art 589 bis, viceversa, sembrerebbe presupporre che colui che guida in stato di alterazione psicofisica da alcool o sostanze debba prefigurarsi, di default e senza che siano necessarie ulteriori indagini circa il suo elemento psicologico, la condotta criminale. Ed allo stesso modo che debba accettarne la possibilità del realizzarsi in concreto, esprimendo di fatto sempre e comunque un atteggiamento volitivo di assenso circa la morte di qualcuno.

Si era in definitiva compreso sin da subito, nell'exkursus delle varie commissioni parlamentari, che il criterio qualificante il dolo eventuale è inevitabilmente labile, perché si fonda su un'indagine psicologica non riscontrabile nella pratica con elementi oggettivi.

Come si fa, infatti a dimostrare con ragionevole certezza, nel caso concreto, che l'agente aveva davvero accettato quel rischio?

1.2 La struttura del reato di omicidio stradale. Elementi costitutivi, aggravanti ed attenuanti. Misure cautelari e sanzioni accessorie.

L'articolo 1, comma 1, della L. 23 marzo 2016, n. 41 inserisce nel codice penale il nuovo articolo 589 *bis* c.p., costituito da 8 commi, che disciplina in modo inedito ed articolato la fattispecie di omicidio stradale.

La prima considerazione, pressoché obbligatoria, è che l'omicidio stradale rappresenta una ipotesi di reato autonoma e non una circostanza aggravante dell'articolo 589. Ciò si desume sia dalla collocazione numerica del nuovo articolo nel codice penale, sia dalla ripresa quasi letterale del secondo comma dell'art. 589 c.p. Se si va in cerca di conferme, qualsiasi incertezza viene risolta dalla lettura dell'art. 590 quater, che non comprende, nell'elencazione di una serie di circostanze aggravanti, il comma 1 dell'art. 589 *bis* a differenza dei commi successivi.

Il primo comma dell'articolo 589 bis prevede l'ipotesi base di omicidio stradale, ripresa quasi letteralmente dal comma secondo dell'art. 589 co. 2 c.p. abrogato proprio dalla legge 41: "*Chiunque cagioni per colpa la morte di una*

persona con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale è punito con la reclusione da due a sette anni."

La norma parrebbe, ad una prima analisi sommaria, punire solo la colpa specifica¹² e non quella generica¹³. Tuttavia ciò si scontra con il disposto dell'art. 140 del D.L.vo 285 del 30 aprile 1992 (Nuovo codice della strada), che al comma 1 recita *"Gli utenti della strada devono comportarsi in modo da non costituire pericolo o intralcio per la circolazione ed in modo che sia in ogni caso salvaguardata la sicurezza stradale"*. Pertanto anche un comportamento imprudente, negligente o imperito può ben rientrare sotto la previsione di questo articolo, integrando così lo schema della colpa specifica.

L'aver posto sin dal primo comma la *"colpa"* quale elemento psicologico costitutivo del reato mette un punto definitivo, fornendo risposta negativa alla reiterata questione giurisprudenziale circa il possibile inquadramento di questa particolare fattispecie nell'alveo del dolo eventuale, come alcune rilevanti sentenze di Cassazione suggerivano.

I commi che vanno dal 2 al 5 descrivono e sanzionano due aggravanti all'ipotesi base, con i relativi aumenti di pena a seconda del tipo di comportamento: la prima prevede da 8 a 12 anni per i comportamenti indicati nei commi 2 e 3.

Il comma 2 sanziona con la reclusione da 8 a 12 anni l'omicidio stradale colposo commesso dal conducente di un veicolo a motore che al momento del fatto sia in stato di ebbrezza alcolica con un tasso superiore a 1,5 g/l , nonché

¹² Art. 43 c. 3 c.p. *"inosservanza di leggi, regolamenti, ordini o discipline"*

¹³ Art. 43 c. 3 c.p. *"a causa di negligenza o imprudenza o imperizia"*

dal conducente in stato di alterazione psicofisica da sostanze stupefacenti o psicotrope di qualsiasi genere e quantità, con un notevole aggravamento della pena precedentemente stabilita, ossia la reclusione da 3 a 10 anni.

Il comma 3 estende la stessa pena ai i.c.d. conducenti "professionali", che esercitano l'attività di trasporto di persone o di cose, che al momento del fatto presentino con un tasso alcolemico superiore a 0,8 g/l e inferiore a 1,5 g/l. Tale trattamento differenziato nella normativa previgente non esisteva e la sua motivazione va ricercata nella maggiore professionalità richiesta ai conducenti di tali veicoli, vista l'attività lavorativa svolta¹⁴.

La seconda aggravante prevede la reclusione da 5 a 10 anni per le ipotesi previsti nei commi 4 e 5. Al comma 4, si stabilisce la pena della reclusione da 5 a 10 anni per l'omicidio stradale colposo commesso dal conducente in stato di ebbrezza alcolica con tasso compreso tra 0,8 e 1,5 g/l. Con ciò è completato il quadro della pena commisurata al livello più o meno grave di alcolemia del responsabile, a differenza di quanto previsto in precedenza dalla normativa, che stabiliva un'unica pena, da 2 a 7 anni di reclusione.

Da un punto di vista strettamente teorico, sembrerebbe essere sufficiente a comminare le pene previste il mero superamento dei tassi alcolemici evidenziati, configurando una sorta di astratta presunzione di colpa.

¹⁴ GRECO M., "La fattispecie di omicidio stradale", 2018, Diritto.it "In altre parole, l'homo eiusdem conditionis et professionis a cui si fa riferimento come parametro di valutazione della condotta ha delle caratteristiche diverse ed evidentemente superiori rispetto all'agente modello preso in considerazione nel comma precedente".

La sola violazione della regola cautelare, viceversa, non basta per poter far presumere la sussistenza della colpa. Al contrario si deve verificare nel caso concreto che si sia davvero verificato il rischio che quella specifica regola cautelare voleva prevenire ed evitare. In sostanza, tra stato di ebbrezza o alterazione da sostanze e dinamica del sinistro vi deve essere una connessione causale di qualche genere.

Il comma 5 prevede la reclusione da 5 a 10 anni anche per i conducenti che cagionano la morte di una persona rendendosi responsabili di specifici comportamenti di guida connotati da grave imprudenza, che in una situazione ordinaria il codice della strada sanziona amministrativamente con molta severità: rilevante superamento dei limiti di velocità, attraversamento di intersezioni a luce semaforica non consensiva; circolazione contromano; inversione di marcia in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, curve o dossi; sorpassi azzardati.

Il comportamento incriminato qui si concretizza in alcune precise violazioni del codice della strada selezionate dal legislatore in quanto, a sua valutazione, di particolare gravità.

Siamo pertanto dinanzi ad un elenco tassativo. Tuttavia il criterio di scelta utilizzato dal legislatore non è di facile comprensione. Nel codice della strada, infatti, vi sono molte altre condotte che violano le regole in modo altrettanto grave e che, ciononostante, sono state ignorate.

Inoltre non tutte le condotte sopra descritte sono ascrivibili al regime della colpa cosciente: di certo vi rientrano circolare contromano, invertire il

senso di marcia, sorpassare e superare i limiti di velocità; molto meno sicuramente l'attraversamento di un incrocio con la luce semaforica rossa, che può ben avvenire per distrazione, e quindi colpa incosciente.

Ma, più in generale, non si comprende il motivo per cui si sia voluto stabilire un nesso diretto tra lo stato di ebbrezza alcolica del comma 4 e le violazioni stradali del comma 5, accomunando il tutto sotto lo stesso trattamento sanzionatorio.

Si prospetta infatti una disparità di trattamento evidente, con conseguente violazione del principio di proporzionalità, nell'ipotesi del conducente in stato di ebbrezza alcolica prevista al comma 4, che, in caso di omicidio stradale, si vedrebbe comminare la stessa pena di colui che, oltre all'alcolemia, avesse anche causato l'evento morte tenendo uno dei comportamenti indicati nel comma 5.

Evidentemente al legislatore è anche sfuggito il sottile dettaglio che nelle loro ipotesi standard, in mancanza di sinistro stradale e di evento morte, tali comportamenti sono sanzionati in modo assolutamente diverso: amministrativamente per le violazioni alle norme di comportamento del codice della strada, penalmente per la guida in stato di ebbrezza¹⁵.

¹⁵ MINERVINI M., "L'omicidio stradale e la peculiare rilevanza delle concause", 2021, in Penale, diritto e procedura. "Appare ragionevole, infatti, chiedere nell'ambito di un omicidio colposo un quid in più rispetto a quanto previsto per la contestazione di un'ammenda e dell'arresto, ciò anche al fine di restituire alla materia penale il suo campo di elezione: cioè quello di punire un soggetto con la privazione della libertà solo in casi estremi. In tale ipotesi il quid pluris andrebbe senz'altro rinvenuto nel nesso eziologico che intercorre tra l'ubriachezza e la violazione della regola cautelare e tra questa e l'evento delittuoso. E, infatti, a norma del codice della strada ex art. 186 co. 2, lett. c) è punito chiunque si ponga alla guida in stato di ebbrezza, se il fatto non costituisce più grave reato. In altri termini, laddove non si accerti il nesso di causalità tra l'ubriachezza e l'evento lesivo, si dovrebbe contestare l'art. 186 co. 2, lett. c) in concorso con l'omicidio stradale, e non la più grave fattispecie di cui all'art. 589 bis co. 2 c.p., con palesi risultati in bonam per l'imputato. L'assorbimento della meno grave fattispecie amministrativa in

Indubbiamente l'individuazione di una pena intermedia sarebbe stata più coerente.

Il comma 6 prevede, poi, un'aggravante a efficacia comune se l'autore del reato non è titolare di patente di guida, se la stessa gli è stata sospesa o revocata o se non ha assicurato per la responsabilità civile il proprio veicolo. Tali comportamenti, a ben vedere, per quanto censurabili e socialmente irresponsabili, sono estranei alla sicurezza stradale e non certo causa automatica dell'evento.

Il comma 8, infine, stabilisce un aumento di pena se nell'evento venga causata la morte di più di una persona o la morte di una o più persone unite alle lesioni ad una o più persone. In questo caso la pena prevista per la violazione più grave viene aumentata fino al triplo, con il limite massimo di 18 anni di reclusione, laddove il precedente era di 15 anni.

Esaurito l'elenco degli aggravamenti, andiamo ad analizzare l'unica, ma estremamente significativa, ipotesi prevista di attenuante. Il comma 7, infatti, prevede la diminuzione della pena fino alla metà qualora l'omicidio, cagionato dalle suddette condotte imprudenti, non sia conseguenza unicamente dell'azione (o omissione) del colpevole. Chiaramente la diminuzione viene posta anzitutto in correlazione al contributo colposo della vittima nella dinamica dell'incidente, ma non è per nulla escluso che la situazione si estenda all'ipotesi della cooperazione colposa o del concorso di cause indipendenti: l'ipotesi per la

quella penale, infatti, è certamente giustificato, e ragionevolmente punito più severamente, laddove il fatto dell'alterazione alcolica abbia contribuito a cagionare l'evento infausto. Contrariamente, si finirebbe per punire (più gravemente) un soggetto per il mero versarsi in re illicita."

quale, anche a prescindere dalla colpa della vittima, la responsabilità dell'incidente sia da ricondurre al comportamento attivo od omissivo di più conducenti¹⁶.

Non solo. L'attenuante speciale deve essere riconosciuta anche nei casi in cui vi sia una causa concomitante esterna, ossia non costituita da condotta umana¹⁷.

L'analisi delle circostanze non è tuttavia completa senza il nuovo articolo 590 *quater* relativo alla modalità di computo delle stesse, che si rifà alla disciplina del precedente art. 590 *bis* e la coordina con quanto dispone il nuovo articolo.

¹⁶ MINERVINI M., cit. *"In tema di circolazione stradale, quindi, questo tipo di attenuante ha uno specifico e ragionato scopo politico-criminale. E, infatti, se come osservato anche dalla Corte costituzionale l'attenuante non afferisce al piano dell'offensività perché i fatti commessi con il "concorso colposo" della vittima restano offensivi e meritevoli di pena, dall'altro lato, però, lo speciale regime sanzionatorio viene notevolmente modificato per controbilanciare il principio di affidamento in tema di circolazione stradale, che, in tal modo, "torna" a ritenere apprezzabile in termini favorevoli al reo anche le condotte della persona offesa del reato. L'utilità politico-criminale del comma sette, dunque, in un settore in cui il principio di affidamento è interpretato in maniera ribaltata, non operando mai come limite della colpa, è quella di riportare in armonia la disciplina penalistica della circolazione stradale col principio secondo cui la responsabilità penale è personale a norma dell'art. 27 Cost. La tendenza giurisprudenziale è, infatti, quella di escludere o limitare fortemente la possibilità di poter fare affidamento sul comportamento altrui, a differenza di quanto accade, invece, ad esempio, nel settore sanitario in occasione dell'attività medico-chirurgica di equipe. In buona sostanza, quindi, il comma sette funge da contraltare all'assenza del principio di affidamento in materia di circolazione stradale.*

¹⁷ Corte di Cassazione penale, Sez. IV, 07/11/2018, n. 54576 *"Ed invero, la circostanza attenuante ad effetto speciale di cui all'art. 589-bis fa riferimento all'ipotesi in cui l'evento non sia esclusiva conseguenza dell'azione o dell'omissione del colpevole. Tale ipotesi ricorre, certamente (ma, si badi, non esclusivamente), nel caso in cui sia accertato il c.d. "concorso di colpa" fra il presunto responsabile e altro utente della strada, ad esempio -ma non necessariamente- la stessa vittima. E' da notare che la norma non evoca alcuna percentuale di colpa né in capo al colpevole, né in capo ad altri, con la conseguenza che anche una minima percentuale di colpa altrui potrà valere a integrare la circostanza attenuante; [...omissis...]. Ma addirittura, sempre analizzando il contenuto della ridetta circostanza attenuante di cui all'art. 589-bis comma 7 cod. pen., anche il concorso di cause esterne alla condotta non costituite da altre condotte umane può integrare l'attenuante in questione, avuto riguardo all'ampiezza della previsione testuale (in dottrina si è fatto l'esempio di condizioni meteorologiche avverse che possano contribuire a cagionare l'evento, al di fuori delle ipotesi di caso fortuito o forza maggiore); in tale quadro, accreditando la versione dell'imputata - non esclusa dalla stessa Corte di merito - circa l'attraversamento (o l'invasione) della strada da parte di animali selvatici, ben potrebbe ravvisarsi un ulteriore fattore rivelatosi idoneo ad interagire nel corso degli eventi, sul piano della sequenza causale".*

In pratica viene sancito il divieto di equivalenza o prevalenza delle eventuali circostanze attenuanti, con l'eccezione degli articoli 98 e 114 c.p., relativi alla minore età ed alla minima rilevanza della condotta, rispetto alle aggravanti contenute nei commi dal secondo al sesto dell'art. 589 *bis*, nell'art. 589 *ter* (*fuga su sinistro stradale mortale*), nei commi dal secondo al sesto dell'art. 590 *bis* (Lesioni personali stradali gravi o gravissime) e, infine, nell'art. 590 *ter* c.p. (fuga su sinistro stradale con lesioni personali).

Tutte le aggravanti saranno sempre prevalenti e pertanto il giudice dovrà calcolare l'eventuale diminuzione solo sulla pena effettivamente determinata sulla base delle aggravanti elencate. Minore è pertanto la possibilità per il giudice di modulare sulla persona del reo la pena più adeguata.

Inoltre, per dare un'idea di quanto dura e stringente voglia essere la nuova normativa sull'omicidio stradale nel suo complesso, va ricordato l'art. 590 *ter* che prevede un'aggravante ad effetto speciale, da un terzo a due terzi e comunque non inferiore a 5 anni di reclusione, in tutti i casi di fuga del conducente: vale a dire che l'aumento di pena previsto al semplice ricorrere di tale circostanza aggravante è superiore alla pena in astratto prevista per il reato base.

L'intenzionale rigidità del nuovo trattamento sanzionatorio dell'omicidio stradale ha trovato il suo apice in una soluzione interpretativa offerta per anni dalla giurisprudenza al rapporto fra le aggravanti dell'art. 589 *bis* e le contravvenzioni degli artt. 186 e 187 del codice della strada.

La questione è semplice: nel caso concreto si applicano congiuntamente sia le contravvenzioni previste nel codice della strada che il delitto previsto nel codice penale o si configura un concorso apparente di norme, per il quale sarà una ed una sola una la norma applicabile?

Sino ad una nota sentenza del 2018, la Cassazione ha escluso sia il concorso apparente di norme che l'applicazione del principio di specialità. Tale determinazione si fondava sulla diversità degli ambiti tutelati dai due diversi tipi di reato: le contravvenzioni del codice della strada disciplinano la circolazione stradale; i delitti del codice penale tutelano vita e incolumità personale.

Secondo la giurisprudenza, la guida in stato di ebrezza o di alterazione costituisce sia contravvenzione autonoma che circostanza aggravante degli artt. 589 *bis* e 590 *bis* c.p.; quindi, in caso di omicidio o lesioni gravi o gravissime, la condotta di un soggetto che guidava in stato di ebbrezza o di alterazione da stupefacenti sarebbe stata punita sia come circostanza aggravante dei delitti del codice penale, sia come autonoma contravvenzione ai sensi del codice della strada¹⁸.

Tutto è cambiato con la nota sentenza della IV sezione della Corte di Cassazione del 12/06/2018 n. 26857, che fa propria l'applicazione del principio del *ne bis in idem* quale espressione di un cardine generale di civiltà dell'ordinamento processuale penale, positivamente espresso anche a livello di diritto penale sostanziale, negli artt. 84 e 15 c.p., inerenti il c.d. reato

¹⁸ Corte di Cassazione penale, Sez. IV, 3/10/2012, n. 46441 "Anche dopo la nuova formulazione dell'art. 589 c.p. per effetto del D.L. 23 maggio 2008, n. 92, convertito in L. 24 luglio 2008, n. 125, sussiste il concorso materiale tra l'omicidio colposo qualificato dalla circostanza aggravante della violazione di norme sulla circolazione stradale, quando detta violazione dia di per sé luogo ad un illecito contravvenzionale, e la contravvenzione di guida sotto l'influenza di sostanze stupefacenti".

complesso ed i principi di specialità e di assorbimento, aventi lo scopo preciso di non addebitare più volte all'imputato lo stesso fatto¹⁹.

Veniamo ora ad analizzare gli elementi costitutivi del nuovo reato.

L'omicidio stradale si configura, riassuntivamente, come un reato comune, di danno, a natura colposa, a tutela della vita umana.

E' un reato comune poiché il responsabile può essere "chiunque". Il reato ricorre in tutti i casi di omicidio consumati sulle strade come definite dall'art. 2 comma 1 del Codice della strada indipendentemente dal fatto che il responsabile sia un conducente, investendo pertanto anche chi ha il compito di assicurarne la manutenzione, ponendosi in una posizione di garanzia rispetto alla tutela della sicurezza stradale secondo quanto stabilito dall'articolo 14 del codice della strada²⁰.

¹⁹ Corte di Cassazione penale, Sez. IV, 12/06/2018, n. 26857 "La condotta di guida in stato di ebbrezza alcolica, prevista all'art. 186, comma 2, lett. c), cod. strada, costituisce circostanza aggravante dei delitti di cui agli artt. 589-bis, comma 1 e 590-bis, co. 1, c.p., con conseguente necessaria applicazione della disciplina sul reato complesso di cui all'art. 84, comma 1. c.p. ed esclusione dell'applicabilità delle norme sul concorso di reati" (Cass. pen., sez. IV, sentenza 12 giugno 2018, n. 26857).

²⁰ 1. Gli enti proprietari delle strade, allo scopo di garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione, provvedono:

a) alla manutenzione, gestione e pulizia delle strade, delle loro pertinenze e arredo, nonché' delle attrezzature, impianti e servizi; b) al controllo tecnico dell'efficienza delle strade e relative pertinenze; c) alla apposizione e manutenzione della segnaletica prescritta.

2. Gli enti proprietari provvedono, inoltre:

a) al rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni di cui al presente titolo; b) alla segnalazione agli organi di polizia delle violazioni alle disposizioni di cui al presente titolo e alle altre norme ad esso attinenti, nonché' alle prescrizioni contenute nelle autorizzazioni e nelle concessioni.

2-bis. Gli enti proprietari delle strade provvedono altresì, in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale, a realizzare percorsi ciclabili adiacenti purché' realizzati in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza.

3. Per le strade in concessione i poteri e i compiti dell'ente proprietario della strada previsti dal presente codice sono esercitati dal concessionario, salvo che sia diversamente stabilito.

4. Per le strade vicinali di cui all'art. 2, comma 7, i poteri dell'ente proprietario previsti dal presente codice sono esercitati dal comune.

E' un reato di danno in quanto, perché si perfezioni, è necessaria la lesione del bene giuridico tutelato, ossia la vita umana. In sostanza è necessaria l'uccisione di un essere umano.

E' un reato colposo, perché, come più e più volte abbiamo ribadito, l'elemento psicologico previsto dal legislatore è la colpa, che ricorre "*quando l'evento, anche se preveduto, non è voluto e si verifica a causa di negligenza o imprudenza o imperizia, ovvero per inosservanza di leggi, regolamenti, ordini o discipline*"²¹: nella specie, le norme che regolano la circolazione stradale. Come detto l'art. 589 bis c.p. non fa alcuna menzione della colpa generica. Tuttavia il problema non si pone in quanto il codice della strada prescrive per tutti gli utenti l'obbligo di comportarsi in modo da non costituire pericolo per sé o per altri. Pertanto quando si valuta un comportamento che, di per sé, sarebbe configurabile come colpa generica, questa viene fatta rientrare nella categoria della colpa specifica quale violazione di prescrizioni, per quanto generiche, comunque presenti nel codice della strada: in questi casi, tuttavia, per la parte accusatrice la dimostrazione della responsabilità dell'imputato è molto più gravosa.

Proprio perché l'elemento psicologico è la colpa, per l'art. 589 *bis* non è mai configurabile il tentativo, non previsto per i reati di natura colposa. Il reato si consuma nel momento in cui si verifica la morte della persona.

E' infine previsto il raddoppio dei termini di prescrizione.

²¹ Art. 43 comma 3 Cod. Pen.

Veniamo infine a quella che, per molti aspetti, è la parte più rilevante per chi si occupa di tecniche investigative sull'omicidio stradale, ossia l'individuazione delle misure cautelari applicabili e delle sanzioni accessorie previste per legge.

In caso di omicidio stradale è sempre previsto l'arresto facoltativo del conducente; anche nel caso in cui questi si sia fermato e abbia prestato soccorso. Pertanto anche l'ipotesi base lo consente, ovviamente laddove vi siano delle precise esigenze cautelari. L'arresto, viceversa, diventa obbligatorio in flagranza, laddove ci si trovi in presenza delle aggravanti di cui ai commi 2 e 3, ai sensi della lettera m-quater dell'articolo 380 comma 2 c.p.p. Ad esso la giurisprudenza ha affiancato il concetto di "*quasi flagranza*", ritenendo legittimo l'arresto in flagranza anche in tale ipotesi²².

