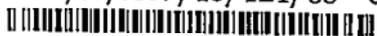




Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA
DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA, DELLE COMUNICAZIONI
E PER I REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO

300/A/8857/16/124/68 del 23/12/2016



OGGETTO: Linee guida per l'infortunistica stradale.

- AI SIGG.RI DIRIGENTI DEI COMPARTIMENTI DELLA
POLIZIA STRADALE
LORO SEDI
- AL CENTRO ADDESTRAMENTO POLIZIA DI STATO
CESENA

e, per conoscenza:

... omissis ...





Ministero dell' Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA
DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA, DELLE COMUNICAZIONI
E PER I REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO

La rilevazione, la ricostruzione e la trattazione degli incidenti stradali è, nell'ambito dei servizi di polizia stradale, fra quelli che richiede livelli di professionalità crescenti, adeguati allo sviluppo della tecnologia utilizzata e alle norme giuridiche via via emanate, non ultima la legge 23 marzo 2016, n. 41, che ha introdotto i reati di omicidio stradale e lesioni personali stradali.

L'impegno e la passione con i quali gli uomini e le donne della Polizia Stradale si sono dedicati e si dedicano a questo delicato settore hanno consentito, da un lato, di ottenere importanti e unanimi riconoscimenti, dall'altro, di acquisire competenze, abilità, buone prassi, spesso non scritte, che non devono essere assolutamente disperse.

È per tale ragione che si è pensato di realizzare un manuale che raccolga detti saperi, denominato "LINEE GUIDA PER L' INFORTUNISTICA STRADALE", che tiene conto delle norme in vigore e che vuole essere uno strumento di lavoro per tutti coloro che si occupano di incidenti stradali: gli operatori su strada e gli addetti agli Uffici.

... omissis ...



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA
DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA, DELLE COMUNICAZIONI
E PER I REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO

... omissis ...

L'opera, lungi dall'essere esaustiva, resta aperta al contributo e alle osservazioni di tutti, che si prega voler far pervenire al Servizio Polizia Stradale.

IL DIRETTORE CENTRALE

Sgalla

FG

¹ Cfr. circolari 300/A/13359/09/1310/39 del 22 ottobre 2009 del sig. Capo della Polizia; n. 300/A/13646/09/1310/39 del 29.10.2009; n. 300/A/4181/11/1310/39 del 6.05.2011.



Polizia di Stato

LINEE GUIDA PER L'INFORTUNISTICA STRADALE



Indice

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

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

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

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

3. CAPITOLO TERZO La trattazione (p.27)

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

7.3 CALCOLO DELLA VELOCITA' POSTUMA

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

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

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

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

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

*** Circolare e pubblicazione integrali sono reperibili sul web**