

REGIONE TOSCANA



Consiglio Regionale



Seminario di alta formazione

LA FASE *INDAGINE* NELL'AMBITO DEL SINISTRO STRADALE



REGIONE TOSCANA



Consiglio Regionale

Seminario di alta formazione

LA FASE *INDAGINE* NELL'AMBITO DEL SINISTRO STRADALE

Consiglio Regionale della Toscana
Firenze, Palazzo Panciatichi
Via Cavour, 4

venerdì, 23 novembre 2012

Indice

Introduzione

Marco Carraresi – *Consigliere Segretario dell'Ufficio di Presidenza del Consiglio Regionale della Toscana* pag. 6

Gli obiettivi di un progetto

Sergio Bedessi – *Comandante Polizia Municipale di Campi Bisenzio (FI)* pag. 7

Il primo sopralluogo sul teatro del sinistro: individuazione dei punti chiave per il rilievo

Antonella Manzione – *Comandante Polizia Municipale Firenze* pag. 8

L'analisi dell'evento

Fabio Casati – *Avvocato penalista, specializzato in criminologia applicata per l'investigazione e la sicurezza* pag. 8

L'individuazione delle fonti di informazione e le corrette modalità di assunzione delle informazioni

Fabio Piccioni – *Avvocato penalista, esperto in reati stradali* pag. 9

Il teatro del sinistro: infrastrutture stradali ed eventuali responsabilità degli Enti proprietari della strada

Paola Villani – *Presidente CT2.5 AIPCR – Politecnico di Milano, DIIAR – Infrastrutture viarie* pag. 11

Gli errori più comuni commessi dagli organi di polizia stradale in fase di investigazione degli incidenti stradali.

Classificazione, analisi e proposta di linee guida.

Graziano Lori – *Criminologo – Ispettore Polizia Municipale Firenze* pag. 14

L'assunzione delle informazioni da chi è informato dei fatti: l'intervista cognitiva

Biagio Carillo – *Arma dei Carabinieri – Docente presso l'Istituto superiore di tecniche investigative* pag. 15

Progetto trasparenza

pag. 17

Introduzione

Marco Carraresi

Consigliere Segretario dell'Ufficio di Presidenza del Consiglio Regionale della Toscana

Il tema dei sinistri stradali è un tema importantissimo per la nostra società: i sinistri stradali sono la prima causa di morte dei giovani nel mondo occidentale e risultano essere comunque una delle prime cause di morte in assoluto per la popolazione di tutte le età.

Accanto a questo crudo dato statistico si deve peraltro registrare come molte volte gli organi di polizia stradale possano risultare carenti di professionalità specifiche, capaci di arrivare alla migliore comprensione possibile dell'evento, in modo da risalire inequivocabilmente alle cause che lo hanno generato.

La comprensione delle cause del sinistro stradale è la strada maestra che può portare alla reale diminuzione di questi eventi e questo presuppone che chi analizzerà i dati e le informazioni raccolte

sul luogo del sinistro, abbia conoscenze ben solide della tematica, e padroneggi metodi e tecniche di indagine sofisticate.

Lo scopo del seminario è allora quello di portare un solido contributo alle capacità professionali degli organi di polizia stradale, con particolare riferimento alla fase più delicata delle varie attività: la fase indagine, quella maggiormente finalizzata ad una ricostruzione dell'evento che sia la più precisa possibile, al fine di ricercare la verità dei fatti e le reali cause del sinistro.

I docenti coinvolti sono tutti esperti ai massimi livelli della tematica e l'organizzazione del seminario copre tutti gli aspetti della fase indagine del sinistro stradale, fornendo quindi agli organi di polizia ed ai legali uno strumento di accrescimento professionale solido ed inedito.