Per tutte le ipotesi aggravate di omicidio stradale è poi consentito il fermo di indiziato di delitto ai sensi dell'articolo 384 c.p.p., laddove ovviamente sussistano le condizioni di legge.

Alla voce "*sanzioni accessorie*", quelle che rilevano maggiormente ai fini del presente lavoro, sono ovviamente quelle che riguardano la patente di guida del responsabile: ossia sospensione, revoca ed interdizione al nuovo conseguimento.

La sanzione accessoria della sospensione, o della revoca della patente si applica con la sentenza di condanna o di patteggiamento, anche nel caso di

²² Corte di Cassazione penale, Sez. IV, 27/11/2017, n. 53553, ove si ritiene pienamente legittimo l'arresto per i reati di omicidio stradale e di fuga dopo un incidente stradale di due soggetti che venivano sorpresi, qualche ora dopo i fatti, uno su un'autovettura con un panno intriso di sangue e l'altro in un ospedale in cui si era recato per ricevere cure mediche per le lesioni riportate

sospensione condizionale della pena, sia per i casi di omicidio stradale secondo le nuove disposizioni dell'articolo 589-bis, sia per le lesioni gravi o gravissime causate nelle ipotesi descritte dall'articolo 590-bis, c.p..

La cancelleria del giudice che ha pronunciato la sentenza divenuta irrevocabile, entro il termine ordinario di quindici giorni, deve trasmetterne copia autentica al Prefetto del luogo ove la violazione è stata commessa, il quale, a sua volta, emette un provvedimento di sospensione o di revoca della patente.

La stessa legge 41 prevede poi, per poter ottenere un nuovo titolo abilitativo alla guida, una serie di termini di attesa, successivi alla revoca della patente ed elencati in modo disordinato e poco razionale, in cui risulta palese la prevalenza della volontà sanzionatoria rispetto alla ragionevolezza dell'impostazione²³.

²³ Il periodo di interdizione è di 5 anni ove si tratti di omicidio colposo stradale base (589-bis, comma 1). Il periodo di interdizione è di 10 anni ove si tratti di omicidio colposo stradale base (589-bis, c. 1), se in precedenza il conducente è stato condannato per guida in stato di ebbrezza media o grave, o in stato di alterazione, anche provocando un sinistro. Il periodo di interdizione è di 10 anni ove si tratti di omicidio colposo stradale, al di fuori dei casi successivi, commesso da un conducente che abbia cagionato la morte di una persona procedendo in un centro urbano ad una velocità pari o superiore al doppio di quella consentita e comunque non inferiore a 70 Km/h, ovvero, su strade extraurbane ad una velocità superiore di almeno 50 Km/h rispetto a quella massima consentita. Lo stesso periodo di interdizione si applica anche al conducente di un veicolo a motore che, attraversando un'intersezione con il semaforo disposto al rosso ovvero circolando contromano, cagioni per colpa la morte di una persona, oppure quando il fatto è determinato da una manovra di inversione del senso di marcia in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, curve o dossi o a seguito di sorpasso di un altro mezzo in corrispondenza di un attraversamento pedonale o di linea continua. Il periodo di interdizione è umentato fino a 12 anni ove si tratti di omicidio colposo stradale base (589-bis, c. 1), se il titolare della patente si è dato alla fuga. Nel caso di omicidio colposo stradale commesso in stato di grave ebbrezza o alterazione, ovvero in stato di ebbrezza media, quando si tratta di conducenti particolari di cui all'articolo 186-bis, comma 1, lett. b), c) e d) del codice della strada, oltre alla revoca della patente si applica il divieto di conseguire una nuova abilitazione prima che siano decorsi 15 anni dalla revoca. Ricorrendo le ipotesi precedenti (a esclusione delle ipotesi dell'articolo 589-bis, comma 1), il periodo di interdizione è di 20 anni, se il titolare della patente è già stato condannato per guida in stato di ebbrezza media o grave, ovvero in stato di alterazione (anche provocando un sinistro stradale). Il periodo di interdizione, ricorrendo le ipotesi precedenti ad esclusione di quella dell'articolo 589-bis, comma 1, è umentato fino a 30 anni, se il titolare della patente si è dato alla fuga.

Per quel che invece concerne la sospensione cautelare della patente, infine, è stato previsto che nei casi di cui agli articoli 589-bis aggravato e 590-bis, il prefetto, una volta ricevuti gli atti e qualora dagli stessi emergano precisi elementi di evidente responsabilità, possa stabilire la sospensione temporanea della validità della patente di guida fino ad un massimo di 5 anni, con proroga a 10 in caso di sentenza di condanna non definitiva.

1.3 Le criticità del sistema normativo in materia di omicidio stradale.

Diritto "mediatico" ed oscillazioni giurisprudenziali.

La normativa in materia di omicidio stradale risente del medesimo difetto della maggior parte delle innovazioni normative in materia penale comuni ai sistemi giuridici contemporanei, siano essi ancorati o meno al principio di legittimità, siano essi di common law o di civil law.

Un difetto che Losappio ha più che efficacemente definito "*disordine penale*"²⁴. Ossia la produzione di norme in materia penale che trovano la loro fonte in pressioni più o meno costanti dell'opinione pubblica, la quale va a porre al centro dell'attenzione, in un lasso di tempo molto breve e con reiterata insistenza, uno o più tipologie di comportamenti. Contestualmente si richiede la massima severità possibile nella punizione, anche ad onta ed in spregio di

²⁴ LOSAPPIO G., "Dei nuovi diritti di omicidio e lesioni 'stradali'. Cenni introduttivi ad alcuni problemi interpretativi di diritto sostanziale", 2016, in *Diritto Penale Contemporaneo*. "Il "disordine penale" è un dato acquisito, conclamato, nella gran parte dei sistemi giuridici contemporanei, siano essi governati dal principio di legalità oppure no. Il disordine imperversa a tre livelli: – nel rapporto tra ciò che è punibile e ciò che non lo è; – nel rapporto tra ciò che punito e ciò che non lo è; – nella quantità di sanzione del punibile e del punito, a livello edittale, di pena comminata e di pena eseguita. Il disordine, quindi, imperversa ad ogni livello. Oltre due decenni dopo il monito che lanciò Tullio Padovani agli inizi degli anni '90, possiamo ripetere ancora oggi che la «situazione si prospetta in termini tanto drammatici, che la sua interpretazione più diretta e immediata è indotta a considerarla come un evento di singolarità "epocale", e cioè il prodotto di una situazione patologica connessa a vicende recenti, uniche e irripetibili».

principi costituzionalmente ineludibili quali quello di legalità o di proporzionalità²⁵.

E' uno schema già noto, già visto e che si ripete con ciclica puntualità, di volta in volta sdoganando, oltre agli omicidi stradali, argomenti quali infortuni sul lavoro, violenza sessuale e femminicidi, maltrattamento di animali, pedo-pornografia, frodi sportive, stalking, bullismo, omofobia, negazionismo e via dicendo²⁶.

Ovviamente, quello che si intende porre in discussione non è il valore negativo delle condotte dalle quali derivano i comportamenti elencati, che è assoluto. Tanto meno si intende svalutare o criticare il ruolo svolto dai parenti delle vittime nel reclamare dalle istituzioni una risposta sanzionatoria rapida, effettiva e proporzionata a fatti tanto gravi, che è più che giustificato.

²⁵ LOSAPPIO G., cit., *“Non si tratta, in entrambi i casi, del vero e proprio affiorare di «signal crimes», quanto piuttosto di ondate emotive innescate dallo straordinario potenziale di costruzione dell’empatia o della antipatia dei c.d. processi di coltivazione mediatica; perturbazioni violente e acute della “peste emozionale” di una popolazione cloroformizzata a forza di giochi televisivi, di collegamenti calcistici e di reality show. Molto spesso, si tratta solo di fiammate estemporanee che, come in una sorta di zapping del sentimento collettivo di legalità, si accendono e si spengono alla medesima velocità in cui, tra un talk show e un altro, cambiamo “canale”. Nonostante la rapidità dell’evoluzione, in questi “processi” si forma comunque il “fatto mediatico”, risultato della radicale deformazione che subiscono le categorie del reato (e della pena): le breaking news prendono il posto della notizia criminis, la presunzione di innocenza si converte in presunzione di colpevolezza, la tipicità e i requisiti soggettivi di imputazione si dissolvono in paradigmi di imputazione intuizionistici, la responsabilità penale personale collassa (in alcuni casi sublima) sotto il peso dell’autore, la deterrenza e l’esemplarità della punizione offuscano ogni altra dimensione teleologica della pena”*

²⁶ TELESCA M., *“Riflessioni politico-criminali sulla proposta di legge introduttiva del ‘reato di omicidio stradale”*, 2015, in *Giurisprudenza penale*. *“Un tale provvedimento ‘era nell’aria’ perché da tempo gli organi di informazione si erano arrogati l’onere di sollevare il problema ampliandolo, forse, al di là dell’effettiva realtà. Del resto, non diversamente, da come è accaduto in altri settori - si pensi alla criminalità cd. ‘da strada’ oppure alla vicenda degli immigrati - anche per i dolorosi fatti legati alla circolazione stradale, la risposta statuale può essere collocata all’interno della recente legislazione penale di tipo emergenziale. Invero, prima il fenomeno delle cd. ‘stragi del sabato sera’, poi alcuni investimenti di pedoni, hanno ricevuto, dal circuito massmediale un supporto senza precedenti, che attraverso una lunga serie di allarmistici servizi speciali, ha finito per ampliare oltre misura, l’ansia collettiva e, conseguentemente, la richiesta di drastiche soluzioni. In altri termini, alcuni comportamenti criminali - certamente meritevoli della sanzione penale - hanno ottenuto dagli organi di stampa una vasta eco che andava ben oltre l’oggettiva portata del fatto delittuoso commesso”*.

In premessa, tuttavia, ciò che ci si dovrebbe attendere è una lotta alla criminalità stradale combattuta con un'adeguata opera di sensibilizzazione, educazione e formazione dei cittadini e con un massiccio investimento relativo all'azione di prevenzione e controllo nell'ambito della circolazione stradale. Non a colpi di sentenze contraddistinte da sempre maggiore severità (e spesso smentite in Cassazione)²⁷.

Tuttavia le domande davvero rilevanti sono le seguenti: la riforma dell'omicidio stradale era realmente necessaria? Quali sono state le novità rispetto alla disciplina previgente? La nuova formulazione del reato ha finalmente e definitivamente superato la categoria così poco efficace del dolo eventuale?

Proprio da quest'ultimo quesito pare utile iniziare l'analisi.

Per decenni dottrina e giurisprudenza non si sono mai posti problemi sulla natura del reato di omicidio o di lesioni personali stradali con violazione di precetti del codice della strada. E' sempre parso palese che l'elemento psicologico dell'autore del fatto-reato dovesse al massimo ritenersi la previsione dell'evento, accompagnata dall'opposta convinzione che il fatto non si sarebbe potuto verificare. Non si è mai ipotizzata a carico del reo la previsione dell'evento e la contestuale accettazione della sua realizzabilità.

²⁷ MINERVINI M., *"L'omicidio stradale e la peculiare rilevanza delle concause"*, Penale diritto e procedura, 2021. *"In conclusione, se da un lato ci si rende conto certo della drammaticità di taluni episodi che si consumano nell'ambito della circolazione stradale imprudente, dall'altro lato però ci si deve necessariamente chiedere se il diritto penale si presti ad essere uno strumento repressivo tutte le volte che la giustizia sociale ne invoca l'intervento. In altri termini, ritenere taluno responsabile per la gravità della condotta tenuta – guida ad alta velocità e a seguito dell'assunzione di alcol – senza però vagliarne la concreta influenza sull'accadimento concreto, oppure senza considerare la compresenza di accadimenti e circostanze che hanno contribuito indiscutibilmente all'evento infausto, vuol dire punire l'agente a mo' di esempio per scopi deterrenenti da un lato, e per placare l'animo dell'opinione pubblica che vede soddisfatto l'atavico bisogno di giustizia dall'altro lato"*.

Il paradigma, in sostanza, dei reati colposi, per quanto determinati da comportamenti gravemente irrispettosi delle regole e della vita umana.

Dal 2004 in poi, tuttavia, ha preso piede un diverso orientamento giurisprudenziale che, con riferimento ai più gravi casi di omicidio stradale caratterizzati da comportamenti particolarmente violenti o incuranti, ha talvolta diversamente inteso valutare l'atteggiamento psicologico dell'autore, facendolo ricadere nell'alea del delitto doloso.

Il precursore di tale filone può essere individuato nel Caso Borraccetti, ed in particolare nell'ordinanza del G.I.P. presso il Tribunale di Milano del 21 aprile 2004. Nel caso di specie si trattava dell'omicidio di un bambino in un incidente stradale causato da un ladro di autovettura in fuga dalla Polizia, che aveva percorso contromano e a forte velocità una corsia autostradale. Il giudice ipotizzò nel reo un atteggiamento psicologico intenzionale, non solo la rappresentazione della possibilità dell'evento, ma soprattutto l'accettazione cosciente del suo possibile verificarsi. Si passò pertanto al dolo eventuale, in caso di incidenti mortali provocati da condotte di guida particolarmente spericolate, e genericamente, in un contesto di pregressa illiceità, rappresentato dal furto dell'autovettura e dalla fuga.

Che proprio quest'ultima potesse essere una circostanza determinante lo dimostrano i successivi casi Braidac, deciso in via definitiva in Corte di Cassazione il 24 luglio 2008 e Boduc, del 10 febbraio 2009, molto simili tra loro poiché contemplavano l'uso di alcool e sostanze stupefacenti. Nel primo dei due l'autore del fatto si mise alla guida senza patente e in stato di alterazione

derivante da sostanze stupefacenti, secondo quanto ricostruito dagli inquirenti, per andare all'ospedale a trovare la madre gravemente malata, cagionando un incidente mortale. In primo grado il Tribunale lo condannò per omicidio colposo. In Appello il fatto venne ricostruito in termini di reato doloso. Infine in Cassazione si tornò ad una valutazione di colpa, perché nella rappresentazione dell'evento mancava la volontà di provocarlo. Nel secondo, un soggetto, alla guida di un'autovettura nel centro urbano di una grande città, con a bordo altri amici, investì due persone (una poi deceduta a seguito delle ferite riportate) che si trovavano sul marciapiede, finendo poi la sua corsa contro la vetrina di un negozio; cinquanta metri prima del luogo dell'investimento il reo si era fermato ed aveva avuto una breve lite con due persone a bordo di un motorino. Dopo il litigio era ripartito a forte velocità, sgommando e perdendo poi il controllo del veicolo. Il tutto mentre si trovava in stato di ebbrezza alcolica media. In primo grado il Tribunale di Salerno condannò Boduc per omicidio doloso con custodia cautelare in carcere. In sede di appello e nel definitivo giudizio di legittimità, si virò verso la natura colposa del comportamento dell'agente. Sebbene l'evento fosse concretamente possibile per la condotta di guida e le circostanze di tempo e di luogo, ciò poteva ben determinare che il responsabile lo avesse previsto, ma non che avesse agito accettando la possibilità che si verificasse, occorrendo a tal fine qualche elemento in più.

Il caso Lucidi, deciso in Cassazione il 24 marzo 2010, è stato quello in cui la riflessione giurisprudenziale sull'elemento psicologico nei reati stradali è giunta ai massimi livelli. La materia analizzata era un comportamento di guida

estremamente spericolato di un giovane in condizioni psicologiche alterate, ma non sotto l'effetto di sostanze, benché dalla sua storia personale ne risultasse assuefatto. Lucidi, attraversando due incroci con semaforo rosso in una zona centrale di una grande città, aveva investito un ciclomotore uccidendo i due giovani a bordo. Nel rito abbreviato di primo grado il GUP ravvisò nel comportamento dell'imputato plurimi elementi oggettivi che indicavano la determinazione all'accettazione totale del rischio di provocare danno a terzi; pertanto lo condannò per il reato doloso. In appello la Corte di Assise inquadrò più correttamente il fatto nel paradigma della colpa cosciente grave, poiché non era possibile di fatto accertare una volontà specifica finalizzata alla accettazione del rischio dell'evento morte, in quanto ogni giudizio di valutazione sull'elemento psicologico doveva essere ricondotto non al momento di inizio dell'azione, bensì a quello in cui il pericolo era stato percepito. Nel caso di specie un tempo troppo breve per una determinazione libera tra agire o desistere ed incompatibile con quel minimo di volontà necessario per configurare il dolo. La ricostruzione della Cassazione fu conforme²⁸.

²⁸ Corte di Cassazione penale, Sez. IV, 18/02/2010, n. 11222: *"Focalizzandosi, dunque, l'attenzione sulla "accettazione del rischio", appare tuttavia al Collegio necessario sgomberare il campo da un possibile equivoco che potrebbe annidarsi nel mero ed anodino richiamo a tale espressione: richiamando e rimarcando quanto al riguardo si è già sopra considerato, l'accettazione non deve riguardare solo la situazione di pericolo posta in essere, ma deve estendersi anche alla possibilità che si realizzi l'evento non direttamente voluto, pur coscientemente prospettatosi. Posto che il dolo eventuale è pur sempre una forma di dolo e che l'art. 43, 1° c., 1° cpv., c.p. richiede non soltanto la previsione, ma anche la volontà di cagionare l'evento, "la forma più tenue della volontà dolosa, oltre la quale si colloca la colpa (cosciente), è costituita dalla consapevolezza che l'evento, non direttamente voluto, ha la probabilità di verificarsi in conseguenza della propria azione nonché dell'accettazione volontaristica di tale rischio" (Cass., Sez. Un., 12 ottobre 1993, n. 748/1994, cit.); che altrimenti si avrebbe la (inaccettabile) trasformazione di un reato di evento in reato di pericolo (con la estrema ed improponibile conclusione, per rimanere nel panorama tematico che la fattispecie dischiude, che ogni qualvolta il conducente di un autoveicolo attraversi col rosso una intersezione regolata da segnalazione semaforica, o non si fermi ad un segnale di stop, in una zona trafficata, risponderebbe, solo per questo, degli eventi lesivi eventualmente cagionati sempre a*

Il caso Ignatiuc, deciso in Corte d'Assise d'Appello dopo rinvio della Cassazione il 8 luglio 2011, è forse il più importante per chi si occupa di infortunistica stradale, poiché oltre a sviluppare i precedenti giurisprudenziali, fornisce agli organi di polizia stradale un elenco degli elementi oggettivi da ricercare in sede di rilievi di un incidente e da porre all'attenzione del magistrato per una valutazione dei fatti e dell'atteggiamento psicologico dell'autore. In sé il fatto era purtroppo banale nella sua ripetitività: un conducente inseguito dalla Polizia, attraversò la città a velocità elevata non rispettando le segnalazioni semaforiche. Dopo un lungo inseguimento causò un incidente stradale mortale. In primo grado la Corte di Assise lo condannò per reato doloso. In Appello il fatto venne ricondotto all'omicidio colposo con previsione dell'evento, con le stesse motivazioni del caso Lucidi. Si andò in Cassazione dove, non senza una certa sorpresa, Ignatiuc venne nuovamente condannato per omicidio doloso, con rinvio alla Corte di Assise d'appello che con sentenza 8 luglio 2011 lo

titolo di dolo eventuale, soltanto in virtù della violazione della regola cautelare e della conseguente situazione di pericolo scientemente posta in essere); pertinentemente e condivisibilmente si chiarisce in dottrina che "perché sussista il dolo eventuale, ciò che l'agente deve accettare è proprio l'evento – proprio la morte –; è il verificarsi della morte che deve essere stato accettato e messo in conto dall'agente, pur di non rinunciare all'azione che, anche ai suoi occhi, aveva la seria possibilità di provocarlo". Occorre, quindi, accertare, per ritenere la sussistenza del dolo eventuale, che l'agente abbia accettato come possibile la verifica dell'evento (nella fattispecie che occupa, la morte o la lesione di altri soggetti), non soltanto che abbia accettato una situazione di pericolo genericamente sussistente: ed è, altresì, necessario un quid pluris rispetto alla sola previsione dell'evento (che pure caratterizza la colpa cosciente), cioè l'accettazione, hic et nunc, della concreta probabilità che questo, ancorché non direttamente voluto, abbia a realizzarsi, non desistendo l'agente dalla sua condotta, che continua ad essere dispiegata anche a costo di determinare l'evento medesimo. In sostanza, "accettazione del rischio" non significa accettare solo quella situazione di pericolo nella quale si inserisce la condotta del soggetto e prospettarsi solo che l'evento possa verificarsi, che tanto costituisce anche il presupposto della colpa cosciente; significa accettare anche la concreta probabilità che si realizzi quell'evento, direttamente non voluto. Il dolo eventuale presuppone che il "superamento del dubbio" si risolva positivamente ("volizione"), serbandosi l'agente quella condotta anche a costo di cagionare l'evento, volitivamente accettandolo, quindi, nella sua prospettata verifica; la colpa cosciente si radica quando l'agente, pur prospettandosi la possibilità o probabilità dell'evento, tuttavia confida che esso non si realizzi ("superamento del dubbio" in senso negativo; "non volizione").

condannò definitivamente per omicidio intenzionale. Quale è la differenza rispetto al Caso Lucidi? Qui la Corte di Cassazione individua l'essenza del dolo eventuale in una analisi determinata proprio dagli elementi oggettivi raccolti in sede di rilievo del sinistro stradale: la conclusione è che il reo avrebbe agito ugualmente anche se avesse avuto la certezza del verificarsi dell'evento. Secondo la Corte per poter parlare di dolo eventuale occorre sia la rappresentazione, ossia conoscenza psichica degli elementi del reato e dell'azione e previsione dell'evento, sia la volontà, ossia accettazione dell'evento. Ed è solo sulla volontà che si gioca l'intero impianto, poiché la rappresentazione è presente in entrambi gli elementi psicologici.

Proprio qui si dimostra innovativa la posizione della Corte. Nel caso Ignatiuc si riconosce il dolo perché il complesso degli elementi oggettivi raccolti in sede di rilievi dell'incidente stradale fa ritenere con certezza che il responsabile non abbia potuto non valutare e volere l'evento previsto, poiché lo stesso costituiva il prezzo accettato coscientemente per porre in essere un estremo tentativo di fuga. L'accento va posto proprio su questo elemento: nessuna decisione è possibile se non si è basata sugli accertamenti di fatto desumibili dalla rilevazione dell'incidente stradale. In questa ottica i giudici finiscono per proporre agli organi di rilevazione un elenco delle cose di cui il giudice ha bisogno ai fini di una decisione, confermando che nessuna sentenza può prescindere da precisi e concordanti elementi oggettivi. Nel caso specifico: modalità e durata dell'inseguimento; tempo intercorso tra l'inizio dello stesso ed il controllo a distanza del furgone; modalità della fuga e protrazione dopo l'inizio

dell'inseguimento da parte della polizia; caratteristiche tecniche del mezzo rubato e suo contenuto; energia cinetica sviluppata dal veicolo rapportata alla velocità; caratteristiche delle intersezioni attraversate con luce semaforica rossa; possibilità di avvistamento di altri veicoli; conformazione dei luoghi; assenza di tracce di frenata; altri elementi obiettivamente rilevabili; punto di impatto; comportamento conseguente. In sostanza il manuale completo delle tecniche investigative in materia di incidenti stradali²⁹.

Il più recente rispetto alla data di presentazione del DDL Scilipoti è il caso Beti, deciso in Cassazione il 30 maggio 2012. Qui i giudici non solo attribuirono all'imputato la fattispecie di omicidio intenzionale, ma si spinsero a riconoscere nel caso addirittura l'essenza di un dolo diretto. I fatti: Beti circolò in autostrada contromano per 17 km a 255 km/h con 1,55 di g/l in stato di ebbrezza grave e provocò, nell'inevitabile incidente, la morte di più persone. In primo grado e in appello venne riconosciuto il dolo. La Cassazione si spinse oltre ed escluse anche la configurabilità del dolo eventuale nella sua fattispecie di

²⁹ Corte di Cassazione penale, Sez. IV, 15/03/2011, n. 10411: *“Nel caso in esame la Corte di merito, oltre a leggere in maniera parziale le risultanze processuali illustrate nella sentenza di primo grado, ha valutato la posizione dell'imputato analizzando soltanto alcuni degli elementi probatori e non si è preoccupato di calarli all'interno dell'intero contesto che avrebbe potuto indubbiamente contribuire a chiarire la loro effettiva portata dimostrativa e la loro reale congruenza rispetto al tema d'indagine. Al fine di stabilire se nel caso in esame ricorsero gli estremi del dolo eventuale o della colpa aggravata dalla previsione dell'evento, il giudice d'appello avrebbe dovuto esaminare i seguenti elementi, ponendoli in correlazione logica fra loro: le modalità e la durata dell'inseguimento; il lasso di tempo intercorso tra l'inizio dello stesso e la sua trasformazione in mero controllo a distanza del furgone rubato; le complessive modalità della fuga e la sua protrazione pur dopo che la Polizia aveva adottato una differente tipologia di vigilanza; le caratteristiche tecniche del mezzo rubato in rapporto a quanto in esso contenuto; la conseguente energia cinetica in relazione alla velocità serbata; le caratteristiche degli incroci impegnati con luce semaforica rossa prima del raggiungimento di quello tra via (OMISSIS) e le relative possibilità di avvistamento di altri veicoli; la conformazione dei luoghi in cui avvenne l'impatto con la "Citroen" condotta da Te.Ni.; l'assenza di tracce di frenata o di elementi obiettivamente indicativi di tentativi di deviazione in rapporto al punto d'impatto con il mezzo su cui viaggiavano i tre giovani e alle caratteristiche dell'incrocio tra viale (OMISSIS); il comportamento serbato dall'imputato dopo la violenta collisione”.*

rappresentazione e accettazione dell'evento delittuoso. Qui, secondo i giudici di ultima istanza, si configurò la probabilità dell'evento. Per cui l'agente non solo aveva accettato il rischio, ma lo aveva voluto, il che valeva a configurare il dolo diretto. Il grado di previsione dell'evento da parte del responsabile venne quindi diviso in tre parti: se il fatto fosse stato ritenuto impossibile ci saremmo trovati nell'ambito della colpa cosciente; se fosse stato ritenuto possibile nell'ambito del dolo eventuale; se fosse stato ritenuto probabile nell'ambito del dolo diretto.

Quanto sinora riassunto, in modo breve e non esaustivo, dimostra il livello di conflittualità e di indecisione nella giurisprudenza sino al 2016, che, in un certo senso, ha reso inevitabile l'intervento legislativo.

Quante poi, di tali decisioni siano state influenzate dal sentore dell'opinione pubblica, dalle spinte provenienti dalle associazioni dei familiari delle vittime della strada, comprensibilissime moralmente ma molto meno giuridicamente, non è dato sapere ma è forzatamente possibile ipotizzare³⁰.

Il quadro ora è chiaro, per quanto non del tutto soddisfacente. L'omicidio stradale (come le lesioni personali stradali) rimane un reato colposo, aggravabile finché si vuole per il comportamento del responsabile, nel quale lo scopo di chi indaga, con gli strumenti e le metodiche che andremo ad analizzare nel capitolo seguente, non può che essere quello di fornire al magistrato il maggior numero di elementi oggettivi sul quale basare il proprio convincimento nell'attribuzione del grado di responsabilità e nella concretizzazione della pena.

³⁰ MENGHINI A., *"L'omicidio stradale. Scelte di politica criminale e frammentazione del sistema"*, Università degli Studi di Trento, 2016, p. 170 *"Di tutta evidenza appaiono le reali ragioni che hanno portato all'approvazione della riforma del marzo del 2016: la richiesta di una risposta punitiva esemplare nei confronti di fatti gravi di forte presa mediatica appare infatti manifesta"*.

CAPITOLO II
TECNICHE INVESTIGATIVE NEI RILIEVI
DI UN SINISTRO STRADALE CON ESITI MORTALI

2.1. Le operazioni sul campo del sinistro.

Per valutare quali siano le operazioni investigative più opportune da compiere sul campo di un sinistro stradale, è indispensabile evidenziare come la *scena criminis* rappresentata da un incidente sia differente da quella concernente qualsiasi altro crimine per una precisa serie di ragioni.

Anzitutto, nella quasi totalità dei casi, vi è una successione temporale molto ravvicinata tra l'evento e l'intervento di chi dovrà porre in essere le indagini. Un incidente stradale richiama immediatamente l'attenzione, le richieste di soccorso sono rapide e gli interventi di solito tempestivi.

E qui si manifesta il primo problema, ossia l'elevato numero di soggetti che, con o senza titolo, si trovano ad accedere alla scena, con tutto ciò che intuitivamente ne può conseguire in termini di conservazione e genuinità degli elementi probatori.

In secondo luogo, nella totalità dei casi, i soccorsi stessi non possono che essere prioritari rispetto all'indagine. Si pensi a un sinistro stradale con esiti mortali, che vede coinvolte più persone, alcune delle quali ancora in vita ma intrappolate all'interno dei veicoli o coricate sull'asfalto all'interno del campo del sinistro. Un'ipotesi del genere richiede interventi immediati, talora anche

drastici, finalizzati proprio alla sicurezza delle persone con ovvi ritardi nell'effettuazione delle indagini ed ulteriore rischio di inquinamento delle prove.

Altrettanto necessari ed ineludibili sono, talora, interventi finalizzati alla sicurezza della circolazione. Si pensi ad un veicolo ribaltato in conseguenza dell'incidente ed a rischio incendio che, per ragioni di sicurezza, viene ricoperto di schiuma dai Vigili del fuoco intervenuti; viene da sé che la raccolta di elementi probatori su detto veicolo sarà impossibile.

Soccorso ed indagini sono quindi due esigenze contrapposte, che vanno a cozzare con una scala di priorità precisa ed assolutamente ineludibile.

Quali sono le implicazioni per il rilevatore? Che, sostanzialmente, una successione delle operazioni da compiere deve essere pianificata ed osservata in modo quanto più possibile rigoroso. Quella che segue può essere intesa come una efficace, anche se non esaustiva, elencazione delle attività da svolgere, più o meno nel corretto ordine cronologico, dal momento in cui giungono sul campo del sinistro le forze dell'ordine, che saranno le stesse poi onerate dell'attività di indagine.

Anzitutto, come detto, occorre prestare soccorso alle persone ferite eventualmente ancora sul posto e adoperarsi affinché siano idoneamente e sollecitamente trasportate al più vicino pronto soccorso. Come si vedrà più avanti nel dettaglio, le persone già decedute non possono essere rimosse dalla posizione in cui si trovano senza il nulla-osta rilasciato dall'Autorità giudiziaria, opportunamente informata dal rilevatore stesso.

Dopodiché, in quanto possibile, sarà indispensabile individuare i protagonisti ed acquisirne i documenti di guida e di circolazione.

Quindi sarà necessario individuare gli eventuali testimoni ed isolarli.

Terminati i soccorsi urgenti verrà sgombrato il campo del sinistro ed isolata l'area³¹.

Di fatto è da questo momento che inizia la vera attività investigativa, che si sostanzia nel sopralluogo e negli atti conseguenti: in primo luogo dare un accurato sguardo d'insieme al campo del sinistro, in modo da fissare immediatamente i particolari, prima che l'ambiente si possa modificare. Quindi preoccuparsi della permanenza delle tracce e demarcare gli elementi che dovranno essere rilevati: posizione dei veicoli, punto d'urto, tracce varie, oggetti, cose ed altri elementi essenziali rinvenuti.

Dovrà essere eseguito uno schizzo a vista del campo del sinistro riportandovi tutti gli elementi, specialmente quelli mobili, che dovranno essere rilevati topograficamente. Dovranno essere eseguiti i rilievi fotografici e topografici. Si dovranno raccogliere dai protagonisti, interpellandoli separatamente e secondo le procedure di legge, le informazioni e le dichiarazioni circa le modalità del sinistro. Analogamente si raccoglieranno le dichiarazioni dei testimoni e ogni informazione utile ai fini delle successive

³¹ MORIZIO F., "Infortunistica stradale e rilievi tecnici di P.G.", 2019, www.piemmenews.it. "Un metodo di procedura ideale dovrebbe essere quello di dare al nostro protocollo iniziale di intervento una certa incisività e certezza nel saper individuare il perimetro dell'area che deve essere recintata e isolata, stabilendo da subito una strada per accedervi e una per lasciare la zona interessata e nel contempo cercare di capire chi e con quale ruolo si è reso partecipe ai fatti e chi potenzialmente ha anche potuto contaminare il luogo dove essi sono avvenuti. [...] Nel secondo passaggio si renderà necessario assegnare a un collaboratore il compito di sorvegliare l'area del sinistro stradale isolata e annotare il nominativo di coloro che transitano al suo interno. Con il terzo passaggio sarà indispensabile mettere in atto tutti gli accorgimenti necessari per preservare l'integrità dell'intera area isolata".

indagini. Verranno ispezionati i veicoli per individuare i danni subiti e l'eventuale inefficienza dei dispositivi e degli organi essenziali. Parimenti verranno accertati i danni subiti da cose o strutture (semafori, illuminazione pubblica, piantagioni, colonnine, fontanelle, segnali, e così via) ed ogni situazione preesistente che può essere eventuale causa d'incidente al fine della relativa segnalazione agli enti od ai privati interessati.

Un operatore che abbia chiara questa successione di compiti e di attività è già sulla buona strada per fare un lavoro completo e fornire gli elementi indispensabili a chi dovrà giudicare sulle responsabilità in ordine all'evento.

Risulta evidente, già soltanto osservando l'elenco delle operazioni da compiere e conseguentemente degli atti da redigere, come le indagini di polizia giudiziaria svolte in occasione di un incidente stradale si distinguano in "dirette" ed "indirette".

Le indagini dirette consistono nella rilevazione, localizzazione ed eventuale repertazione di tutto ciò che presenta il campo del sinistro e che può essere in relazione con l'incidente.

Le indagini indirette consistono nell'assunzione di notizie ed informazioni da parte delle persone che sono a conoscenza del fatto o perlomeno in grado di fornire dei particolari inerenti allo stesso.

La distinzione sopra evidenziata è estremamente utile anche dal punto di vista pratico, poiché consente una suddivisione del lavoro tra gli operatori in modo che tutti gli atti vengano posti in essere senza creare sovrapposizioni o duplicazioni.

E' pertanto sulla base di tale distinzione che, nel presente capitolo, vengono analizzati gli atti da redigere e la modalità di esecuzione degli stessi: nella prima parte si vedranno tutti gli atti di indagine diretta e le modalità di accertamento e redazione degli atti tecnici. Una seconda parte sarà viceversa dedicata agli atti di indagine indiretta, alla ricostruzione del sinistro ed alla comunicazione degli elementi rinvenuti all'autorità giudiziaria: la così detta notizia di reato.

2.2 Le indagini dirette. Il sopralluogo sul campo del sinistro. I rilievi urgenti ed irripetibili. Gli accertamenti sulle cose.

Tutti gli atti di indagine diretta trovano la loro fonte primaria nell'articolo 354 del codice di procedura penale, rubricato "*Accertamenti urgenti sui luoghi, sulle cose e sulle persone*", ed in particolare nel primo comma: "*Gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria curano che le tracce e le cose pertinenti al reato siano conservate e che lo stato dei luoghi e delle cose non venga mutato prima dell'intervento del pubblico ministero*".

Ciò, ovviamente, richiede, per l'operatore di polizia, la totale assenza di errori formali o sostanziali particolarmente gravi, poiché gli atti che in questa sede vengono compiuti, contrariamente a tutti gli altri atti del sinistro stradale, non sono atti ripetibili e la nullità dei verbali che ne conseguono può avere conseguenze esiziali.

Che cos'è, in sostanza, il sopralluogo di polizia e il pedissequo verbale di accertamento e rilievi³²?

Si immagini di arrivare sul campo di un sinistro particolarmente complesso, e di farne una ideale fotografia mentale. In seguito si inizierà ad effettuare la documentazione fotografica di tutto quanto visto, dopodiché verranno effettuate le misurazioni dei veicoli e delle tracce reperite ed eventualmente della posizione del corpo della vittima, poi verranno rilevate le caratteristiche dei veicoli, verranno dettagliati i danni, poi ancora verranno individuati eventuali danni al patrimonio o a cose differenti dei veicoli coinvolti. Tutto ciò, individuato nell'attività di sopralluogo, dovrà poi essere verbalizzato nel cosiddetto verbale di accertamento e rilievi³³.

³² PINI E., "Lezioni di Tecniche investigative", Università degli Studi eCampus, "L'attività di sopralluogo rientra tra quelle di competenza esclusiva della P.G. la quale, avvalendosi della criminalistica intesa come quella scienza multidisciplinare che studia il fenomeno criminoso nella sua realtà materiale, statica e dinamica, ricerca le prove e le tracce di chi può averlo commesso. Il sopralluogo, dunque, è l'atto con il quale la P.G. descrive meticolosamente lo stato dei luoghi da lei stessa riscontrato al momento dell'arrivo sulla c.d. "Scena del Crimine". Il procedimento di esame della scena del crimine inizia dal momento in cui viene scoperto, segnalato o individuato un reato, prescindendo dal fatto che la cognizione dello stesso sia avvenuta, da parte della P.G., in maniera diretta od indiretta. Dal momento in cui si è a conoscenza del reato prendono il via le indagini che iniziano con l'immediato avvicinamento alla scena del crimine anche al fine di constatare innanzitutto la veridicità della notizia criminis. Una volta avvisato il magistrato di turno, nelle more del suo arrivo o comunque ogni qualvolta lo stesso, anche verbalmente, autorizzi l'inizio delle attività di sopralluogo, gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria, ai sensi dell'art. 354 c.p.p. "curano che le tracce e le cose pertinenti al reato siano conservate e che lo stato dei luoghi e delle cose non venga mutato prima dell'intervento del pubblico ministero" inoltre "se vi è pericolo che le cose, le tracce e i luoghi indicati nel comma 1 si alterino o si disperdano o comunque si modifichino e il pubblico ministero non può intervenire tempestivamente, gli ufficiali di polizia giudiziaria compiono i necessari accertamenti e rilievi sullo stato dei luoghi e delle cose. Se del caso, sequestrano il corpo del reato e le cose a questo pertinenti" ..

³³ MORIZIO F., "Infortunistica stradale e rilievi tecnici di P.G.", 2019, www.piemmenews.it. "I rilievi descrittivi iniziano dall'individuazione dell'area d'interesse operativo dove sarà possibile individuare le tracce e i reperti. I rilievi descrittivi dovranno essere eseguiti dal generale al particolare, da destra verso sinistra, dal basso verso l'alto, dall'avanti all'indietro. Il rilievo è quell'atto ricognitivo di varia natura, diretto a cercare, riconoscere e fissare sul documento tracce ed elementi utili. Il rilievo può essere di tipo descrittivo, video/fotografico, planimetrico, dattiloscopico, plastico, sulla persona. L'altro grosso filone d'attività facente parte dei rilievi descrittivi consiste nell'osservazione finalizzata all'individuazione degli elementi suscettibili di mutamento, dei quali si dovrà accuratamente prendere nota".

In sostanza è la traduzione verbale di tutto quello che l'operatore vede e fa sul campo del sinistro, l'esposizione della sua parte statica e l'elencazione di tutte le indagini dirette svolte.

Come tale è un atto composito, poiché racchiude in un'unica sede tutta una serie di attività e di elementi rilevati sul campo del sinistro. Inoltre, in quanto atto irripetibile, ne certifica l'esistenza e la veridicità.

Nella pratica operativa è l'atto principale che viene sottoposto al vaglio del pubblico ministero, dei difensori e dei periti delle parti, che tendono a sviscerarlo riga per riga e parola per parola. Deve pertanto essere redatto con un linguaggio il più possibile tecnico, ma chiaro e semplice allo stesso tempo. Deve contenere tutti e solo gli elementi accertati, descritti con il massimo grado di asetticità possibile, senza alcuna considerazione valutativa e/o di carattere personale.

Essendo un atto complesso, è opportuno analizzare separatamente ognuna delle voci che lo possono comporre a seconda delle circostanze, poiché, è bene ribadire, non esistono due campi del sinistro identici tra loro.

In ogni verbale, ed a maggior ragione nel verbale di accertamento e rilievi, è prevista una parte introduttiva contenente gli elementi essenziali, la mancanza dei quali determina nullità del verbale medesimo: data, ora, località, indicazione del verbalizzante. Nonché una serie di elementi la mancanza dei quali non lo rende nullo ma ne vizia comunque l'efficacia. Anzitutto le garanzie difensive fornite ai protagonisti presenti, poi l'indicazione che tutto quanto verbalizzato viene compiuto in regime di rilievi urgenti, ai sensi dell'art. 354 del

codice di procedura penale, ed infine l'indicazione dell'effettivo luogo ed ora di redazione, che ben difficilmente coincide con ora e luogo dell'accertamento.

Qualora poi all'effettuazione dei rilievi dovesse presenziare il difensore della parte, anche questo dato deve essere già in premessa indicato. E' chiaro che questo genere di accertamenti ricade sotto l'egida degli articoli 365 e 366 del codice di procedura penale.

La parte, laddove possibile, deve essere preavvisata della facoltà di nominare un difensore; non sussiste l'obbligo dell'avviso e della presenza dello stesso; né l'obbligo per chi opera di attenderne l'arrivo, trattandosi di atti irripetibili per i quali il ritardo nello svolgimento può essere pregiudizievole. Il difensore, qualora intervenga, può assistere a tutto lo svolgimento presentando richieste, osservazioni e riserve che devono essere menzionate nel verbale stesso. Infine è previsto un termine di tre giorni per il deposito dell'atto nella segreteria del pubblico ministero.

Cronologicamente, il secondo punto che viene trattato nel verbale di rilievi è il c.d. "*stato dei luoghi*", che comprende l'indicazione quanto più possibile esatta del campo del sinistro, la descrizione della configurazione geometrica del campo del sinistro stesso, nonché dell'organizzazione del traffico, delle condizioni ambientali e di circolazione che sono state effettivamente rinvenute nel momento in cui sono stati effettuati i rilievi.

L'eshaustività della descrizione del tratto stradale interessato è fondamentale. Devono esserne specificate sia la struttura, sia l'organizzazione del traffico intesa in termini di segnaletica stradale. Non vanno poi trascurate le

condizioni della pavimentazione e le eventuali anomalie planimetriche od altimetriche.

Infine vanno indicate le condizioni ambientali e di traffico classificabili in termini di luminosità, di condizioni meteorologiche, di fondo stradale, di intensità di traffico, di visibilità e visuale.

Non uno solo di tali elementi può essere trascurato, poiché non se ne può escludere a priori con certezza la rilevanza a fini probatori relativamente alla dinamica del sinistro.

Un capitolo a sé stante, visto che si tratta di eventi conseguenti alla circolazione, meritano ovviamente la segnaletica stradale e l'eventuale presenza, per gli incidenti in un'area di incrocio, di un impianto semaforico. Tali elementi vanno descritti quanto più dettagliatamente possibile, in relazione sia alla loro regolarità intrinseca, sia alla dinamica dell'evento. Qualsiasi irregolarità o difformità della segnaletica deve essere dettagliatamente descritta; così come qualsiasi eventuale malfunzionamento di un impianto semaforico.

2.3 Le indagini dirette. Le misurazioni e le tracce

Sino a qui, in sostanza, sono stati analizzati elementi fissi o condizioni stradali od ambientali che non richiedono particolari metodi di localizzazione spaziale. Da qui in avanti ci si addentra invece nella localizzazione spaziale sulla *scena criminis* dei cosiddetti "*elementi variabili*" ossia i mezzi di trasporto

coinvolti; i corpi delle eventuali vittime; le tracce reperite sul campo del sinistro³⁴.

Prima, tuttavia, di addentrarci nell'analisi di ciascuno di essi dobbiamo capire come si effettuano le misurazioni nell'infortunistica stradale. Diversi sono i sistemi utilizzati per il rilievo planimetrico ed altimetrico del terreno: alcuni richiedono l'uso di strumenti e conoscenze tecniche normalmente non richieste agli operatori di Polizia. Altre procedure sono invece più alla portata di chiunque, e permettono di ottenere risultati equivalenti a quelli che si possono ottenere con attrezzature sofisticate. Questi ultimi sistemi di rilevazione sono quelli conosciuti come il *"metodo delle triangolazioni o per capisaldi"* e il *"metodo delle perpendicolari o degli angoli retti"*.

Tali metodi sono alternativi tra loro, ma possono anche essere usati congiuntamente per rilevare elementi di diversa conformazione. Così, ad esempio, si può ricorrere al metodo delle triangolazioni per la localizzazione dei veicoli in posizione terminale, ed al metodo delle perpendicolari per rilevare l'andamento delle tracce di frenata. Ciascuno di tali metodi ha vantaggi e svantaggi: le triangolazioni, come verranno chiamate d'ora in poi, che

³⁴ MAGNATERRA F., CARROZZI P. – *"L'incidentalità stradale. Implicazioni giuridiche, analisi statistica del fenomeno, tecniche investigative"* Città metropolitana di Roma Capitale – I Working Paper dell'Ufficio Studi - n°36, febbraio 2016, p. 91. *"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)".*

consistono nella misura della distanza di ogni punto da rilevare da due capisaldi prescelti o prefissati, possono essere impiegate sempre ed ovunque e sono più precise³⁵. Le perpendicolari, che consistono nella misura di due distanze lungo direzioni ortogonali, trovano facile applicazione nei centri urbani in cui il reticolo viario si sviluppi in modo regolare con strade rettilinee o quasi e margini ben demarcati, e pertanto non sono consigliate in strade con andamento curvilineo o in incroci irregolari. Sicuramente è un metodo meno preciso soprattutto se eseguito con poca attenzione³⁶.