Gli obiettivi di un progetto

Sergio Bedessi

Comandante Polizia Municipale di Campi Bisenzio (FI)

Gli organi di polizia stradale (Polizia stradale, Arma dei Carabinieri, Polizia Municipale, Polizia provinciale) durante la rilevazione dei sinistri stradali procedono ad una serie di attività che devono essere condotte ineccepibilmente allo scopo di ricercare la verità dei fatti e le reali cause del sinistro.

Dal primo sopralluogo ai rilievi geometrici, dall'individuazione delle persone informate sui fatti alle corrette modalità di assunzione delle informazioni, dal reperimento delle informazioni utili alla comprensione di quanto accaduto all'individuazione delle eventuali violazioni alle norme sulla circolazione stradale, tutte le attività degli organi di polizia devono essere finalizzate ad una ricostruzione dell'evento che sia la più precisa possibile, leggibile in modo chiaro dall'autorità giudiziaria, dalle parti e dai loro legali, dalle compagnie

assicuratrici.

Tutto questo conduce alla considerazione che tanto chi procede alla rilevazione del sinistro, quando chi analizza successivamente i dati e le informazioni, debba avere specifiche conoscenze della tematica, nonché delle metodologie e delle tecniche utilizzate dagli organi di polizia stradale.

L'iniziativa vuole dunque rispondere a questa esigenza mettendo in condizione gli organi di polizia stradale di fare il loro lavoro al meglio, padroneggiando le tecniche di rilevazione ed i metodi di indagine, e contemporaneamente mettere in grado i legali e le altre categorie interessate (compagnie assicuratrici, periti) di interpretare al meglio le risultanze dei rilievi effettuati e gli atti conseguenti, in modo da riuscire a rilevare le incongruenze e le lacune.

Il primo sopralluogo sul teatro del sinistro: individuazione dei punti chiave per il rilievo

Antonella Manzione

Comandante Polizia Municipale Firenze

Il primo momento di intervento sul teatro del sinistro è cruciale; qualsiasi errore fatto in questa fase iniziale si ripercuote inesorabilmente su tutto il rilievo del sinistro. È quindi importante che l'organo di polizia stradale che interviene per primo sappia individuare i punti chiave e gli elementi basilari per il corretto rilievo nonché per l'individuazione delle fonti di prova.

L'analisi dell'evento

Fabio Casati

Avvocato penalista, specializzato in criminologia applicata per l'investigazione e la sicurezza

Immediatamente dopo il primo intervento dell'organo di polizia stradale, individuati i punti chiave, è necessario procedere ad una prima analisi dell'evento, utile per proseguire, in breve tempo, nelle operazioni di rilievo e nell'assunzione delle informazioni utili alla ricostruzione. Si devono dunque assicurare le fonti di prova già individuate, predisponendosi per le varie attività e dunque è importante conoscere le tecniche di prima ricostruzione.

L'individuazione delle fonti di informazione e le corrette modalità di assunzione delle informazioni

Fabio Piccioni

Avvocato penalista, esperto in reati stradali

La rilevazione degli incidenti costituisce la prioritaria funzione di polizia stradale finalizzata all'accertamento delle eventuali violazioni emergenti a seguito della ricostruzione della dinamica e delle modalità di verifica del sinistro, all'individuazione delle persone e alla copertura assicurativa dei veicoli coinvolti.

Ciò comporta che chi espleta servizi di polizia stradale deve essere un "tecnico", id est uno specialista, in grado di cambiare (velocemente) cappello, da Polizia Amministrativa a Polizia Giudiziaria - unitamente al relativo strumentario istruttorio - a seconda del grado di interferenza e progressione fra procedimento amministrativo e procedimento penale, derivante dalle responsabilità, amministrative e/o penali, che vengano in rilievo.

A seguito dell'accertamento di un illecito amministrativo - mediante quegli atti consentiti dal combinato disposto della normativa recata dalla L. 689/1981 e del Codice della Strada - l'organo di polizia, presa cognizione dell'ipotetica violazione, la qualifica e applica la sanzione anche inaudito reo e a contraddittorio eventuale differito, su opposizione del trasgressore.