Ma il primo elemento che deve essere definito è il caposaldo.

E' un punto fisso, cioè non soggetto a prossime modificazioni, che rimane individuabile con il trascorrere del tempo, al quale devono essere ricondotte le misurazioni della nostra rilevazione. Generalmente si è soliti distinguere i capisaldi in principali ed ausiliari. I primi sono fissi ed inamovibili nel tempo

³⁵ VINCENZOTTO M., *"I rilievi planimetrici sulla scena del crimine"*, 2020, Safetysecuritymagazine.com. *"Il sistema della triangolazione si basa sulla costruzione ed esatta determinazione di tanti triangoli quanti sono gli elementi da rilevare. A partire da due punti fissi, denominati caposaldi, che devono essere perfettamente individuabili a distanza di tempo, si costruisce la base del triangolo. Dagli estremi della base, si eseguono le misurazioni in modo che l'elemento da fissare costituisca il vertice del triangolo, i lati del quale sono costituiti dalle misurazioni che congiungono gli estremi della base all'elemento da misurare. Ciò significa che per ogni punto da rilevare vanno effettuate le misurazioni da questo elemento ad almeno due capisaldi, in maniera tale da ottenere un "doppio controllo" per ogni punto rilevato. Il sistema della triangolazione è il più laborioso tra i due precedentemente citati, ma è il più sicuro e preciso. Al momento della realizzazione della planimetria, a seguito di misurazioni effettuate con il sistema della triangolazione, qualora ci fossero delle misurazioni errate risulterebbe evidente sia effettuando il disegno planimetrico a mano sia con un software di disegno tecnico, in quanto le misure rilevate a partire dai caposaldi non coinciderebbero"*.

³⁶ VINCENZOTTO M., cit. *"Per utilizzare il metodo delle rette ortogonali, o delle coordinate cartesiane, occorre partire da un punto fisso, detto caposaldo, dal quale tracciare la base del sistema. Gli elementi da fissare vengono misurati a partire da specifici punti della base, mediante la costruzione di tante rette ortogonali che congiungono i singoli elementi da fissare ai rispettivi punti di origine collocati sulla base stessa. Naturalmente le distanze fra il caposaldo e i punti di intersezione fra rette ortogonali e base devono essere misurate. Utilizzando la tecnica delle rette ortogonali, il rilievo risulta più veloce rispetto al sistema della triangolazione ma qualora si commettesse un errore risulterebbe difficile da identificare. Inoltre, potremmo rischiare di commettere un errore di misurazione in un punto iniziale e "portarci" l'errore per tutti i punti a seguire, falsando totalmente il rilievo planimetrico e di conseguenza la ricostruzione della dinamica del sinistro in esame"*.

come gli spigoli delle case o delle recinzioni, i delineatori di cemento, le pietre ettometriche, le spallette dei parapetti e dei ponti, gli angoli (generalmente ideali) dei marciapiedi. I secondi, invece, non esistono nella realtà materiale ma vengono di volta in volta ricavati, attraverso misurazioni, dai capisaldi principali per esigenze di rilevazione.

Nelle triangolazioni devono essere individuati due capisaldi, che costituiscono i vertici della base di tutti i triangoli che si andranno a determinare durante la misurazione. Ma qualora i capisaldi disponibili siano insufficienti in relazione all'ampiezza della zona da rilevare o quando gli stessi siano ad eccessiva distanza fra loro si possono, come detto, creare dei capisaldi ausiliari.

Al rilevamento si procede eseguendo due misurazioni per ogni punto da rilevare, una con origine da ciascuno dei due capisaldi. Si tratta di geometria semplice: data infatti la misura della base di un triangolo e data la lunghezza dei lati, il vertice, che è poi ciò che interessa localizzare, può essere uno ed uno solo punto in un piano cartesiano.

Con il metodo delle perpendicolari, o degli angoli retti, occorre operare avvalendosi di un unico caposaldo dal quale si diparte un "*allineamento base*" rettilineo che non è difficile individuare, in particolare in una strada urbana ad andamento regolare con margini netti, appoggiandosi sul filo di un fabbricato o sul cordolo di un marciapiede. Si procederà quindi al rilevamento di tutti i punti che interessano, proiettandone le rispettive posizioni sull'allineamento mediante linee perpendicolari. Per ogni punto da rilevare si misura la distanza

dall'allineamento e la distanza tra il punto di caduta della perpendicolare ed il punto di origine delle misurazioni.

Come detto, rispetto alle triangolazioni, il sistema delle perpendicolari determina minore precisione, poiché nella realtà è raro che il nostro allineamento base sia effettivamente rettilineo, così come nella rilevazione su strada è ben difficile riuscire a tracciare delle perpendicolari precise al centimetro. Il vantaggio tuttavia è rappresentato dal rendere le misurazioni usualmente più agevoli e veloci e dall'essere particolarmente indicato nei casi di veicoli allineati.

Nulla vieta che i due metodi possano venire combinati ed utilizzati nello stesso rilievo, poiché, al tirar delle somme, quello che conta, è la corretta localizzazione spaziale di tutti gli elementi rinvenuti e la capacità di descrivere ognuno di tali punti nel verbale di accertamento e rilievi.

Ora, stabilito come vadano prese le misure, bisogna vedere in concreto cosa misurare, ossia quali siano i punti da rilevare caso per il caso ed elemento per elemento, tenendo presente che le misurazioni riguarderanno quelli che abbiamo definito elementi variabili del campo del sinistro: veicoli a quattro ruote; veicoli a due ruote; corpi umani; tracce di frenata, scarrocciamento o abrasione; parti staccate di veicoli o tracce di proiezione; tracce di liquidi.

La figura geometrica a cui i veicoli a quattro ruote possono maggiormente somigliare è quella del rettangolo, quindi per fissarne la posizione ed anche l'ingombro è sufficiente individuare la posizione degli estremi di una fiancata (oppure della parte anteriore del veicolo, anche se la

fiancata è sempre preferibile), perché, con le misure della larghezza e della lunghezza, la loro intera figura resti determinata. Non cambia la procedura quando si tratta di rilevare topograficamente veicoli lunghi o complessi, un autosnodato o un autoarticolato ad esempio. Aumenterà solo il numero dei punti da mappare.

Per la rilevazione dei veicoli a due ruote si dovranno invece, considerare i mozzi delle loro ruote ed il manubrio. In questo modo si ottiene non solo la posizione esatta sulla strada, ma anche il fianco sul quale sono stati rinvenuti a contatto con il suolo.

Nei sinistri stradali con esiti mortali, nei quali il decesso sia stato immediato ed il corpo della vittima sia rimasto sul sedime, lo stesso dovrà altresì essere individuato in planimetria. Qualora tuttavia il corpo sia stato sottoposto ad eccessiva manipolazione da parte dei soccorritori al fine di praticargli terapie mediche, rispetto alla sua posizione terminale, sarà sufficiente una descrizione sommaria. Negli altri casi le misure da effettuare dipendono in realtà dalla posizione assunta sulla strada. Nell'ipotesi più articolata, ossia quella in cui il corpo si presenti con braccia e gambe divaricate, le misurazioni dovranno essere effettuate dalla testa, dalla mano destra, dalla mano sinistra, dall'ombelico, dal piede destro, dal piede sinistro. Nei casi in cui venga rinvenuto raggomitato o disteso con le braccia lungo il corpo sarà sufficiente determinare la posizione di testa e piedi, in sostanza gli estremi, per

localizzarlo nello spazio accompagnandolo da una descrizione esaustiva della postura nel verbale di accertamenti³⁷.

Anche la rimozione del cadavere dal sedime stradale, purtroppo, è una operazione che compete alla polizia giudiziaria operante, per quanto moralmente probante.

Salvo in casi eclatanti, quali decapitazione o smembramento del corpo nell'evento, la declaratoria circa il decesso spetta al medico-legale, che interverrà sul posto dopo la constatazione di decesso del medico dell'ambulanza di primo soccorso. L'operatore acquisirà dal primo personale medico la copia del verbale di intervento, con l'annotazione del decesso della persona, unitamente al tracciato dell'elettrocardiogramma inevitabilmente effettuato.

Quindi verrà richiesto l'intervento sul posto del medico-legale, poiché solo la certificazione dello stesso rappresenterà il documento ufficiale attestante il decesso della persona. Una volta ottenuto il verbale del medico-legale di constatazione del decesso, si potrà richiedere al pubblico ministero l'autorizzazione alla rimozione del cadavere³⁸.

³⁷ MAGNATERRA F., CARROZZI P., cit., p.78, *“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)”*.

³⁸ MORIZIO F., *“Infortunistica stradale e rilievi tecnici di P.G.”*, 2019, www.piemmenews.it, *“La vittima non dovrà essere assolutamente rimossa sino al termine dei rilievi personali, delle misurazioni, delle riprese fotografiche e videografiche e, naturalmente, sino all'autorizzazione del Pubblico Ministero”*.

Solo dopo che il pubblico ministero, che potrebbe viceversa decidere di recarsi personalmente in loco prima di autorizzare, concede il proprio nulla osta verbale alla rimozione, è possibile redigere il verbale di rimozione del cadavere, che sarà trasportato presso l'istituto di medicina legale dove rimarrà a disposizione dell'autorità giudiziaria per l'eventuale autopsia.

Nel caso poi che non sia stato possibile identificare sul luogo del sinistro la vittima poiché questa non ha documenti al seguito, si compilerà il verbale di rimozione indicando che il cadavere è di persona sconosciuta e se ne elencheranno le caratteristiche fisiche e somatiche, in vista del successivo riconoscimento presso l'Istituto di medicina legale ove il corpo viene ricoverato, dove verranno indicati i dati del parente che riconosce la salma ed i dati anagrafici del *de cuius*.

Infine dovrà essere cura degli operanti identificare i prossimi congiunti della vittima secondo la nozione del codice penale: ascendenti, discendenti, coniuge, fratelli, sorelle, affini nello stesso grado, zii e nipoti, i cui nominativi dovranno essere forniti al magistrato.

E veniamo alle "*tracce*", quello che forse è l'elemento più complesso nel quadro dei rilievi di un sinistro stradale.

A tale categoria appartengono elementi probatori estremamente eterogenei tra di loro, riassuntivamente indicabili in frenate, scarrocciamenti, abrasioni o incisioni, parti staccate di veicoli o tracce di proiezione, tracce di liquidi. Premettendo che nel verbale di rilievi vanno descritte tutte

separatamente e dettagliatamente, è qui necessario analizzarle singolarmente e nel dettaglio, sia a fini descrittivi che di rilevazione e misurazione.

Partiamo dalle frenate. Gli pneumatici dei veicoli, se sottoposti ad azione frenante meccanica durante la marcia, lasciano sul piano stradale orme di intensità diversa in conseguenza dell'abrasione che subiscono durante l'attrito radente con il suolo. Pertanto per un buon rilevamento delle tracce di frenata sarà necessario saperle sicuramente attribuire al veicolo che le ha prodotte e misurarle, rammentando che dove si presentino irregolari si dovrà scomporle in vari punti. Se il loro andamento è rettilineo saranno sufficienti due punti, iniziale e finale. Se il loro andamento è, viceversa, curvilineo non basteranno le estremità ma dovranno essere scomposte in tanti punti quanti sono i cambiamenti di traiettorie.

Dovranno poi essere annotate le loro caratteristiche di intensità, che può essere definita continua, discontinua, regolare, irregolare, lieve, marcata, degradante o crescente, accentuata, leggera o appena percettibile.

Dovrà essere indicato il loro andamento rispetto all'asse stradale: parallelo, obliquo verso destra o sinistra rispetto all'asse, con andamento sinuoso o serpeggiante, sovrapposte o disposte su più linee e tracce, intersecanti tra loro, curvilinee, discostate o divergenti, e via dicendo.

Infine sarà necessario metterle in relazione sia al tipo, sia alle condizioni contingenti della pavimentazione ed anche al tipo ed allo stato degli pneumatici che le hanno prodotte.

Lo scarrocciamento, come la frenata, è un'impronta lasciata al suolo dagli pneumatici di un veicolo, ma è tale quando il veicolo stesso si muove sul proprio asse in modo trasversale per effetto di un urto laterale con perdita di aderenza. Gli pneumatici lasceranno sull'asfalto delle tracce oblique rispetto alla battistrada. Il metodo di rilevamento topografico è analogo rispetto a quello delle frenate così come la descrizione degli stessi nel verbale.

L'incisione del sedime stradale è invece un segno o taglio profondo lasciato sul sedime stradale dal contatto di parti del veicolo non gommate, che nella sua versione più lieve si definisce abrasione. Nella realtà è usuale rinvenirne nei casi di sinistri che vedono coinvolti motocicli, oppure nel caso di sinistri che determinino agli autoveicoli danni alle strutture particolarmente rilevanti, spesso con esplosione od avulsione di uno o più pneumatici. Anche in questo caso il metodo di rilevamento non differisce da quello visto per le frenate.

L'urto violento tra veicoli, ovvero tra questi e gli ostacoli della strada, poi, produce la rottura delle parti più rigide e più fragili. I frammenti, di varia grandezza, sono solitamente proiettati a varia distanza nella zona del sinistro, a causa dell'energia applicata. La rilevazione delle tracce di proiezione e delle parti staccate da veicoli è effettuata sempre inscrivendole entro figure circolari e misurando la distanza del loro centro dal caposaldo e dall'allineamento base o dai capisaldi, a seconda del metodo usato. Non sempre la zona di più denso rinvenimento dei frammenti rappresenta l'esatto punto d'urto. I frammenti staccati da un veicolo in movimento, obbedendo alle leggi della fisica, tendono

a conservare la loro velocità e percorrono un certo spazio prima di cadere al suolo. Ovviamente tali tracce vanno misurate e mappate in quanto si abbia una ragionevole certezza che non siano state spostate dalla posizione terminale. Inoltre gli oggetti devono anche essere descritti, nei danni e nelle rotture che hanno subito, come elementi atti a permettere la ricostruzione delle fasi del sinistro ed a valutare l'intensità e la direzione degli urti.

Le tracce di liquidi, infine, sono di due tipologie: quelle biologiche, causate dalle conseguenze degli impatti sul corpo degli esseri umani ovvero quelle non biologiche, riferibili ai veicoli, che si possono formare per la rottura dei vari contenitori. Si rilevano come le tracce di proiezione e di parti staccate di veicoli se hanno struttura a pozza, ossia inscrivendole in figure geometriche circolari o ellittiche, oppure come le tracce di frenata se hanno struttura a scia.

E' possibile, anche se non frequentissimo nella pratica dell'infornistica, che, oltre alla documentazione, si renda necessaria la completa repertazione di una o più tracce, in particolare laddove si tratti di incidenti stradali mortali plurimi, con fuga o altre complicità, in cui può essere opportuna l'acquisizione e la conservazione di determinati elementi di prova per ulteriori esami più specifici successivi.

In tal caso la scaletta delle operazioni da compiere è una ed una sola: ricerca, identificazione, campionamento, conservazione.

Date per acquisite le prime due attività, afferenti al sopralluogo, alla misurazione ed alla foto/video documentazione, in sede di campionamento e conservazione la regola aurea consiste nel verbalizzare tutte le attività per

consentirne il tracciamento. Ciò al fine di garantire una effettiva utilizzabilità probatoria ed evitare possibili contestazioni in sede dibattimentale³⁹. In sostanza per ogni traccia, affinché diventi prova, deve essere possibile ricostruire la filiera percorsa dal momento del rilevamento sulla scena del crimine quantomeno a quello in cui viene conferita per l'analisi.

La descrizione nel relativo verbale deve rispondere alle solite domande: cosa è stato repertato; dove è stato repertato; quando è stato repertato; come è stato repertato; perché è stato repertato e da chi.

Esistono, poi, altri accertamenti tecnici, ulteriori rispetto alle misurazioni, che devono essere compiuti, sui veicoli coinvolti, da parte dell'operatore e che sono diretti a verificare le caratteristiche strutturali degli stessi, con preciso riferimento alla loro efficienza.

Chiaramente il livello di competenza richiesto non potrà essere quello di un professionista che operi su veicoli o di un perito⁴⁰, ma è comunque

³⁹ MORIZIO F., *"Infortunistica stradale e rilievi tecnici di P.G."*, 2019, www.piemmenews.it, p. 2, *"In particolar modo dovrà essere individuata la eventuale presenza di macchie di sangue, annotando la posizione, il grado di coagulazione e soprattutto il tipo di macchie [...] E' indispensabile che la registrazione e il trasporto delle prove sia affidata alla stessa persona per evitare contaminazioni; per evitare contaminazioni è necessario anche sostituire i guanti in lattice che si utilizzano ogni qual volta tocchiamo un oggetto da repertare, altrimenti non facciamo altro che spostare le tracce da un oggetto all'altro noi stessi"*.

⁴⁰ MAGNATERRA F., CARROZZI P., cit., p.84-85, *"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. [...]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*

importante che anche tali elementi siano stati accertati e visionati nell'immediatezza del fatto, per fornire elementi probatori potenzialmente utili o escludere determinate cause⁴¹.

Preliminarmente verranno verificati gli pneumatici, per accertare la congruità con quanto autorizzato sulla Carta di circolazione e, con quanta più precisione possibile, lo stato di usura.

Si dovranno poi verificare gli organi di guida e frenatura; gli organi di illuminazione con particolare riguardo agli indicatori di direzione; la condizione delle cinture di sicurezza, dalle quali si può dedurre l'uso o l'omesso uso delle stesse; quando possibile, la marcia inserita nel veicolo. Si dovranno poi indicare, laddove rilevabili, i chilometri percorsi dal mezzo.

Nel caso che il sinistro coinvolga motocicli si dovrà indicare inoltre la posizione del selettore luci, la tipologia ed omologazione del casco protettivo indossato da conducente e passeggero. Nel caso che il sinistro coinvolga autocarri adibiti a trasporto di cose si dovranno verificare tara, portata e massa complessiva a pieno carico, nonché posizionamento e condizioni del carico stesso.

Anche i danni occorsi ai veicoli devono essere descritti in modo il più possibile dettagliato e tecnico, facendo riferimento sia alle parti dei veicoli, sia alla tipologia di danno riscontrato. Genericamente ciò che si rileva sui veicoli può essere inquadrato nelle seguenti categorie: danni, avarie, deformazioni.

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".

⁴¹ MORIZIO F., cit., p. 3 "In un veicolo da rimuovere, ad esempio, si dovrà tenere conto dello stato del motore, della leva del cambio, del cronotachigrafo, dei dispositivi di illuminazione, della leva del freno e della presenza di tracce o oggetti a bordo del veicolo stesso e di tutti gli altri particolari presenti".

I danni possono essere diretti, ossia causati nell'impatto; di consenso, ossia causati da altri danni o deformazioni verificatesi nell'impatto; di riflesso, ossia causati dagli impatti nella traiettoria successiva all'urto primario. Possono consistere in introflessioni, curvature verso l'interno, o estroflessioni, curvature verso l'esterno. Possono genericamente definirsi esigui, superficiali, lievi, notevoli, rilevanti, gravi e gravissimi.

Con avaria si intende un danno di entità tale da compromettere la funzionalità di un dispositivo, di un intero apparato o del veicolo.

Le deformazioni, infine, sono le alterazioni della forma del veicolo dovute all'impatto, ed in tal caso si definiranno "*dirette*", o all'espandersi della linea d'urto sopportata da altre parti del veicolo, ed in tal caso si definiranno "*di consenso*".

Usualmente la descrizione dei danni nel verbale di rilievi si redige partendo da quelli rilevati nel presumibile punto d'urto primario, quindi i danni diretti, in seguito quelli di consenso, ed infine quelli riflessi. Non è tuttavia una regola fissa.

Di solito la parte terminale del verbale ricomprende tutti i danni occorsi a quello che, nel campo del sinistro, non è un veicolo né una persona. Tali danni dovranno allo stesso modo essere descritti in modo il più possibile dettagliato e gli eventuali oggetti danneggiati, pali semaforici, pali della segnaletica stradale, lampioni della pubblica illuminazione, alberi, cassonetti dei rifiuti, recinzioni e così via, vanno rilevati con i sistemi di misurazione indicati e riportati nella planimetria.

L'articolo 354 c.p.p., infine, prevede il sequestro del "corpo del reato" e delle "cose a questo pertinenti". Che, in infortunistica stradale, equivale a dire fondamentalmente veicoli coinvolti o caschi protettivi ove obbligatori⁴².

2.4 Le indagini dirette. I rilievi fotografici

Un discorso a sé meritano i rilievi fotografici.

A completamento degli accertamenti tecnici che la polizia giudiziaria esegue in occasione di un sinistro stradale è infatti fondamentale effettuare delle riprese fotografiche che documentino la località in cui si è verificato l'incidente, l'eventuale posizione del corpo della vittima, la posizione terminale dei veicoli coinvolti, le tracce reperite sul campo del sinistro, i danni riportati dai veicoli, i danni al patrimonio. In sostanza tutti gli elementi rilevati e già descritti nel verbale di accertamenti e rilievi urgenti⁴³.

Va precisato tuttavia che la fotografia dà una visione prospettica parziale dello spazio ripreso, a differenza della planimetria, che è la proiezione verticale, su un piano orizzontale, dei vari punti del terreno da rilevare.

⁴² MAGNATERRA F., CARROZZI P., cit., p.65-66 "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".

⁴³ MORIZIO F., "Infortunistica stradale e rilievi tecnici di P.G.", 2019, www.piemmenews.it, p. 3 "La tecnica video/fotografica possiede un alto valore probatorio e consente eventuali ingrandimenti di dettagli sfuggiti ad una prima osservazione. L'area interessata deve essere fotografata da più punti di osservazione, secondo una successione logica che consenta una ricostruzione di tipo panoramico dell'intera scena del sinistro stradale, per poi passare ai particolari"

Come tale la documentazione fotografica non può essere considerata che come ausiliaria della planimetria, pur rivestendo un complemento di rilevante utilità, per la possibilità che ha di riprodurre con immediatezza situazioni che il disegno potrebbe non evidenziare con chiarezza⁴⁴.

Le fotografie del campo del sinistro stradale devono essere eseguite subito dopo l'incidente e prima che i veicoli vengano rimossi dalla loro posizione originaria. Devono essere eseguite da diversi punti di vista e, secondo la tecnica della fotografia giudiziaria, partendo dal generale e scendendo al particolare.

Le fotografie dovranno poi essere riunite in un fascicolo fotografico, la cui esecuzione dovrà essere cristallizzata in un apposito verbale, ai sensi dell'art. 357 comma 2 lett. F, del codice di procedura penale. Ognuna delle foto dovrà avere una didascalia, nella quale verrà descritto quanto riprodotto nel singolo fotogramma ed indicata, ove necessario, la posizione da cui il fotogramma è stato scattato.

⁴⁴ VINCENZOTTO M., "I rilievi planimetrici sulla scena del crimine", 2020, Safetysecuritymagazine.com. "È importante seguire la corretta procedura per la realizzazione del fascicolo fotografico. Innanzitutto la scena dev'essere fotografata nel suo insieme con una panoramica dell'area di interesse e, quando possibile, anche di angolazioni diverse (controcampo e ai «lati» della scena). Si procede fotografando dal generale al particolare, passando dalle fotografie panoramiche della scena alle foto dei veicoli coinvolti nell'incidente, con ripresa dei particolari, delle deformazioni, dei danni e ogni ulteriore particolare di interesse. La rappresentazione fotografica dei veicoli incidentati sono importanti per consentire al Consulente sia di verificare quali parti sono entrate in collisione, sia di accertare la direzione della forza che ha prodotto le deformazioni con il fine di determinare le traiettorie originarie dei veicoli negli istanti antecedenti lo scontro. Oltre alla rappresentazione fotografica degli elementi indicati, ne vengono scattati altri per rappresentare tutti gli elementi e i particolari che possono avere significativa attinenza con il sinistro in esame (tracce, detriti ecc.). Vengono infine realizzati ulteriori scatti per riprendere la conformazione ambientale e stradale del luogo del sinistro, così da far emergere le particolarità della zona quali variazioni altimetriche, possibilità di visuale, ostacoli ecc. Le fotografie realizzate nell'immediatezza sono quindi importanti perché vedere l'intera scena dell'incidente consente di avere una prima idea di come possono essersi svolti i fatti, per lo meno in via generale. Si rivelano spesso fondamentali anche perché permettono di verificare l'esatta posizione degli elementi fissati con le misurazioni, oltre a poter aiutare in caso di necessità di ricollocamento degli elementi a seguito di misurazioni errate".

E veniamo all'ordine in cui devono preferibilmente essere effettuati i fotogrammi, secondo quanto previsto dalle migliori teorie sulla fotografia giudiziaria.

Anzitutto verranno effettuate delle riprese "panoramiche"⁴⁵, che servono a ritrarre tutto il campo del sinistro, con i mezzi nelle posizioni di quiete assunte dopo l'urto. Per ottenerle l'operatore deve mettersi nella posizione di percorrenza di ciascuno dei conducenti oppure nella posizione di attraversamento del pedone. Qualora sul luogo del sinistro siano stati sentiti uno o più testimoni, può essere utile effettuare un fotogramma del campo del sinistro nella posizione in cui il teste ha dichiarato di avere assistito all'evento.

In seguito si procederà con le riprese "analitiche"⁴⁶, ossia le foto relative a particolari e a dettagli, preferibilmente da effettuarsi in quest'ordine: posizione terminale dei veicoli in campo stretto; posizione del cadavere ed

⁴⁵ MAGNATERRA F., CARROZZI P., "L'incidentalità stradale. Implicazioni giuridiche, analisi statistica del fenomeno, tecniche investigative" Città metropolitana di Roma Capitale – I Working Paper dell'Ufficio Studi - n°36, febbraio 2016, p.88-89. "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. [...] 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)".

⁴⁶ MAGNATERRA F., CARROZZI P., cit., p. 89. "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".

eventuali fotogrammi pertinenti allo stesso quali tracce biologiche, arti avulsi, scarpe od oggetti proiettati nell'impatto; posizione delle tracce sul terreno, in ordine, per ciascun veicolo, a partire dalla più lontana dal punto d'impatto; eventuali ostacoli alla visuale nelle direzioni di marcia dei protagonisti; veicoli coinvolti, per i quali la tecnica suggerisce di rilevare quattro fotografie per ogni veicolo secondo gli assi longitudinali e trasversali dello stesso; danni ai veicoli, ripresi con l'apparecchio posto perpendicolarmente all'oggetto che interessa e in posizione centrale alla parte da fotografare, evitando zone d'ombra, violenti contrasti di luce e dettagli eccessivamente risaltati, con una distanza dall'obiettivo non superiore a 3-5 metri; danni al patrimonio.

2.5 Le indagini dirette. I rilievi urgenti ed irripetibili. Gli accertamenti sulle persone. I protagonisti del sinistro. La guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope.

Sinora abbiamo circoscritto l'analisi dei rilievi urgenti ed irripetibili alle cose. Veniamo ora agli accertamenti sulle persone, il che vale ad affrontare l'argomento, ormai purtroppo usuale, della guida in stato di ebbrezza alcolica e sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope.

L'obiettivo del presente lavoro non è dilungarsi sulle conseguenze sulla guida dell'assunzione di sostanze alcoliche⁴⁷, stupefacenti o psicotrope⁴⁸. Per

⁴⁷ MAGNATERRA F., CARROZZI P. – *“L'incidentalità stradale. Implicazioni giuridiche, analisi statistica del fenomeno, tecniche investigative”* Città metropolitana di Roma Capitale – I Working Paper dell'Ufficio Studi - n°36, febbraio 2016, p.35. *“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*

comprenderle, purtroppo, è sufficiente sfogliare le pagine di cronaca di un quotidiano o guardare un qualsiasi telegiornale. Lo scopo, viceversa, è quello di fornire una modalità tecnico-operativa corretta di svolgimento delle indagini che consentano in dibattimento di ipotizzare, a carico dell'imputato, le aggravanti di cui ai commi 2, 3 e 4 dell'articolo 589 bis.

La legge 41 ha voluto affrontare in modo diretto e dettagliato tale tematica, mediante l'inserimento nell'art. 359 bis del comma 3 bis, che disciplina le ipotesi di prelievi coattivi di campioni biologici su persone viventi nei casi di omicidio e lesioni personali stradali.

Ma andiamo con ordine.

L'art. 186 del codice della strada stabilisce le ipotesi nelle quali in cui un conducente di qualsiasi veicolo può essere sottoposto ad accertamenti sullo stato di ebbrezza alcolica. Sostanzialmente si procederà nel caso in cui vi sia stato un accertamento preliminare positivo con strumentazione idonea; oppure

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".

⁴⁸ MAGNATERRA F., CARROZZI P., cit., p. 50. "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 variarne 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".

in ogni caso di incidente; oppure ancora quando si abbia ragione di ritenere che il conducente sia in stato di ebbrezza avvalendosi di indici sintomatici di comune esperienza⁴⁹.

La seconda ipotesi, dissertando di omicidio stradale, è quella che ci riguarda direttamente e che permette di sgombrare subito il campo da equivoci. In tutti i casi di incidente, indipendentemente da tipologia e gravità, tutti i conducenti possono essere sottoposti ad accertamenti sullo stato alcolemico⁵⁰. Nei casi dei sinistri più gravi, in particolare per incidenti mortali, buona norma investigativa per gli operatori di polizia sarebbe quella di sostituire il “*possono*” o il “*hanno la facoltà*” con un “*devono*”, quantomeno implicito.

⁴⁹ Art. 186 C.d.S. 3. Al fine di acquisire elementi utili per motivare l'obbligo di sottoposizione agli accertamenti di cui al comma 4, gli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, secondo le direttive fornite dal Ministero dell'interno, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono sottoporre i conducenti ad accertamenti qualitativi non invasivi o a prove, anche attraverso apparecchi portatili.

4. Quando gli accertamenti qualitativi di cui al comma 3 hanno dato esito positivo, in ogni caso d'incidente ovvero quando si abbia altrimenti motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trovi in stato di alterazione psicofisica derivante dall'influenza dell'alcool, gli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, anche accompagnandolo presso il più vicino ufficio o comando, hanno la facoltà di effettuare l'accertamento con strumenti e procedure determinati dal regolamento.

5. Per i conducenti coinvolti in incidenti stradali e sottoposti alle cure mediche, l'accertamento del tasso alcolemico viene effettuato, su richiesta degli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, da parte delle strutture sanitarie di base o di quelle accreditate o comunque a tali fini equiparate. Le strutture sanitarie rilasciano agli organi di Polizia stradale la relativa certificazione, estesa alla prognosi delle lesioni accertate, assicurando il rispetto della riservatezza dei dati in base alle vigenti disposizioni di legge. Copia della certificazione di cui al periodo precedente deve essere tempestivamente trasmessa, a cura dell'organo di polizia che ha proceduto agli accertamenti, al prefetto del luogo della commessa violazione per gli eventuali provvedimenti di competenza. Si applicano le disposizioni del comma 5-bis dell'articolo 187.

⁵⁰ ANCILLOTTI M., CARMAGNINI G., “*Il nuovo reato di omicidio stradale*”. Maggioli Editore, 2016, pp. 143-144 “*Si può quindi affermare che le nuove disposizioni, nel caso di incidente stradale mortale, ovvero con lesioni gravi o gravissime, determineranno sempre e comunque un accertamento atto a stabilire l'alcolemia del conducente o se questo si trovava sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope, sia che la persona si sottoponga spontaneamente ai prelievi, ovvero anche dove sia stato necessario ricorrere all'accertamento coattivo. Per cui, fermo restando l'autonomo reato di rifiuto di sottoporsi agli accertamenti, questi saranno eseguiti anche coattivamente ove ricorrano i reati di cui agli articoli 589-bis o 590-bis c.p.*”

Chiaramente, accertare lo stato di ebbrezza o il reato di rifiuto di sottoporsi agli accertamenti porta con sé una serie di adempimenti non solo amministrativi ma anche di polizia giudiziaria. Infatti la persona sottoposta ad accertamento tecnico con etilometro sul posto o a prelievi presso una struttura sanitaria, è oggetto, senza ombra di dubbio, di un accertamento urgente sulla persona ai sensi dall'art. 354 comma 3 del codice di procedura penale.

In primo luogo deve ricevere le garanzie difensive, ossia essere avvisata della facoltà di farsi assistere da un difensore di fiducia, che può presenziare alle operazioni che seguiranno senza che l'organo di Polizia abbia obbligo di preavviso né di attesa oltre un termine minimo, stante l'estrema irripetibilità di tali accertamenti.

Pertanto, nel luogo e nell'immediatezza del fatto, il primo atto che si andrà a redigere sarà un verbale di identificazione, elezione di domicilio e nomina di difensore che conterrà tutte le garanzie difensive del caso.

L'atto fondamentale ed indefettibile, tuttavia, è un verbale di accertamenti urgenti che dovrà contenere, a pena di nullità, gli elementi obbligatori già descritti per gli accertamenti sulle cose; l'indicazione che le garanzie difensive sono state effettivamente fornite; la descrizione degli elementi legittimanti l'esecuzione della prova; la descrizione dello stato sintomatico del soggetto; ma soprattutto la descrizione degli accertamenti

compiuti mediante etilometro, unico strumento probatorio idoneo⁵¹ al di fuori degli esami ematochimici, con i relativi scontrini rilasciati dall'apparecchiatura.

Per l'ipotesi di accertamento presso strutture ospedaliere a carico di soggetto ricoverato, invece, è necessario fare due ipotesi distinte.

Qualora ci si avvalga di esiti di esami effettuati per ragioni cliniche non è richiesto l'assenso del soggetto, né la preventiva comunicazione allo stesso, poiché questo non rientra nel regime degli accertamenti urgenti ed irripetibili di cui all'art. 354. Semplicemente vengono acquisiti quali prove i referti medici ospedalieri.

Qualora, al contrario, non siano stati effettuati esami ematochimici per ragioni cliniche, ma sia necessario richiederli esclusivamente ai fini dell'accertamento dell'alcolemia, viceversa ci si trova nel regime di cui all'art. 354, con quel che ne consegue in materia di comunicazione e richiesta di consenso dell'indagato.

L'accertamento della guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope, viceversa, presenta aspetti di complicazione ben più rilevanti, per motivi del tutto intuitivi.

Anzitutto la prima differenza rispetto allo stato di ebbrezza sta nel fatto che le sostanze stupefacenti o psicotrope sono molteplici e, purtroppo, in

⁵¹ MAGNATERRA F., CARROZZI P., cit., p. 45. *"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"*.

continuo aumento ed evoluzione⁵², per cui la sintomatologia non può che essere differente da uno stato di ebbrezza alcolica, che produce effetti facilmente riscontrabili anche per un profano.

Inoltre, e problema molto più rilevante, qui non è tanto lo stato di alterazione psico-fisica a dover essere provato attraverso un esame tecnico, quanto piuttosto l'effettiva rilevanza dell'assunzione delle sostanze stupefacenti o psicotrope sul comportamento del soggetto. Lo stato di alterazione psico-fisica deve, assolutamente, essere provato attraverso indici sintomatici.

Infatti la prova inconfutabile dell'avvenuta assunzione di sostanza stupefacente o psicotropa, che può risalire anche a molti giorni prima dell'evento, non basta di per sé, al contrario dell'alcool, ad integrare la condotta. Non è sufficiente che la persona abbia assunto sostanze, occorre che abbia effettivamente guidato, nel concreto, in stato di alterazione da sostanze⁵³.

⁵² Con il nuovo sistema di catalogazione, voluto dal D.L. 20 marzo 2014, n. 36 poi convertito con Legge 16 maggio 2014 n.79 (l'ultimo aggiornamento periodico del quale risale al 22 ottobre scorso) tutti gli stupefacenti e le sostanze psicotrope sono iscritti in cinque tabelle: nelle prime quattro tabelle (I, II, III e IV), collegate al sistema sanzionatorio per gli usi illeciti, sono elencate le sostanze stupefacenti e psicotrope poste sotto controllo internazionale e nazionale. Nelle prime quattro tabelle rientrano altresì le preparazioni contenenti le sostanze elencate in ciascuna di tali tabelle, in conformità alle modalità di cui alla Tabella dei medicinali. La quinta tabella, denominata "Tabella dei medicinali", è suddivisa in cinque sezioni indicate con le lettere A, B, C, D ed E, dove sono distribuiti i medicinali – in relazione al decrescere del loro potenziale di abuso - di corrente impiego terapeutico ad uso umano o veterinario ed il relativo regime di dispensazione. Come indicato dallo stesso Ministero della salute in modo sintetico, le tabelle comprendono: Tabella I: Oppio e derivati oppiacei (morfina, eroina, metadone ecc.); Foglie di Coca e derivati; Amfetamina e derivati amfetaminici (ecstasy e designer drugs); Allucinogeni (dietilammide dell'acido lisergico - LSD, mescalina, psilocibina, fenciclidina, ketamina ecc.); Tabella II: Cannabis indica; Tabella III: Barbiturici; Tabella IV: Benzodiazepine; Tabella dei medicinali: (suddivisa nelle cinque Sezioni A, B, C, D e E) Medicinali a base di morfina e sostanze analgesiche; oppiacee; Medicinali di origine vegetale a base di Cannabis; Barbiturici; Benzodiazepine (diazepam, flunitrazepam, lorazepam ecc.)

⁵³ MENGHINI A., *"L'omicidio stradale. Scelte di politica criminale e frammentazione del sistema"*, Università degli Studi di Trento, 2016, p. 32 *"La giurisprudenza risulta per lo più incline a ritenere tutt'oggi necessario un nesso di derivazione causale tra assunzione e stato psicofisico alterato, anche se non mancano voci dissenzienti in dottrina che ritengono che l'avverbio "dopo" esprima semplicemente un nesso di tipo cronologico o di derivazione meramente potenziale"*.

La procedura non è particolarmente differente rispetto a quella già vista per l'articolo 186. Dovranno essere date le garanzie difensive, eletto il domicilio, eventualmente nominato il difensore. Tuttavia, poiché non esiste un esame probatorio pari all'etilometro, sarà sempre necessario accompagnare la persona consenziente presso una struttura ospedaliera per effettuare i relativi prelievi ed esami, nella fattispecie su sangue ed urine.

Ed è proprio tale accompagnamento, con i relativi prelievi ed esami che ne seguiranno, che sarà cristallizzato in un verbale, la cui accuratezza e precisione renderà fonte di prova gli accertamenti compiuti.

E veniamo all'ipotesi che la legge 41 ha inserito nel nostro ordinamento, ossia il comma 3 bis dell'art. 359 bis c.p.p., che testualmente recita: *"Nei casi di cui agli articoli 589 bis e 590 bis del codice penale, qualora il conducente rifiuti di sottoporsi agli accertamenti dello stato di ebbrezza alcolica ovvero di alterazione correlata all'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, se vi è fondato motivo di ritenere che dal ritardo possa derivare grave o irreparabile pregiudizio alle indagini, il decreto di cui al comma 2 e gli ulteriori provvedimenti ivi previsti possono, nei casi di urgenza, essere adottati anche oralmente e successivamente confermati per iscritto. Gli ufficiali di polizia giudiziaria procedono all'accompagnamento dell'interessato presso il più vicino presidio ospedaliero al fine di sottoporlo al necessario prelievo o accertamento e si procede all'esecuzione coattiva delle operazioni se la persona rifiuta di sottoporvisi. Del decreto e delle operazioni da compiersi è data tempestivamente notizia al difensore dell'interessato, che ha facoltà di*

assistervi, senza che ciò possa comportare pregiudizio nel compimento delle operazioni. Si applicano le previsioni di cui ai commi 1 e 2 dell'articolo 365. Entro le quarantotto ore successive, il pubblico ministero richiede la convalida del decreto e degli eventuali ulteriori provvedimenti al giudice per le indagini preliminari, che provvede al più presto e comunque entro le quarantotto ore successive, dandone immediato avviso al pubblico ministero e al difensore. Le operazioni devono sempre svolgersi nel rispetto delle condizioni previste dai commi 4 e 5 dell'articolo 224 bis”.

E', in sostanza, una ipotesi di procedura semplificata per i prelievi coattivi di campioni biologici su persona vivente, previsti in deroga all'articolo 13 comma 2 Cost., per il quale non è ammissibile qualsiasi forma di detenzione, ispezione, perquisizione o restrizione della libertà personale, "se non per atto motivato dell'autorità giudiziaria e nei soli casi e modi previsti dalla legge". Una riserva duplice, sia di legge che di giurisdizione, in forza della quale qualsiasi prelievo non volontario deve avvenire solo in casi tassativamente previsti dalla legge e con provvedimento motivato dell'autorità.

Il comma 3 bis reca un'importante eccezione. Il decreto motivato può anche essere comunicato oralmente e successivamente confermato per iscritto. Quindi, a fronte di tale autorizzazione verbale gli ufficiali di polizia giudiziaria accompagneranno l'interessato al più vicino presidio ospedaliero per i necessari accertamenti, procedendo, se del caso, a forza.

In questi casi, tuttavia, si tratta di atti a cui il difensore ha il diritto di assistere. Quindi sarà proceduralmente obbligatorio per chi opera chiedere la

nomina di un difensore anche d'ufficio, nel caso che il soggetto non ne sia provvisto. L'avviso al difensore del decreto orale e delle operazioni da compiere deve essere dato tempestivamente e obbligatoriamente, senza, tuttavia, che sia altrettanto obbligatorio attenderlo. Buona prassi investigativa, comunque, al fine di evitare contestazioni prevede egualmente l'attesa del difensore per un tempo ragionevole (usualmente non superiore all'ora) qualora questi manifesti la volontà di assistere.

Riassumendo: la polizia giudiziaria operante, ricevuto il rifiuto del soggetto a sottoporsi ai test (cosa che, già di per sé, costituisce reato), richiede al pubblico ministero il provvedimento di esecuzione coattiva, che viene emesso anche verbalmente e successivamente ratificato per iscritto; quindi comunica al soggetto il provvedimento nominandogli il difensore, lo accompagna alla struttura ospedaliera prescelta, fa effettuare i prelievi richiesti, dettaglia il tutto in un verbale e lo deposita nel più breve tempo possibile nella segreteria del pubblico ministero, il quale, a sua volta, nelle 48 ore successive deve richiedere la convalida al G.i.p.⁵⁴. In carenza di tale procedura la prova diverrebbe inutilizzabile ai sensi dell'art. 191 del codice di procedura penale.

⁵⁴ ANCILLOTTI M., CARMAGNINI G., *"Il nuovo reato di omicidio stradale"*. Maggioli Editore, 2016, p. 144. *"Tenuto conto che non pare rappresentabile l'ipotesi in cui possa essere coattivamente eseguito l'accertamento mediante etilometro, che presuppone un minimo di collaborazione da parte del conducente, difficilmente coercibile, per l'accertamento dello stato di ebbrezza rimane il prelievo ematico come strumento attendibile, almeno allo stato delle attuali conoscenze legali e giuridiche. Anche per accertare l'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope l'articolo 187 del codice della strada non prevede il ricorso al prelievo del sangue, ma a quello dei liquidi biologici, riconducibili all'urina e alla saliva; mentre per il prelievo dell'urina è prevista la collaborazione della persona sottoposta agli accertamenti, anche se è possibile la coazione fisica con utilizzo di tecniche invasive, il prelievo della saliva può essere più facilmente eseguito in maniera coattiva e senza alcuna sofferenza, invasività o lesione della dignità della persona. In ogni caso sarà il pubblico ministero, informato del rifiuto opposto dal conducente, a impartire le necessarie istruzioni alla polizia giudiziaria e ad adottare il decreto, anche in forma orale, disponendo l'accompagnamento coattivo presso il più vicino presidio ospedaliero per*

2.6 Le indagini indirette. I testimoni ed i protagonisti del sinistro.

L'assunzione di informazioni.

Terminato l'exkursus sulle attività di indagine "dirette", veniamo alle indagini "indirette", che, come detto, consistono nell'assunzione di notizie ed informazioni da parte delle persone che sono a conoscenza del fatto o perlomeno in grado di fornire dei particolari inerenti allo stesso, siano esse parti del sinistro o semplicemente persone informate sui fatti.

Ciò che preme in questa sede è fornire una linea guida di come vanno acquisite le dichiarazioni testimoniali, in particolare se acquisite sul posto e nell'immediatezza del fatto, poiché dovrebbero fornire la versione più veritiera possibile dell'evento. Tanto prima vengono acquisite, tanto più è ipotizzabile che il teste non abbia ancora filtrato l'evento sulla base delle proprie esperienze personali (genuinità della dichiarazione) né che sia stato condizionato dalle parti o da altri soggetti aventi interessi nel sinistro (veridicità della dichiarazione)⁵⁵.

l'esecuzione degli accertamenti necessari a stabilire l'alcolemia o lo stato di alterazione. Siccome è da escludere che il pubblico ministero segua personalmente le operazioni peritali, il decreto sarà consegnato in copia all'interessato; sarà la polizia giudiziaria a dover chiedere alla persona da sottoporre agli accertamenti coattivi, se intende farsi assistere da un difensore di fiducia o se si deve procedere alla nomina di un difensore di ufficio a norma dell'articolo 97, comma 3, c.p. Del decreto e delle operazioni da compiersi sarà quindi la polizia giudiziaria a dover dare tempestiva informazione al difensore che ha facoltà di assistere al compimento dell'atto, senza che ciò possa comportare pregiudizio nel compimento delle operazioni. In ogni caso sarà necessario, come per gli accertamenti volontari, redigere il verbale di accertamento urgente sulla persona, dove, tra l'altro, dovrà essere indicato il consenso eventualmente prestato dalla persona sottoposta ad esame, per effetto dell'articolo 72-ter delle disposizioni di attuazione del codice di procedura penale".