Acquisita la notizia criminis, invece, la P.G. deve raccogliere ogni elemento utile alla ricostruzione del fatto e all'individuazione del colpevole.

Come noto, il processo penale è una macchina cognitiva retrospettiva: formulate varie ipotesi storiche dagli antagonisti, bisogna verificarle dinanzi al giudice; sicché la fase delle indagini «preliminari» - all'insorgere dell'azione penale - è tesa ad acquisire e individuare quelle "fonti di prova" idonee a trasformarsi in vere e proprie prove, in dibattimento. Ne deriva che solo un'attività di investigazione ben gestita (sul "probabile", quod probari possit, storico e critico), consentirà di provare (try), nell'oralità dialettica, rituale psicodrammatico, dell'impetoso processo (trial) e al di là di ogni ragionevole dubbio, la colpevolezza dell'imputato e di ottenere una sentenza di condanna.

Ma la rilevanza delle indagini si manifesta in tutta la sua evidenza, laddove si pensi, da un lato, che i suoi atti, pur inutilizzabili in dibattimento, risultano pienamente valutabili in fasi precedenti (misure cautelari, udienza preliminare) o in taluni riti speciali (giudizio abbreviato, c.d. patteggiamento e procedimento per decreto); dall'altro, la loro parziale diretta valenza probatoria: gli atti di P.G. originariamente, o imprevedibilmente divenuti, irripetibili; le dichiarazioni raccolte dai perquirenti dopo le contestazioni al dichiarante, escusso come testimone in dibattimento.

Non è compito del codificatore, né argomento adatto a definizioni legislative, apprestare protocolli e fattori di matematica probatoria: la casistica operativa è lasciata alla clinica e abilità tecnica, pratica, astuta, strategica, energica e colta dell'investigatore.

Assumere informazioni significa riprodurre a verbale il racconto rappresentativo che l'autore narra su cose percepite durante il loro accadimento: immagini, suoni, odori, sapori, impressioni tattili. Si tratta di un prodotto delicato il cui esito dipende da variabili legate a stati e componenti emotive: vi influisce l'ambiente, l'economia cognitiva, il lavoro mnemonico, il flusso linguistico, la curva dell'oblio, l'ipermnesia, la coazione locutoria, la suggestione accumulata (desideri, paure, repulsioni, simpatie) e anche la componente alogica; ma molto dipende dall'abilità individuale dell'esaminante.

È eventualità connaturata al mezzo che il narrante sbagli o menta (anche involontariamente), ma ci sono dei segni comunicativi, seppur non nitidi e trasparenti, la cui valenza indicativa esige piena abilità di elaborazione da parte dell'investigatore che deve essere in grado di esaminare, esplorare e formulare ipotesi alternative, finché, ad eruendam veritatem, ne resti solo una.

Il teatro del sinistro: infrastrutture stradali ed eventuali responsabilità degli Enti proprietari della strada

Paola Villani

Presidente CT2.5 AIPCR – Politecnico di Milano, DIIAR – Infrastrutture viarie

Non tutti gli incidenti stradali sono determinati da errati comportamenti dei conducenti e spesso le responsabilità sono imputabili anche agli Enti proprietari. Sebbene siano molteplici le analisi sul tema dell'incidentalità sono relativamente scarse le indagini di correlazione tra geometria della strada, stato di manutenzione del tratto in cui si è verificato l'incidente, corretta segnaletica verticale ed orizzontale, assenza di visibilità o presenza di altri fattori che possono determinare un rischio potenziale per i conducenti. A partire dalla normativa esistente il presente contributo sintetizza i principali aspetti che devono essere considerati nella fase di ricostruzione dell'incidente. Vengono anche proposti alcuni confronti a livello internazionale evidenziando i pregi della normativa italiana che, sebbene molte volte non sia perfettamente rispettata, prescrive invece nel dettaglio quali siano gli accorgimenti - anche gestionali - che contribuiscono a rendere le strade molto più sicure.