⁵⁵ MAGNATERRA F., CARROZZI P. – "L'incidentalità stradale. Implicazioni giuridiche, analisi statistica del fenomeno, tecniche investigative" Città metropolitana di Roma Capitale – I Working Paper dell'Ufficio Studi - n°36, febbraio 2016, p. 66-67: "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".

Ma quel che è veramente importante, dal punto di vista di chi svolge le indagini, è che siano acquisite tutte le dichiarazioni utili, senza ridondare in dettagli che non hanno rilevanza per la dinamica del sinistro ma senza neppure trascurare elementi che immediatamente od in seguito potrebbero rivelarsi importanti allo stesso fine. A tal fine è opportuno acquisirle con la massima asetticità, senza mai farsi condizionare da considerazioni o sensazioni personali determinate dalla persona del teste, dal suo modo di porsi o di esporre i fatti.

Sull'attendibilità, dei testi, e, fondamentalmente, sulla loro veridicità, si ritornerà più avanti nel presente lavoro. Ora preme valutare gli aspetti procedurali. L'assunzione di sommarie informazioni è disciplinata dall'art. 351 c.p.p., che ne prevede la verbalizzazione per iscritto secondo lo schema domanda-risposta a cui il teste non può rifiutare di rispondere.

Nella pratica le domande da porre, pur variando da sinistro a sinistro, rispondono quasi sempre ad uno schema preciso: dovranno essere poste domande finalizzate a collocare il teste sulla scena dell'incidente (era a piedi, alla guida o trasportato su veicolo? Dove si trovava al momento del sinistro e che ora era? Cosa faceva al momento del fatto ed in che direzione era rivolto il suo sguardo? A quale fase del sinistro ha assistito iniziale, culminante, terminale o tutte?); domande finalizzate ad acquisire una visione dinamica dell'evento (aveva udito segnalazioni acustiche o stridio di pneumatici? Visto segnalazioni visive? Relative a quale veicolo? E' in grado di indicare quali manovre aveva effettuato il veicolo X? Potrebbe precisare anche solo approssimativamente la velocità dei veicoli? Ha notato il pedone prima dell'attraversamento? Il pedone

procedeva a passo normale, affrettato (o spedito) oppure di corsa? Da dove proveniva e dove era diretto? Con quale direzione aveva interferito sulla traiettoria del veicolo: da destra verso sinistra o viceversa? Era transitato fra i veicoli in sosta o fermi al semaforo A che distanza si trovava l'auto quando il pedone aveva iniziato l'attraversamento? Contro quale parte del veicolo aveva urtato il pedone? O da quale parte ne era stato investito? Il pedone in che direzione aveva rivolto lo sguardo? Aveva con sé oggetti? Quali? Ha osservato la fase semaforica in vigore al momento del sinistro? Su quale palo? Ha notato l'esatta traiettoria effettuata dal pedone dopo l'investimento?); domande finalizzate a riscontrare le conseguenze dell'evento (dopo il sinistro cosa ha fatto? Ha udito discorsi o frasi? Dette da chi? E cosa ha potuto capire? Quale è stato il primo organo di Polizia intervenuto? Ha notato l'esatta posizione terminale del pedone? Può riferire come era vestito il pedone? Di che sesso ed età apparente? Da chi è stato soccorso il pedone? Dopo quanto sono giunti i mezzi di soccorso?). L'elenco è lungo e neanche lontanamente esaustivo.

E' palese poi che qualora la testimonianza non sia stata assunta immediatamente, ma in seguito presso gli Uffici, le stesse domande dovranno essere poste in modo molto più penetrante e dovranno essere mirate, oltre che ad ottenere una descrizione della dinamica, anche (e soprattutto verrebbe da dire) a valutare l'attendibilità e soprattutto la genuinità e la veridicità del teste.

Quanto alle parti coinvolte nel sinistro stradale che abbiano riportato lesioni non cagionandole contestualmente alla controparte vanno parimenti trattate e sentite come persone informate sui fatti.

Differente è il caso del protagonista che abbia cagionato lesioni alla controparte. E ragionando in punto di procedura occorre dimenticare per un istante la ragione od il torto nella dinamica e por mente soltanto agli atti da redigere, poiché tutti i sinistri stradali con lesioni alle persone, anche i più lievi, hanno una potenzialità penale. Questo a prescindere sia dall'entità delle lesioni sia dalla presenza o meno di querela, la quale, a scanso di equivoci, è una condizione di procedibilità del reato, non di esistenza dello stesso.

Pertanto in capo all'operatore di Polizia Giudiziaria corre l'obbligo di fornire ai conducenti, in quanto soggetti in capo ai quali può riversarsi la responsabilità penale personale, tutte le garanzie difensive del caso.

Il primo atto che deve essere redatto pertanto è un verbale di identificazione, elezione di domicilio e nomina di difensore, che usualmente contiene già tutte le garanzie difensive che la legge attribuisce a quella che, in questa fase del procedimento, è una persona sottoposta alle indagini.

Allo stesso va fatta immediatamente presente la facoltà di farsi assistere dal difensore senza tuttavia obbligo né di nomina, salvo casi di compimento di atti cui il difensore ha diritto di assistere, né di preavviso dello stesso. Tale dato, se presente, andrà riportato come già detto anche nel Verbale di accertamento e rilievi, poiché disciplinato dall'art. 354 C.P.P.

Va ribadito che la nomina del difensore di fiducia è facoltativa per la parte interessata, poiché, in sostanza, nei rilievi di un sinistro stradale tutti gli eventuali atti di accertamento seguono il regime dell'art. 354 c.p.p., ossia atti ai quali il difensore ha diritto di assistere senza obbligo di preavviso. Tuttavia la

pratica operativa, al fine di evitare contestazioni future, consiglia vivamente la nomina d'ufficio alla parte che non sia in grado di nominare un difensore di fiducia nei sinistri mortali; nei sinistri con riserva di prognosi; nei casi di persona residente all'estero; nei casi di persona senza fissa dimora; nei casi in cui vi siano fondati motivi per ritenere dubbio il domicilio indicato.

Ciò posto, vi sono tre tipologie di dichiarazioni acquisibili dalla persona sottoposta alle indagini, con validità probatorie e differenze procedurali notevoli tra loro: sommarie informazioni, spontanee dichiarazioni, notizie ed informazioni utili.

Anzitutto solo le prime due possono e debbono essere documentate. Delle terze è consentito l'utilizzo ai fini della immediata prosecuzione delle indagini e per tale ragione possono essere assunte senza la minima formalità, ma ne è vietata ogni forma di verbalizzazione⁵⁶.

Le sommarie informazioni rese dall'indagato e disciplinate dall'articolo 350 del codice di procedura penale, nei commi da 1 a 4, viceversa, possono essere assunte solo da ufficiali di polizia giudiziaria e devono rispettare i dettami dell'art. 64 del codice di procedura penale. In sostanza rappresentano un interrogatorio *ante litteram*⁵⁷, che prevede, ai fini dell'utilizzabilità della prova

⁵⁶ PINI E., "Lezioni di Tecniche investigative", Università degli Studi eCampus "Dal suddetto regime deriva, laddove manchi il legale, un doppio divieto: quello di documentazione delle notizie così raccolte e quello di utilizzazione processuale, scongiurando in tal modo il pericolo di una self incrimination. A ben vedere, però, l'inciso «anche senza la presenza del difensore» pare indicativo non della volontà di escludere la difesa tecnica, ma di prescindere qualora ciò rechi ritardo nella prosecuzione delle indagini. Prioritaria risulta, infatti, la finalità di assicurare il tempestivo compimento di un atto destinato a fornire elementi indispensabili per la prosecuzione delle indagini, che potrebbe essere vanificata dalla procedura relativa alla convocazione del difensore".

⁵⁷, PINI E., cit., "Le formalità di questo atto sono minori rispetto all'interrogatorio svolto dal pubblico ministero: non è imposto l'obbligo di contestare all'indagato un addebito provvisorio né di rendere noti gli elementi a suo carico. E' sufficiente che l'indagato riceva quegli avvertimenti previsti dall'art. 64

raccolta, la nomina del difensore e la sua necessaria presenza, lo schema domanda-risposta già visto per le persone informate sui fatti e la facoltà per l'indagato di astenersi dal rispondere.

Le spontanee dichiarazioni, viceversa, sono disciplinate dall'art. 350 comma 7 c.p.p., devono essere ricevute e verbalizzate, ma non sono utilizzabili in alcun modo nel dibattimento. Trattandosi di facoltà dell'indagato, al quale non può essere posta alcuna domanda diretta, poiché altrimenti ci si troverebbe nel regime di sommarie informazioni dall'indagato, che richiedono la presenza obbligatoria del difensore e delle garanzie difensive ben più ampie, le dichiarazioni spontanee vanno verbalizzate così come sono e non seguono lo schema domanda/risposta⁵⁸. Va da sé che la loro utilità nel quadro dell'attività indagatoria, è, il più delle volte, di mero riscontro e supporto di elementi probatori ulteriori già acquisiti.

2.6 La ricostruzione del sinistro e la notizia di reato.

In chiusura della nostra attività investigativa non vanno dimenticati i due atti che, di fatto, rappresentano la veste esterna della *summa* delle attività compiute: la ricostruzione della dinamica del sinistro stradale (o relazione conclusiva) e la comunicazione di notizia di reato.

c.p.p., cioè che le sue dichiarazioni potranno essere sempre utilizzate nei suoi confronti, che ha la facoltà di non rispondere e che se renderà dichiarazioni su fatti concernenti la responsabilità altrui assumerà, in ordine a tali fatti, la qualifica di testimone. Le dichiarazioni assunte possono essere utilizzate in dibattimento soltanto se sono contestate all'imputato che abbia accettato di sottoporsi all'esame e servono, di regola, come prova della credibilità dell'imputato".

⁵⁸ PINI E., cit., "Indicativo al riguardo è l'esame della terminologia impiegata dal legislatore. Oltre al concetto della "spontaneità", infatti, è significativo anche quello della "ricezione". Mentre quest'ultimo individua la modalità di raccolta, le dichiarazioni devono essere "rese" e non "assunte" in un contesto privo di qualsiasi sollecitazione, il requisito della spontaneità costituisce sostanzialmente la premessa dello schema, nel senso che nella sequenza il contributo conoscitivo fornito dall'indagato deve essere dato di sua iniziativa e in forma del tutto volontaria".

La ricostruzione non ha una vera e propria disciplina, né nel codice di procedura penale, né, per i sinistri non aventi rilevanza penale ma solo amministrativa, nella Legge 689/81, a meno di non volerla fare rientrare a forza nel generico disposto dell'art. 13 di quest'ultima, che disciplina tutti gli atti di accertamento del procedimento amministrativo.

Eppure, se la teoria la ignora, la pratica, al contrario, la considera un atto di importanza imprescindibile. Non a caso, tutte le volte che l'operatore si trova in dibattimento a spiegare ad un giudice, penale o civile, ed alle parti del processo gli atti da lui compiuti, la prima domanda che si sente rivolgere è se ha redatto o meno la ricostruzione del sinistro. Non a caso, in sede civilistica, ogni volta che viene richiesta la copia di un rapporto, il primo (e spesso unico) atto al quale fa riferimento il perito liquidatore assicurativo per le proprie determinazioni circa il risarcimento è proprio la ricostruzione.

In sostanza la ricostruzione altro non è che la descrizione scritta della dinamica dell'evento infortunistico⁵⁹ ricomposto, sulla base di tutti i rilievi effettuati, nelle sue tre fasi costitutive: antecedente, culminante e susseguente.

La fase antecedente è in un certo senso la più importante perché da questa è possibile ricavare sia le cause che le responsabilità connesse

⁵⁹ MAGNATERRA F., CARROZZI P. – *“L'incidentalità stradale. Implicazioni giuridiche, analisi statistica del fenomeno, tecniche investigative”* Città metropolitana di Roma Capitale – I Working Paper dell'Ufficio Studi - n°36, febbraio 2016, p.105, *“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”*.

all'incidente stradale. Durante la ricostruzione di tale fase si indicheranno le direzioni originarie, le manovre compiute nell'avvicinamento al luogo del sinistro e immediatamente prima della collisione. E' qui che va valutato il rispetto o meno, da parte dei conducenti, delle regole di sicurezza della circolazione sancite nel codice della strada.

La fase culminante si identifica col verificarsi dell'evento infortunistico. Si individuerà, dove possibile, il punto d'urto, le parti dei veicoli interessate ed i suoi effetti.

La fase susseguente, ossia la fase finale del sinistro, comprende le diverse traiettorie percorse dai protagonisti, dal momento della collisione sino a quello di quiete.

Descritta la dinamica "*stretta*" del sinistro, gli ulteriori elementi da inserire nella ricostruzione saranno i danni fisici riportati dai protagonisti; le dichiarazioni rese da protagonisti e testi; l'indicazione delle notizie di reato redatte con la motivazione; i verbali redatti per violazione alle norme del codice della strada; la descrizione di eventuali danni al patrimonio.

Quanto alla comunicazione di notizia di reato, senza ritardo, come recita il codice di procedura penale nell'art. 347 c.p.p., e comunque entro le 48 ore se è stato effettuato un sequestro o un altro atto al quale il difensore ha il diritto di assistere, gli Ufficiali o gli Agenti di polizia giudiziaria devono riferire alla competente Procura della Repubblica la "*notizia di reato*".

Ad essa dovrà essere allegato il referto ospedaliero di morte o il verbale di constatazione di decesso del medico legale corredato dalla documentazione

medica: tracciato dell'elettrocardiogramma e relazione di intervento del personale di primo soccorso. Essa dovrà poi contenere: gli elementi essenziali del fatto; le fonti di prova; le attività di polizia giudiziaria compiute e i relativi verbali; le generalità delle persone; il giorno e l'ora dell'acquisizione della notizia di reato; le generalità delle persone che potranno riferire; per il sinistro mortale i nominativi dei prossimi congiunti della vittima col relativo domicilio; i sequestri giudiziari.

Ed anche qui, come per la ricostruzione, esiste un atto conclusivo per quanto a forma libera e poco o nulla disciplinato dall'articolo 357 del codice di procedura penale, ossia la cosiddetta annotazione sull'attività di indagine svolta.

L'annotazione è il modo ordinario di documentazione dell'attività ad iniziativa della polizia giudiziaria. Essa deve contenere, come sempre, l'indicazione dell'Ufficiale od Agente di polizia giudiziaria che ha compiuto le attività, la data, l'ora ed il luogo in cui sono state eseguite e la comunicazione del loro risultato. Non potrebbe confluire, a meno di acquisizione successiva, nel fascicolo per il dibattimento né potrebbe essere utilizzata per le contestazioni.

Non è un atto che pertanto deve necessariamente essere contenuto nella notizia di reato a pena di nullità, ma è molto di più di una semplice elencazione, stile lista della spesa, delle attività compiute⁶⁰. L'esperienza, infatti, dice che è

⁶⁰ MAGNATERRA F., CARROZZI P., cit., p. 70, "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

un atto estremamente utilizzato sia in fase preprocessuale che dibattimentale. L'annotazione sull'attività di indagine, proprio in quanto riassuntiva di tutte le attività poste in essere sul campo del sinistro, è il primo atto che va al vaglio del pubblico ministero, spesso quello dal quale l'Autorità Giudiziaria trae le sue determinazioni iniziali relativamente alle attività da svolgere.

Viene poi da sé che una annotazione ben strutturata e ben redatta agevola non solo chi la deve utilizzare, ma anche l'operatore che la redige, in quanto permette una verifica successiva circa tutte le attività compiute e la bontà delle stesse ed inoltre, se concepita correttamente, è anche anticipatoria della successiva ricostruzione dei fatti da redigere.

Ciò che comunque rileva è la corretta ed esaustiva elencazione e descrizione di tutte le attività compiute e degli atti redatti.

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".

CAPITOLO III

LE CRITICITA' NEI RILIEVI DI UN SINISTRO STRADALE CON ESITI MORTALI

3.1. Gli errori nel rilievo del sinistro stradale. Conseguenze pratiche e giuridiche

Prima ancora di analizzare quali siano gli errori più comuni nel rilievo di un sinistro stradale e le loro possibili conseguenze, è necessario dare una risposta, auspicabilmente definitiva, ad un semplice quesito. La rilevazione di un sinistro stradale è per l'operatore di polizia una attività obbligatoria?

Una lettura combinata degli articoli 11 e 12 del codice della strada e, ora, degli articoli 589 bis e 590 bis del codice penale impone una risposta assolutamente affermativa.

Infatti l'articolo 11 del codice della strada, intitolato "*Servizi di polizia stradale*", indica espressamente la rilevazione degli incidenti stradali tra tali attività, individuando poi nel successivo primo comma dell'articolo 12 i soggetti destinatari di tali compiti.⁶¹

A ciò si unisce la considerazione che le attività da compiere, nelle ipotesi previste dagli articoli 589 bis e 590 bis del codice penale, rientrano tutte tra

⁶¹ Art. 12 C.d.S.: "1. L'espletamento dei servizi di polizia stradale previsti dal presente codice spetta: a) in via principale alla specialità Polizia Stradale della Polizia di Stato; b) alla Polizia di Stato; c) all'Arma dei carabinieri; d) al Corpo della guardia di finanza; d-bis) ai Corpi e ai servizi di polizia provinciale, nell'ambito del territorio di competenza; e) ai Corpi e ai servizi di polizia municipale, nell'ambito del territorio di competenza; f) ai funzionari del Ministero dell'interno addetti al servizio di polizia stradale. f-bis) al Corpo di polizia penitenziaria e al Corpo forestale dello Stato, in relazione ai compiti di istituto".

quelle disciplinate nel Libro V, Titolo IV del codice di procedura penale quali *“attività a iniziativa della polizia giudiziaria”*.

Pertanto la risposta al quesito originario non può che essere la seguente: esiste un chiaro e preciso dovere giuridico per l'operatore di polizia di effettuare tutti i rilievi del sinistro stradale e redigere tutti gli atti che ne conseguono⁶².

Ciò posto, le tipologie di errore possibili nel rilevare un sinistro stradale sono molteplici e di non facile, né esaustiva elencazione.

Preliminarmente è indispensabile distinguere tra errori soggettivi e oggettivi.

Possono, a grandi linee, essere definiti soggettivi, tutti gli errori determinati dall'interferenza della sfera personale del rilevatore sulle operazioni da compiere.

⁶² I Professionisti della sicurezza, *“L’obbligo dell’intervento nel sinistro stradale. Anche dei rilievi tecnici?”*, www.iprofessionistidellasicurezza.it, 2022, *“Comunque la si possa pensare, l’intervento in luogo deve esserci. Primo assioma! Quindi, una volta che gli agenti si trovino sul luogo del sinistro e acquisiscano certezza dell’evento (sinistro con soli e lievi danni, sinistro con veicoli gravemente incidentati ma in assenza di feriti e sinistro con lesioni o mortale), devono procedere alla verifica di quanto richiamato nell’articolo specifico circa il comportamento che i conducenti debbono tenere in caso di incidente stradale a norma dell’Art. 189 CdS, ossia se vi abbiano ottemperato. Successivamente, gli atti da compiere in una prima fase, e per tutte le tipologie di sinistro, attengono al controllo documentale, a situazioni non deduttive ma obbiettive. Oggi più che mai, con l’introduzione delle norme sull’omicidio stradale, non può essere considerata preoccupazione dell’organo di polizia fare perizie civilistiche, come qualcuno vorrebbe far credere, tanto che in passato si è pensato anche alla polizia privata da impiegarsi nell’intervento sugli incidenti senza feriti. La polizia stradale (locale, statale) non può agire nell’interesse privato ma in quello dello Stato che garantisce e si preoccupa dell’incolumità e della sicurezza delle persone, per cui punisce i responsabili. Questa è la ratio moderna, alla luce della circolare sopra richiamata, ovvero che si dia priorità all’accertamento giudiziario sulla scena del sinistro stradale mediante tutti i rilievi e le attività di natura giudiziaria secondo il Codice di Procedura Penale, TITOLO IV “Attività a iniziativa della polizia giudiziaria”, non dimenticandosi di intervenire su tutti i sinistri ma con modalità diverse a seconda di che trattasi: polizia amministrativa o giudiziaria. Il compito della Polizia, nel sinistro stradale è quello, dunque, di far rispettare le norme e, una volta accertata l’effettiva violazione, procedere a sanzionare e/o deferire all’Autorità Giudiziaria. In definitiva, il precipuo compito nel sinistro con lesioni è quello di mettere in campo un Sopralluogo Giudiziario finalizzato all’acquisizione di tutti gli elementi di prova e sul quale impiantare la ricostruzione dell’evento”*.

Durante l'intervento, l'unico compito dell'operatore di polizia è quello di ricercare, acquisire ed eventualmente repertare elementi e notizie che consentano l'applicazione della legge, in difesa e tutela dei cittadini danneggiati dall'incidente e quindi l'individuazione delle singole responsabilità. Non esistono e non devono, pertanto, esistere a priori colpevoli o presunti tali.

Il ragionamento logico/deduttivo, sulla scena di un incidente stradale, è del tutto inevitabile; anzi all'attualità è stato elevato a metodo investigativo⁶³. Tuttavia può essere foriero di errori non da poco, determinati sia dalla scorretta formulazione di ipotesi, a fronte degli elementi rinvenuti nella realtà dell'evento, sia dall'incapacità di chi esegue le indagini di osservare e sviluppare un ragionamento logico basato su quanto visto.

Pertanto, sopraggiungendo sul luogo del sinistro, l'errore peggiore che si possa commettere è quello di cercare di individuare subito ed a tutti i costi un responsabile. Se ciò si verificasse, l'operatore sarebbe quasi fisiologicamente portato a dirigere tutta la propria attività per documentare al giudice tale convinzione.

⁶³ CURTOTTI NAPPI D., SARAVO L., "L'errore tecnico-scientifico sulla scena del crimine. L'errore inevitabile e le colpe dello scienziato, del giurista, del legislatore", Archivio Penale, 2011, p. 14. "Il sopralluogo è oramai da intendersi non come la semplice osservazione e descrizione di uno scenario, ma piuttosto come l'interpretazione della realtà osservata attraverso l'esame prospettico delle evidenze. Si tratta, si annunciava, di un modello estremamente dinamico in cui l'analisi "dell' effetto" crea "un'ipotesi sulla causa" che l'ha generato riscontrato, poi, attraverso il rilievo mirato; la dinamica di un fatto, in ultima analisi, scaturirà dalla congruenza delle singole ipotesi formulate a seguito dell'analisi causa-effetto delle varie tracce. Ciò produce un importante risultato anche relativo alle fonti di prova da repertare che, in quanto tali, saranno le uniche relate all'evento criminoso, differentemente dalle tracce occupazionali, presenti, cioè ex ante all'interno dello scenario. Il processo di contestualizzazione delle tracce ai fatti, pertanto, non solo conduce alla ricostruzione criminodinamica dei fatti, ma contribuisce a snellire il numero di reperti acquisibili, consentendo esclusivamente l'introduzione di prove qualificate all'interno dei laboratori di prova".

In tal modo si rischierebbe di trascurare la raccolta di elementi importanti, in quanto troppo impegnati a ricercare unicamente prove che rafforzino questa convinzione. Così facendo, poi, si andrebbe ad invadere arbitrariamente il campo del magistrato e del perito, ai quali soltanto spetta l'individuazione delle responsabilità.

Mai, dunque, lasciarsi sopraffare dalla "*psicosi del giudizio a colpo d'occhio*", usuale tra le persone presenti sul campo di un sinistro, o, tantomeno, cadere vittima di empatie verso alcuni dei protagonisti in danno di altri, per quanto determinati incidenti spingano, comprensibilmente, in tale direzione. Il compito dell'operatore di polizia, oltreché di essere preciso e preparato, è di essere asettico, impermeabile e comunque neutrale.

Veniamo poi a quelli che possono essere definiti errori oggettivi, che possiamo a loro volta distinguere in errori organizzativi ed errori di rilevazione veri e propri.

Si è in precedenza evidenziato⁶⁴ come il campo di un sinistro sia una scena del crimine molto particolare proprio per l'elevato numero di persone che, inevitabilmente, vi accedono. Viene da sé che gli errori organizzativi, per l'usuale confusione della situazione contingente, sono frequenti e spesso determinanti⁶⁵.

⁶⁴ Cfr. Cap. II, par. 2.1

⁶⁵ CURTOTTI NAPPI D, SARAVO L., cit. "*Sulla scena del crimine, differentemente da un laboratorio di prova, il rischio di sbagliare è molto più elevato. Le ragioni sono molteplici. Recuperando le categorie già citate, esistono errori di tipo "inevitabile". Alcuni attribuibili agli organi investigativi ma giustificati dalla complessità delle attività ispettive che si compiono sul teatro criminalistico a causa dell'alta variabilità degli scenari e delle condizioni operative, della flessibilità nelle procedure, del multi-impiego delle attrezzature e degli equipaggiamenti non finalizzati ad un unico tipo di indagine. Altri legati all'inquinamento fisiologico della scena criminis. Esistono elementi non dipendenti né prevedibili dagli*

La fissazione, l'individuazione e la delimitazione dello stato dei luoghi spesso fanno la differenza tra un rilievo operato correttamente ed uno carente. E' pertanto fondamentale una precisa divisione dei compiti tra gli operatori intervenuti, sulla cui modalità le teorie sono variegata e in assoluto non esistono regole indefettibili⁶⁶.

Quanto agli errori di rilevazione, ve ne sono veramente di tutti i generi, come chi scrive ha potuto apprezzare nella propria carriera professionale, per cui qualsiasi semplificazione non può che essere estremamente riduttiva.

Le misurazioni degli elementi variabili sono sempre un momento estremamente critico. Spesso già la scelta dei capisaldi risulta erronea in quanto non successivamente riproducibile graficamente⁶⁷.

organi delle indagini che, singolarmente o in combinazione tra loro o con altri eventi, alterano irrimediabilmente lo stato dei luoghi e delle cose; si pensi alle condizioni metereologiche (se la scena del delitto è all'aperto, gli agenti atmosferici possono alterare e/o disperdere molte delle tracce), all'azione dolosa o negligente di parenti o amici della vittima, intenti a ripulire la scena o sottrarre potenziali elementi di prova, all'azione di alterazione della scena (c.d. staging) ad opera del reo e dei suoi complici e all'azione dei curiosi che possono inquinare i luoghi ed impadronirsi di oggetti".

⁶⁶ Tra i vari metodi suggeriti sicuramente degno di nota per completezza e precisione è quello di MORIZIO F., "Infortunistica stradale e rilievi tecnici di P.G.", Piemmenews, 2019, "Un metodo di procedura ideale dovrebbe essere quello di dare al nostro protocollo iniziale di intervento una certa incisività e certezza nel saper individuare il perimetro dell'area che deve essere recintata e isolata, stabilendo da subito una strada per accedervi e una per lasciare la zona interessata e nel contempo cercare di capire chi e con quale ruolo si è reso partecipe ai fatti e chi potenzialmente ha anche potuto contaminare il luogo dove essi sono avvenuti. Anche in questo caso confermo che la migliore formazione è quella che nasce dalla propria esperienza, tenendo ben presente che nulla è reale senza una prova. Nel secondo passaggio si renderà necessario assegnare a un collaboratore il compito di sorvegliare l'area del sinistro stradale isolata e annotare il nominativo di coloro che transitano al suo interno. Con il terzo passaggio sarà indispensabile mettere in atto tutti gli accorgimenti necessari per preservare l'integrità dell'intera area isolata".

⁶⁷ IMOI, "Gli errori più frequenti nel rilievo dell'incidente stradale", 2021 "Un altro problema, di non poco conto, che è connaturale alle operazioni di accertamento planimetrico, a cui si aggiunge una impossibilità alla verifica successiva delle misurazioni, in quanto Accertamento Irripetibile, è quello connesso alla scelta dei cosiddetti capisaldi. Può accadere che, per ragioni di tempo e luogo, non siano stati individuati correttamente i capisaldi quando le misure vengano ancorate ad elementi mutevoli. Ciò sarà la causazione di una serie di difficoltà, nel momento in cui si procede a riverificare la scena a distanza di tempo. Quei cosiddetti "punti di comodo" risolveranno sicuramente nell'immediato l'accertamento, tuttavia lo scopo del documento finale, il cosiddetto "Rapporto di incidente stradale" è quello di creare le condizioni affinché un tecnico incaricato della ricostruzione dell'incidente stradale (CTU) possa operare le

Ma anche ipotizzando di avere effettuato tale scelta correttamente, spesso subentrano altre tipologie di errore: errori sistematici, dovuti a difetti dello strumento o delle procedure di misura; errori casuali, dovuti al sistema di misurazione utilizzato; errori grossolani, dovuti a letture affrettate o disattente o a posture scorrette nell'effettuazione delle misura stesse. Gli errori sistematici o casuali possono essere risolti affidandosi alla tecnologia⁶⁸, quelli grossolani, solitamente, no.

La parte del leone spetta comunque all'omesso rilevamento degli elementi presenti sul campo del sinistro, cosa della quale di solito l'operatore si rende conto solo in un secondo momento, e che può essere determinata sia da mera distrazione sia dall'erronea convinzione che un elemento non faccia parte del campo del sinistro perché successivo o, peggio, che pur facendone parte non sia rilevante.

Molto spesso ci si rende conto di tali elementi e di tali mezzi di prova potenziali solo nel successivo raffronto con la documentazione foto/video, ma, considerando che il rilievo consta per lo più di atti irripetibili, ben difficilmente tale carenza sarà in seguito colmabile.

Fatta questa rapida e non esaustiva elencazione, veniamo alle conseguenze dell'errore. Il codice di procedura penale prevede, per gli atti di indagine preliminare, un duplice regime, quello della nullità relativa di cui all'art. 181 e quello dell'inutilizzabilità di cui all'art. 191.

sue ricostruzioni utilizzando dati il più possibile completi e soprattutto rilevati in modo corretto. Di questi errori ne prende consapevolezza in primis l'A.G."

⁶⁸ MORIZIO F., "Tecnologie moderne per il rilievo dei sinistri stradali", Poliziale.org, 2020

Nella sostanza la nullità relativa colpisce la validità formale dell'atto. Deve essere eccepita dalla parte che ne ha interesse e l'atto non deve essere sanabile. Ma, soprattutto, la sua conseguenza non è solo la declaratoria di nullità dell'atto stesso, ma la contestuale invalidità di tutti gli atti che da esso dipendono.

L'inutilizzabilità, viceversa, è un vizio che colpisce non l'atto ma il suo contenuto e soprattutto il suo valore in termini probatori, per cui il giudice non può e non deve basarsi su di esso per decidere. L'atto inutilizzabile quindi è valido dal punto di vista formale ma è colpito nel suo aspetto sostanziale poiché l'inutilizzabilità impedisce ad esso di produrre il suo effetto principale, che è quello di essere posto alla base della decisione del giudice.

Vi sono due tipi di inutilizzabilità: assoluta, quando il giudice non può basarsi sull'atto inutilizzabile per emettere un qualsiasi provvedimento; relativa, quando un determinato atto non può essere utilizzato verso determinate persone, nei cui confronti non possono basarsi una precisa categoria di provvedimenti presi conseguentemente ad esso.

Da un punto di vista pratico, che si versi nell'uno o nell'altro caso, le conseguenze dell'eventuale errore non sanabile sono sempre devastanti. L'inutilizzabilità probatoria di un verbale di accertamenti e rilievi urgenti sulle cose o sulle persone, nel quadro di un sinistro stradale ha spesso e volentieri, infatti, come conseguenza pratica un'archiviazione del procedimento penale o

una sentenza di assoluzione nei termini previsti dall'art. 530 comma 2 del codice di procedura penale⁶⁹.

Se il giudice non potrà avvalersi di tale elemento di prova, peraltro irripetibile, non vi sarà nessuna altra scelta per lui che assolvere l'imputato, con le ovvie implicazioni che ne conseguiranno. Si provi a pensare, ad esempio, ad un sinistro con esiti mortali causato da una persona in palese stato di ebbrezza alcolica, nel quale, per un errore degli operanti nella redazione del verbale o nell'effettuazione degli accertamenti urgenti sulla persona, proprio il verbale di accertamento venga dichiarato inutilizzabile. In sostanza quel che se ne ricaverà è la differenza che intercorre tra una condanna alla reclusione da due a sette anni, ed una alla reclusione da cinque a dieci anni o da otto a dodici anni.

Sono purtroppo numeri che pesano soprattutto sulla scorta delle recentissime innovazioni introdotte dalla c.d. Riforma Cartabia in materia penale; in particolare in materia di sostituzione delle pene detentive con pene alternative alla carcerazione quali la detenzione domiciliare, la semilibertà, il lavoro di pubblica utilità o la pena pecuniaria.

E proprio la legge 41, con l'introduzione dell'omicidio stradale ed il forte inasprimento delle pene, poggia sulle spalle dell'operatore di polizia, per gli eventuali errori di indagine, una enorme responsabilità.

Forse non giuridica, forse non economica, ma quantomeno morale.

⁶⁹ Art. 530 c. 2 c.p.p. *“Il giudice pronuncia sentenza di assoluzione anche quando manca, è insufficiente o è contraddittoria la prova che il fatto sussiste, che l'imputato lo ha commesso, che il fatto costituisce reato o che il reato è stato commesso da persona imputabile”.*

3.2 La psicologia del sinistro stradale. I rapporti con i protagonisti ed i testimoni.

Il titolo scelto per questo ultimo paragrafo del presente lavoro è volutamente ironico o, meglio ancora, autoironico. Chi scrive, infatti, non ha alcuna nozione di psicologia, neppure minima.

Quel che segue quindi non ha nulla a che vedere con la scienza, ma è una semplice guida dettata dal buon senso, strumento che non dovrebbe mai mancare nel momento in cui l'operatore di polizia si accinge ad svolgere le indagini su sinistro stradale, nonché da esperienze vissute personalmente dallo scrivente, in dieci anni di carriera presso il Nucleo Infortunistica della Polizia Municipale di Torino, negli oltre 10.000 sinistri stradali complessivamente rilevati in città dai componenti del reparto specialistico negli anni dal 2007 al 2017.

L'atteggiamento ideale di chi si accinge a rilevare un sinistro stradale si può riassumere in due parole: "*cortese fermezza*". Deve essere applicato per tutto lo svolgimento delle attività di indagine e nei rapporti con tutti coloro che sono, anche minimamente, coinvolti nell'evento. La regola d'oro, non scritta ma nota a tutti gli operatori del settore, recita poi che è fondamentale far comprendere da subito a tutti i presenti sul campo del sinistro, con educazione ma con estrema chiarezza, che gli operatori di polizia sono gli unici legittimati a prendere iniziative.

Ciò posto, veniamo ad analizzare i rapporti che si intrattengono sul campo del sinistro con gli astanti, i testimoni ed infine i protagonisti dell'evento, in ordine di rilevanza dal meno importante al maggiore e più complesso.

Qualsiasi sinistro stradale, dal più lieve al più grave, richiama una pletera di astanti, ossia persone che si trovano sul campo di un sinistro senza esserne coinvolti, né come protagonisti, né come testi. Si suddividono sostanzialmente in due categorie: astanti professionali, che si trovano sul campo del sinistro per svolgere una funzione lavorativa, ed astanti occasionali, i veri e propri curiosi.

Iniziamo da questi ultimi. Ci sarebbero centinaia di aneddoti, alcuni divertenti, altri che confermano come la stupidità umana non conosca limiti, sull'argomento "*curiosi*". Per esperienza, la gravità o la spettacolarità del sinistro è direttamente proporzionale al numero, sul campo dello stesso, di perdigiorno assortiti con velleità di infortunistica stradale.

In questo caso per l'operatore di polizia non vi è nessuna alternativa, poiché qualsiasi tentativo di allontanare la gente è destinato a fallire miseramente fino a che non verrà rimosso il cadavere presente in loco, che, per statistica, determinerà l'allontanamento immediato dell'80% dei presenti, o i veicoli fortemente sinistrati, che determinerà l'allontanamento dell'altro 20%.

Già si è detto come il campo del sinistro debba essere il più possibile delimitato ed inaccessibile per ragioni di indagine, in modo tale da scongiurare tentativi di infiltrazione non richiesti. Allo stesso modo è indispensabile ignorare qualsiasi domanda non pertinente o tentativo di approccio di alcuno dei presenti.

Più complesso è il discorso per gli astanti professionali, che si dividono in tre categorie: quelli coinvolti per i soccorsi o i rilievi del sinistro (soccorritori medico o infermieristici, addetti alla pulizia del sedime, tecnici per la riparazione di semafori o altri beni danneggiati); quelli coinvolti direttamente o indirettamente dalle parti, principalmente gli autisti di carri attrezzi che dovranno operare il recupero dei veicoli; quelli in posizione di terzietà, principalmente giornalisti o fotografi.

Si trovano tutti sul posto per una ragione professionale o tecnica, come gli operatori addetti alle indagini. Non è pertanto raro che si sentano legittimati a prendere iniziative o quantomeno a far sentire la propria, non richiesta, opinione.

Con costoro si sconsiglia vivamente di intrattenere alcun rapporto verbale inerente la dinamica del sinistro, tenendo ben presente che tutti i dati che vengono raccolti in un sinistro sono dati sensibili o perché elementi di una indagine penale, o perché normati dalle varie disposizioni di legge in materia di privacy.

Veniamo al rapporto con i testimoni, complesso per un duplice ordine di considerazioni: umano, poiché hanno preso parte al sinistro, sia pure solo assistendovi, e giuridico, poiché quanto hanno visto, o asseriscono di avere visto, può avere massima rilevanza da un punto di vista probatorio.

Da un lato non sono coinvolti nel sinistro, pertanto non è necessario adottare nei loro confronti la stessa cautela che, come si vedrà più oltre, è

richiesta con i protagonisti. Senza contare che il teste non può rifiutarsi di rispondere alle domande e deve farlo secondo verità.

Dall'altro lato ciò non deve indurre, come talora accade, ad avere con i testimoni un comportamento scontato, aggressivo o ineducato. In primo luogo perché, in particolare nell'immediatezza dell'evento, dovrebbero, se genuini e veritieri, fornire una versione dei fatti attendibile. In secondo luogo perché, cosa che non di rado l'operatore di polizia tende a dimenticare, si tratta di soggetti che sono chiamati a sottrarre un minimo di tempo a lavoro, famiglia o altro per svolgere un'attività socialmente utile.

Tecnicamente il teste va sentito per primo, separatamente e riservatamente. Psicologicamente può essere utile assumere una parte di dichiarazioni, magari anche informali, riportandolo fisicamente nell'esatta posizione in cui asserisce di essersi trovato nel momento in cui si è verificato il fatto.

Esaminiamo ad esempio l'ipotesi di un sinistro sotto fase semaforica, in cui un teste dichiarasse di avere assistito alla fase in corso, mentre, una volta riportato nel punto esatto in cui si trovava si è verificato che lo stesso non aveva visuale su nessun palo semaforico. Eppure era talmente convinto di quel che diceva, nonché assolutamente genuino nel modo di esporlo, che non vi potevano essere dubbi sul fatto che fosse un testimone autentico.

Qui sta il primo dei due problemi fondamentali nella psicologia della testimonianza: la persona che ha assistito ai fatti spesso tende a filtrare quanto ha visto tramite proprie convinzioni ed esperienze, che si radicano tanto più

quanto maggiore è il tempo tra l'evento e l'escussione. Lo stesso teste sopra citato, sentito qualche ora dopo e senza l'accortezza di mostrargli come fisicamente non potesse avere visto quanto asseriva, avrebbe perseverato nella propria convinzione. Per assurdo, avrebbe anche passato a pieni voti l'esame di una ipotetica macchina della verità, poiché era fermamente convinto della bontà di quanto diceva.

Pertanto l'abilità dell'operatore di polizia, non sta solo nello smascherare il testimone fasullo, ma anche nel comprendere quanto più possibile la psicologia della persona che si ha dinanzi per indirizzarne l'esame verso ciò che è utile ai fini del rilievo del sinistro. Vi sono testimoni ai quali bisogna cavare le dichiarazioni con le tenaglie, altri che vorrebbero raccontare l'evento e magari anche quello che è avvenuto loro nei giorni precedenti. Un buon investigatore può a priori escludere la rilevanza di qualcuno? No. E' necessario imparare a gestire gli uni piuttosto che gli altri. Nel primo caso un atteggiamento più discorsivo può aiutare, nel secondo caso una maggiore fermezza può evitare inutili divagazioni.

Comunque, lo si ribadisce, il testimone va il più possibile isolato da protagonisti ed astanti, che ne potrebbero modificare, scientificamente o involontariamente, la percezione dei fatti.

Infine, e qui si pone il secondo problema, un buon investigatore deve riuscire a comprendere la genuinità di un testimone anche in questo caso facendo leva sull'obiettività delle domande e sui c.d. *"indici sintomatici di*

*menzogna*⁷⁰, che esistono, sono stati teorizzati ed elencati in più di un testo di psicologia giuridica e devono essere ben noti all'operatore. Non sulla scorta delle proprie sensazioni personali.

E chiudiamo la disamina con il rapporto con i protagonisti del sinistro.

“Da quel giorno la mia vita è cambiata. Sì, è vero, sono sopravvissuto, adesso fisicamente sto bene, ma non sono più lo stesso. È come se portassi l'incidente sempre con me. Sento lo stridere delle gomme, il suono grave del clacson del camion... e il rumore... il frastuono dell'urto... Mi sembra di essere

⁷⁰ MAGNATERRA F., CARROZZI P. – “L'incidentalità stradale. Implicazioni giuridiche, analisi statistica del fenomeno, tecniche investigative” Città metropolitana di Roma Capitale – I Working Paper dell'Ufficio Studi, 2016, p. “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. [...] 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; aggiunta di informazioni inutili che ribadiscono lo stesso concetto fino a che non ha la certezza di aver convinto l'interlocutore; contraddizione fra gesti e parole rispetto alla persona con cui parla; espressione del corpo molto limitata; espressione del viso, soprattutto nelle manifestazioni di stupore, limitata alla sola bocca, come se fosse costretto a un sorriso forzato; frasi confuse, con parole pronunciate in modo poco chiaro; 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 che esterno; 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; inconsapevole tendenza ad allontanarsi dall'accusatore o comunque a frapporre oggetti che, anche idealmente, aumentino la distanza dallo stesso; contatto delle mani sul corpo molto ridotto; movimento degli occhi durante la fase del ricordo. Nel momento in cui una persona richiama alla mente un fatto che è accaduto, 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 muove gli occhi in senso inverso (in alto a destra per i destrimani ed a sinistra per i mancini); nell'esordio della risposta, 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 anche dopo aver completato il racconto; reazione eccessiva ad accuse formulate; 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; risposte generiche (anche di fronte a domande specifiche) mostrando ciò che pensa sull'argomento anziché rispondere alla domanda; scarso o inesistente contatto visivo; 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 quando l'interlocutore cambia argomento”.

nuovamente lì! Sento una morsa allo stomaco, la stessa che ho provato quel giorno, nell'istante esatto in cui ho capito che non avrei potuto fare niente per evitare l'impatto. E intanto pensavo che non poteva accadere a me... proprio a me... Ricordo distintamente il rumore del flessibile che taglia le lamiere, ricordo le divise dei vigili del fuoco, le luci blu della polizia e dell'ambulanza... Decine di persone che si davano da fare per salvarmi la vita... E ce l'hanno fatta... ma ogni giorno porto con me questi ricordi, ogni giorno rivivo queste scene terribili e di notte mi sveglio di soprassalto per evitare l'urto col camion... Non riesco più a guidare, il solo pensiero di sedermi al volante mi rende un fascio di nervi... sono sempre nervoso, ed ho perso la voglia di fare. È vero, sono sopravvissuto, ma da quel giorno non sono più lo stesso."

Quanto sopra è tratto da un articolo di Francesco Albanese pubblicato dalla rivista online Psicolab, dal titolo *"La vittima di incidente stradale e il Disturbo da Stress post traumatico"*⁷¹. Il semplice leggere queste righe dovrebbe metterci in guardia dalla sindrome del giudizio affrettato. Quindi, prima di ergersi a giudice o censore l'operatore di polizia dovrebbe riflettere, bene e lungamente⁷². Ci si trova, infatti, dinanzi a persone nella migliore delle

⁷¹ ALBANESE F., *"La vittima di incidente stradale e il disturbo da stress post traumatico"*, Psicolab, 2008.

⁷² ALBANESE F., cit. *"Non sempre l'incidente finisce quando si mette l'ultima firma sui rilievi o quando il medico dà i giorni di prognosi. E non sempre le sue conseguenze scompaiono quando ogni traccia visibile dell'evento scompare dal corpo della vittima di incidente stradale. È il motore che manda avanti l'autovettura, ma avere una carrozzeria intatta e lucida non ci garantisce un viaggio sicuro. Il racconto dell'incidente sopra riportato ci introduce alle conseguenze invisibili che possono derivare da un incidente stradale di grave entità, o che comunque ha rappresentato un trauma per chi lo ha vissuto. Dobbiamo pensare, infatti, che certi eventi siano in grado di segnarci profondamente nel nostro intimo e di radicarsi a nostra insaputa all'interno della nostra psiche. Il fatto che materialmente non abbiano lasciato tracce visibili, il fatto che non siano costantemente sotto i nostri occhi, ci limita nella capacità di prendere coscienza della loro presenza. Gli eventi traumatici sono quelli che hanno colpito profondamente il nostro lato emotivo, ed è proprio quest'ultimo che si ribella al loro insediamento e che tenta in ogni modo di*

ipotesi traumatizzate, nella peggiore ferite anche seriamente; persone che tutto ad un tratto devono fare i conti con l'aver fatto del male o anche ucciso un'altra persona; persone che forse hanno ucciso, ferito o contribuito a ferire, familiari, parenti o amici che si trovavano sulla vettura sotto la loro responsabilità in quanto conducenti. Infine, cosa tutt'altro che marginale, persone che hanno subito, sempre e comunque, un danno patrimoniale, a volte anche di rilevantissima entità.

Chiunque, in questo stato d'animo, ha la potenzialità di diventare aggressivo; anche il più convinto pacifista. L'ultima cosa, quindi, di cui i protagonisti di un sinistro hanno bisogno è vedersi approcciare da un tronfio Otello Celletti (Alberto Sordi perdonerà...) che, con aria annoiata e un vago senso di disprezzo, li guarda dall'alto in basso. Anche se, in un certo senso e grazie ad una certa stampa, è esattamente ciò che l'utente medio della strada si aspetta.

E' inutile, perché non aiuta ad avvicinarsi al compito finale, che è quello di rilevare l'incidente bene ed in sicurezza.

E' dannoso, perché aliena a priori un soggetto con cui, comunque, nello svolgimento dell'attività l'operatore inevitabilmente deve avere a che fare e del quale, al contrario, dovrebbe stimolare la collaborazione.

E' stupido, perché dimostra scarsa professionalità e scarsissima sensibilità umana.

mandarci dei segnali, attraverso la mente (i ricordi, gli stati d'ansia, la fobia) o il corpo (disturbi somatici senza causa organica)".

Quindi, quale è l'atteggiamento corretto da tenere con i protagonisti di un sinistro? Una risposta universale non esiste. Esistono alcune indicazioni tratte dal buon senso. Utilissimo di certo è, non appena arrivati sul luogo del sinistro e prima di porre in essere una qualsiasi attività che non sia di emergenza, individuare i protagonisti del sinistro e presentarsi nelle modalità ritenute più opportune viste le circostanze, magari illustrando per sommi capi le attività che si andranno a compiere. Per esperienza ciò, nulla togliendo al livello di obiettività necessario, rende più diretto il rapporto con i protagonisti, che non hanno più a che fare con la monolitica autorità che l'operatore di polizia rappresenta, ma con un essere umano come loro, solo con un compito diverso.

Inoltre elencare, anche per sommi capi, ciò che si andrà a compiere ha la doppia utilità di rendere edotte le persone di cosa sta per succedere, spesso calmandole, e di distrarle da tutte le conseguenze del sinistro stesso.

Presto o tardi arriverà la fatidica domanda: "*Ma io ho ragione o torto?*" o, ancora più probabilmente l'affermazione del protagonista di "*avere ragione*" a prescindere. Non è il caso di risentirsi per questo. E' un normale meccanismo difensivo posto in essere dalla mente umana, che raramente accetta la responsabilità di essere la causa di un evento traumatico. Ma anche ci fosse della malizia in questo atteggiamento, non è produttivo replicare in modalità aggressiva; è sempre preferibile mantenere un atteggiamento neutro e limitare al massimo una eventuale risposta, che altri saranno deputati a fornire, più avanti e sicuramente in altre sedi.

Dal punto di vista delle indagini è poi sempre consigliabile lasciar parlare i protagonisti il più possibile; spesso può fornire elementi utili al prosieguo. In ogni caso, tenendo conto di quello che hanno appena subito, non è inverosimile che i protagonisti di un sinistro cerchino qualcuno su cui sfogare la propria rabbia. Entro certi limiti, per l'operatore, deve diventare accettabile finché non interferisce con l'attività da compiere. Nella maggioranza dei casi, il non replicare ad una provocazione diretta conduce, a stretto giro, a ricevere le scuse della stessa persona. Problema risolto, quindi.

Le stesse considerazioni valgono, come più volte sottolineato, per l'estremo opposto, vale a dire l'empatia, che sul campo di un sinistro è dannosa quanto l'antipatia, se non di più. Non è compito dell'operatore di polizia fare il tifo per una delle parti del sinistro, neanche in casi come i più volte citati sinistri Boduc, Ignatovic, Ahmetovic e Lucidi. E' sicuramente umano, ma altrettanto certamente sbagliato. Il compito è rilevare, nel modo migliore possibile, tutto ciò che è da rilevare.

Tutto quanto si è detto finora vale, elevato all'ennesima potenza, nel caso più grave che ci si può trovare a fronteggiare, ossia quello dell'omicidio stradale. Qui, se possibile, occorre innalzare il proprio grado di asetticità e rimanere insensibili a qualunque empatia, poiché le conseguenze di eventuali errori causati da mancanza di lucidità, come chiaramente evidenziato nel paragrafo precedente, potrebbero essere potenzialmente molto gravi.

Facile a dirsi, molto meno facile a farsi. Ma l'unico consiglio che si può dare, in questi casi, è di conoscere bene se stessi.

Alcune scene di un sinistro mortale possono essere particolarmente crude e difficili da sopportare, anche per operatori esperti. Se si ha la certezza di patire la situazione, è opportuno verificare se il collega con cui si opera è in grado di gestire meglio determinati spettacoli. Nel qual caso è meglio limitarsi a quanto si riesce a fare. Bisogna utilizzare calma e professionalità; bisogna svolgere le attività una alla volta, secondo la scaletta che ci si è prefigurati e prendendosi tutto il tempo necessario per portarne ciascuna a termine. Bisogna ignorare il più possibile i presenti non coinvolti e dedicare ai protagonisti ed ai testi la massima attenzione.

Nel caso di sinistro mortale con decesso immediato sul posto, è poi purtroppo sempre onere delle forze di polizia essere messaggeri della cattiva notizia.

Anche qui non esiste un protocollo, non esistono delle linee operative oltre a quelle dettate dal buon senso, facilmente smentibili comunque dai fatti.

La logica dice che, organizzativamente parlando, non dovrebbe essere lo stesso soggetto che svolge le indagini a portare la notizia ai prossimi congiunti.

Molto spesso purtroppo non è così, e chi si è trovato onerato delle indagini quasi con certezza si troverà prima o poi a stretto e diretto contatto con i parenti della persona deceduta.

Nei casi in cui si verifica è consigliabile fare accertamenti sull'età delle persone destinatarie della notizia, preferendo eventualmente, in particolare in caso di decesso di persona giovane, fratelli o altri parenti, rispetto ai genitori o ad una moglie.

Nei casi in cui la notizia viene portata al domicilio dei parenti, può essere utile avvalersi della collaborazione di vicini o conoscenti. Oltre che, dove possibile, del servizio di assistenza psicologica della Croce Rossa.

L'unica regola valida sempre ed in assoluto è di evitare, per quanto possibile, di far trapelare le generalità del defunto finché lo stesso si trova ancora sul campo del sinistro.

Infatti per l'operatore di polizia, che in funzione del lavoro da svolgere deve essere quanto più possibile impermeabile all'emozione, non esiste nulla di moralmente paragonabile al dover gestire parenti o amici sul campo del sinistro, mentre la vittima è ancora a terra e non è possibile rimuoverla per mancanza di attività od autorizzazione.

CONCLUSIONI

A sette anni dall'entrata in vigore della Legge 41 è finalmente possibile tracciare un primo bilancio degli effetti determinati dall'introduzione nel nostro ordinamento delle norme su omicidio stradale e lesioni personali stradali.

Una valutazione sull'efficacia della norma non può però prescindere dalla lettura di freddi numeri, ossia quelli che annualmente l'ACI in collaborazione con l'Istat pubblica sulla sinistrosità nel nostro paese.

Purtroppo, va detto fin da subito, le cifre non danno l'impressione di un provvedimento determinante e lasciano fortemente perplesso chi pronosticava un drastico calo delle morti.

I dati ACI-Istat di questi ultimi cinque anni relativi ai decessi per incidente stradale partono da 3.283 morti nel primo anno di vigenza della legge, per aumentare nel 2017 a 3.378, avere un primo lieve calo nel 2018 (3.334), diminuire sino a 3.173 nel 2019, e stabilizzarsi nel 2021 a 2.875.

I dati del 2020, che vedono 2.395 decessi, sono palesemente falsati dall'emergenza da "*coronavirus*". Si sono infatti susseguiti, durante e dopo il *lockdown*, una serie di provvedimenti che hanno determinato un rilevante calo del traffico e della mobilità soprattutto in ore serali e notturne.

In sostanza chi si aspettava una norma risolutiva non può che essere deluso.

Migliori sono stati gli esiti in termini di feriti e di numero di incidenti. Per i primi siamo passati dai 249.175 dell'anno 2016 ai 204.728 del 2021, in calo del 18%. Quasi 45.000 persone non hanno dovuto usufruire dei servizi ospedalieri.

Per i secondi si passa dai 175.791 del 2016 ai 151.875 del 2021, un calo di 23.916 sinistri, quasi il 14% in meno. Nulla per cui esultare, ma qualche timido segnale di ottimismo.

Venendo alle parti più strettamente tecniche della legge, la prima critica che era stata mossa dalla dottrina già durante il complesso iter parlamentare manifestava il timore di un rilevante aumento delle carcerazioni per un reato colposo, con una ricaduta insostenibile sui tribunali e la macchina della giustizia italiana.

In questi primi cinque anni, viceversa, le sentenze passate in giudicato con conseguente carcerazione a carico di autori di omicidio stradale sono state poche decine. Nella quasi totalità dei casi, inoltre, a carico di soggetti già pregiudicati che già avevano sfruttato i benefici di legge. La maggioranza assoluta dei condannati sconta la propria pena agli arresti domiciliari o è stata condannata a pene alternative.

Anche il numero delle carcerazioni per arresti in flagranza di reato su omicidi stradali con guida sotto l'effetto di alcool o stupefacenti o con fuga si è rivelato decisamente basso. Tuttavia, nella realtà dei fatti, non si tratta di una diminuzione dei reati, bensì di una interpretazione realistica della legge.

Il fuggitivo, l'ubriaco o il tossicodipendente che durante la guida uccidono una persona, di fatto vengono sì arrestati in flagranza; ma, nella quasi totalità dei casi, vengono condotti, su disposizione del pubblico ministero di turno, alla propria residenza, al domicilio o, di rado, in camera di sicurezza dallo stesso organo di polizia stradale che effettua i rilievi dell'incidente. Il giorno successivo

ha luogo l'udienza di convalida davanti al G.i.p., ove l'arresto viene convalidato e vengono richiesti i termini a difesa.

Da qui parte il procedimento penale vero e proprio. E non di rado l'imputato, di fronte a fonti di prova schiacciati, spesso chiede già durante l'udienza preliminare un rito alternativo, tra il patteggiamento e il giudizio abbreviato, che si basa sugli atti contenuti nel fascicolo del pubblico ministero. Quindi niente dibattimento e sconto di un terzo della pena. E queste sono state le vie prioritarie nel quinquennio post riforma.

Tale modalità andrà significativamente aumentando in epoca di "*Riforma Cartabia*" che prevede un massiccio uso di pene sostitutive alle pene detentive brevi. Pertanto fino ad una condanna a 4 anni di reclusione sarà altamente poco probabile, per non dire impossibile, vedere la carcerazione del reo, sulla scorta del principio cardine della riforma del sistema penale, ossia il superamento della centralità della pena carceraria.

Ciò ha anche permesso, oggettivamente, di avvicinare in modo significativo un risultato richiesto da molti, in particolare dall'opinione pubblica e dalle associazioni dei familiari delle vittime: una giustizia più veloce. Su questo fronte si sono infatti visti interessanti miglioramenti.

Prima della legge 41, l'Italia vantava il triste record di avere subito più di un richiamo dalla Corte di Giustizia Europea per la durata insostenibile dei procedimenti penali. Negli anni dal 2016 in poi, invece, molti processi per omicidio stradale hanno visto sentenze di primo, secondo grado e giudizio di legittimità in Cassazione nel giro di pochissimi anni.

E veniamo alla parte che interessa maggiormente il presente lavoro, ossia i rilievi che svolgono gli organi di polizia.

Anche il lavoro delle Procure della Repubblica è stato infatti accelerato dalle nuove norme e dall'impegno delle forze dell'ordine che, oggi, trasmettono al Pubblico Ministero atti di indagine più completi e con maggiore velocità.

Che le prove si formino solo in giudizio è cosa nota. Che si basino sul lavoro svolto nell'immediatezza dell'evento, con una attività sempre più precisa e professionale, con l'uso di tecnologie nuove (fotogrammetria, riprese con droni, sistemi di videosorveglianza, esame di "scatole nere" e centraline elettroniche, analisi dei tabulati telefonici) è cosa ormai assodata.

Il campo del sinistro stradale è come detto, una *scena criminis* vera e propria, blindata durante l'attività investigativa, sottoposta a rilievi videofotografici, a misurazioni precise, a sistematica raccolta di testimonianze fondamentali per ricostruire la dinamica del sinistro e decidere eventuali violazioni delle norme.

Un inevitabile e necessario *upgrade* di professionalità è stato richiesto agli operatori di polizia stradale e da loro ottenuto.

Come prevedibile, tuttavia, l'attenuante del "*concorso di colpa*" prevista dalla legge 41, ha dato luogo in aula ad una vera e propria battaglia di periti, tra quelli dell'accusa e quelli della difesa con ricostruzioni tra loro diverse. E' infatti ovvio che una simile attenuante ad effetto specifico, con diminuzione di pena sino alla metà, faccia gola alle difese. Un po' meno ovvio è che i giudici si

siano comunque presi un margine di discrezionalità non previsto nei limiti edittali minimi dalla legge 41.

Nei primi due anni di applicazione delle norme sull'omicidio stradale, infatti, le sentenze si sono rivelate molto dure. Dal 2019 in avanti, invece, paiono in molti casi più attenuate, con valutazioni finali fondate proprio sul concorso di colpa del deceduto.

Una delle novità principali dei due nuovi reati si era rivelata poi la previsione di una serie di condotte di guida ritenute dal legislatore censurabili quanto l'ubriachezza nella sua fascia intermedia. Il riferimento è al superamento dei limiti di velocità, all'attraversamento dell'intersezione con rosso semaforico, alla circolazione contromano, all'inversione di marcia in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, curve o dossi, al sorpasso di un altro mezzo in corrispondenza di attraversamento pedonale o di linea continua.

Anche su queste aggravanti venne espressa dalla dottrina più di una perplessità.

Altre aggravanti valutate, poi, riguardano la mancanza di patente da parte del colpevole e la mancanza di copertura assicurativa, due *leitmotiv*, oltre all'abuso di sostanze, dei casi di "*pirateria stradale*".

Ne è seguito un risultato pratico inevitabile: una attenta e quasi certosina analisi e lettura da parte di giudici e difensori, ma soprattutto periti, degli atti di rilievo degli organi di polizia stradale.

Ciononostante, quella che, sempre dalla lettura dei dati ACI/Istat, risulta essere la principale causa di sinistri stradali non è considerata a nessun titolo una aggravante.

Parliamo della distrazione. Infatti la legge tace sull'uso del cellulare durante la guida, sul "*texting*" o sulla registrazione di un video da postare sui social, quali fossero attività normali.

E proprio su questo è auspicabile un intervento legislativo integrativo parlamentare, magari con l'introduzione di una nuova aggravante specifica. Per essa, peraltro, le indagini tecnologiche esistono, si applicano già quasi in modalità standard in molti casi di incidenti gravi ed in tutti i casi di incidenti mortali, e sono peraltro anche di facile esecuzione, agevole certificazione e per nulla dispendiose.

Al tirar delle somme, anche e soprattutto in virtù del fatto che nel decennio 2021-2030 gli obiettivi comunitari in materia di sicurezza stradale prevedono la riduzione sino alla metà del numero di vittime e di feriti gravi, obiettivo rispetto al quale ad oggi siamo lontani anni luce, un monito al Legislatore affinché riveda la norma appare, più che opportuno, indispensabile.

Ciononostante si può fondatamente giungere alla conclusione che l'impianto giuridico complessivo dei due nuovi reati abbia resistito e resista, ed i suoi pregi complessivamente superino i difetti.

BIBLIOGRAFIA

Testi

Ancillotti M., Carmagnini G., "Il nuovo reato di omicidio stradale".
Maggioli Editore, 2016

Cestra P., Scala N.M., "Omicidio stradale. Presupposti giuridici e tecniche operative". Tab edizioni, 2022

Fiandaca G., Musco E., "Diritto penale. Parte Generale". Zanichelli, 2014.

Lezioni di "Tecniche investigative" Prof. E. Pini Università degli Studi
eCampus.

Magnaterra F., Carrozzi P. – "L'incidentalità stradale. Implicazioni giuridiche, analisi statistica del fenomeno, tecniche investigative" Città metropolitana di Roma Capitale – I Working Paper dell'Ufficio Studi - n°36, febbraio 2016

Menghini A., "L'omicidio stradale. Scelte di politica criminale e frammentazione del sistema", Università degli Studi di Trento, 2016

Leggi e atti normativi

Codice penale

Codice di procedura penale

Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Nuovo codice della strada

Legge 23 marzo 2016, n. 41. Introduzione del reato di omicidio stradale e del reato di lesioni personali stradali, nonché disposizioni di coordinamento al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e al decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274

Giurisprudenza

Corte di Cassazione penale, Sez. IV, 18/02/2010, n. 11222

Corte di Cassazione penale, Sez. IV, 15/03/2011, n. 10411

Corte di Cassazione penale, Sez. IV, 3/10/2012, n. 46441

Corte di Cassazione penale, Sez. IV, 14/06/2017, n. 29721

Corte di Cassazione penale, Sez. IV, 27/11/2017, n. 53553

Corte di Cassazione penale, Sez. IV, 29/05/2018, n. 26857

Corte di Cassazione penale, Sez. IV, 07/11/2018, n. 54576

Corte di Cassazione penale, Sez. IV, 10/03/2021, n. 24820

Corte di Cassazione penale, Sez. IV, 27/05/2021, n. 24910

Corte di Cassazione penale, Sez. IV, 18/06/2021, n. 35843

Corte di Cassazione penale, Sez. IV, 24/06/2021, n. 40543

Corte di Cassazione penale, Sez. IV, 30/09/2021, n. 37622

Corte di Cassazione penale, Sez. IV, 17/12/2021, n. 46836

Corte di Cassazione penale, Sez. IV, 12/05/2022, n. 18748

Convegni

Atti del Convegno di Lerici del 20-21 settembre 2017: "I rilievi tecnici sul luogo del sinistro"

Articoli on line

Albanese F., "La vittima di incidente stradale e il disturbo da stress post traumatico" (<https://www.psicolab.net/la-vittima-di-incidente-stradale-e-il-disturbo-da-stress-post-traumatico/>)

Altamura L., "Omicidio stradale: l'analisi dei primi cinque anni", ASAPS, 2021 (https://www.asaps.it/downloads/files/pag_12-cent_238.pdf)

Ciampoli L., "L'omicidio stradale", in Journal of Applied Ceremonial and Communication in Management, anno I, numero 3, pp. 53-59, 2016 (<http://www.ancic.it/images/rivistascientifica/RIVISTA20163.pdf#page=56>)

Cipani E., "La sentenza di condanna del G.u.p. di Roma per omicidio colposo stradale in un noto caso di cronaca", Sistema Penale, 2021 (<https://www.sistemapenale.it/it/scheda/gup-roma-omicidio-colposo-stradale>)

Curtotti Nappi D., Saravo L., "L'errore tecnico-scientifico sulla scena del crimine. L'errore inevitabile e le colpe dello scienziato, del giurista, del legislatore", Archivio Penale, n. 3, pp. 2-5, 2011,

[https://archiviopenale.it/fascicolo-n-3--settembre-dicembre-2011-\(web\)/fascicoli-archivio/129](https://archiviopenale.it/fascicolo-n-3--settembre-dicembre-2011-(web)/fascicoli-archivio/129)

Greco M., "La fattispecie di omicidio stradale", 2018
(<https://www.diritto.it/la-fattispecie-omicidio-stradale/>)

IMOI, "Gli errori più frequenti nel rilievo dell'incidente stradale", 2021
(<https://www.imoi.eu/2021/10/31/gli-errori-piu-frequenti-nel-rilievo-dellincidente-stradale/>)

I Professionisti della sicurezza, "L'obbligo dell'intervento nel sinistro stradale. Anche dei rilievi tecnici?", 2022
(<https://www.iprofessionistidellasicurezza.it/2022/05/23/obbligo-intervento-eo-obbligo-dei-rilievi-tecnici-nel-sinistro-stradale/>)

Larussa A., "L'omicidio stradale: la guida completa", Altalex, 2020
(<https://www.altalex.com/guide/omicidio-stradale>)

Losappio G., "Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni stradali. Cenni introduttivi ad alcuni problemi interpretativi di diritto sostanziale", Diritto penale contemporaneo, 2016 (www.penalecontemporaneo.it),

Mantovani M., "In tema di omicidio stradale", Diritto Penale Contemporaneo, 2015, n. 2 (<https://archiviodpc.dirittopenaleuomo.org/d/4350-in-tema-di-omicidio-stradale>)

Martucci P., "Ancora sugli omicidi colposi stradali. Alcune riflessioni su un problema sempre aperto", Rivista Giuridica ACI, 2011

(https://rivistagiuridica.aci.it/fileadmin/Documenti/martucci_GLI_OMICIDI_COL_POSI_STRADALI_02.pdf)

Minervini M., "L'omicidio stradale e la peculiare rilevanza delle concause", Penale diritto e procedura, 2021 (<https://www.penaledp.it/lomicidio-stradale-e-la-peculiare-rilevanza-delle-concause-nota-a-sentenza-g-u-p-sez-xii-udienza-19-12-2020-sent-n-1934-2020-dep-17-02-2021-giudice-dr-gaspere-sturzo/>)

Morizio F., "Infortunistica stradale e rilievi tecnici di P.G.", 2019 ([www.piemmenews.it/pdf/2019%20-%20Morizio%20-%201%20Infortunistica%20stradale%20e%20rilievi%20tecnici%20di%20PG%20\(1\).pdf](http://www.piemmenews.it/pdf/2019%20-%20Morizio%20-%201%20Infortunistica%20stradale%20e%20rilievi%20tecnici%20di%20PG%20(1).pdf))

Morizio F., "Tecnologie moderne per il rilievo dei sinistri stradali" (<https://poliziale.org/wp-content/uploads/2020/08/Franco-Morizio-Tecnologie-moderne-per-il-rilievo-dei-sinistri-stradali.pdf>)

Telesca M., "Riflessioni politico-criminali sulla proposta di legge introduttiva del reato di omicidio stradale", 2015 (https://www.giurisprudenzapenale.com/wp-content/uploads/2015/07/GP_Riflessioni-omicidio-stradale_tesca.pdf)

Vincenzotto M., "I rilievi planimetrici sulla scena del crimine". 2020 (<https://www.safetysecuritymagazine.com/articoli/i-rilievi-planimetrici-sulla-scena-del-crimine/>)