Dati e confronti internazionali

Per quanto riguarda l'analisi degli incidenti secondo la categoria della strada, il tipo di pavimentazione, il fondo stradale e la caratteristica si può evidenziare come la presenza di manto superficiale dissestato non costituisca, dal punto di vista statistico, una fonte di sicuro pericolo poiché a questo l'ISTAT imputa soltanto lo 0,73% degli incidenti, incidenti stradali certamente riconducibili ad evidenti danni nella pavimentazione. Occorre però sottolineare come spesso, gli Agenti chiamati ad effettuare il rilievo stradale a seguito incidente, o i Periti ricostruttori che intervengono a posteriori, non sempre siano in grado di determinare precisamente quale possa essere stata la causa che ha portato il veicolo ad uscire dalla corretta traiettoria. Spesso, specie per i conducenti di cicli e motocicli, un dissesto nel manto stradale, specie in curva, risulta sovente fatale¹.

Inoltre, contrariamente ad una opinione piuttosto diffusa, non è ravvisabile statisticamente una maggiore incidenza di danni o infortuni sulle strade extraurbane a fronte di fenomeni meteorologici avversi (nebbia, pioggia, neve): sulla rete minore extraurbana, in presenza di fondo bagnato, sdruciolevole, ghiacciato o innevato, si registra soltanto l'1,43% degli incidenti stradali, il 2,86% dei decessi e l'1,61% degli infortuni. Considerazione che non vale invece per l'ambito urbano, ove le condizioni del tempo paiono essere determinanti per quanto riguarda il verificarsi di incidenti (7,16%) e il 7,15% degli infortuni, eventi meteorologici che assumono quindi una certa rilevanza statistica sia poiché fenomeni in grado di ridurre la visibilità dei conducenti sia per il fatto che molte categorie di utenti della strada paiono essere scarsamente abituate a muoversi in condizioni di maltempo (si pensi ai pedoni ed in specie ai pedoni anziani).

Per quanto riguarda le caratteristiche stradali si deve osservare come sulla rete delle strade provinciali e comunali extraurbane il maggior numero di incidenti si verifica in prossimità delle intersezioni segnalate, siano essi incroci (3,22% degli incidenti complessivi e 6,24% dei decessi) mentre nelle rotatorie si verifica lo 0,38% degli incidenti stradali che determina però lo 0,44% dei decessi.

¹ M. Bellelli, P. Villani *"Infortunio in itinere - utilizzo del mezzo privato (bicicletta). Un commento alla Circolare INAIL 7/11/2011 prot.60002.07/11/2011.0008476"* Protecta, Roma, gennaio 2012

Nella fase di indagine del sinistro stradale si dovrà quindi attentamente considerare se, nel disegno delle intersezioni o delle roatorie, sia stata applicata la normativa esistente.

Parlando di normativa è interessante fare un rapido confronto con la Germania: il Codice della Strada tedesco (StVO ovvero Straßenverkehrs-Ordnung) non è fortemente strutturato così come possiamo ipotizzare noi italiani: pur mettendo in primo piano la sicurezza, in uno stesso articolo (ad esempio il § 2) possono trovarsi elencate sia le caratteristiche dei pneumatici invernali sia il comportamento che i ciclisti devono tenere. Non risultano definite le denominazioni delle strade né delle parti che ne costituiscono la geometria. Per la rete minore si evidenzia solo l'obbligo di precedenza in adduzione alle principali [StVO § 8 1.2]

Manutenzione stradale ed Enti proprietari

La Corte di Cassazione segnala come in base all'articolo 2051 del Codice Civile le pubbliche amministrazioni, in caso di incidente stradale imputabile a mancata o carente manutenzione stradale, debbano rispondere *in toto*.

Per le categorie di beni demaniali quali le strade pubbliche, anche per strade di ridotte dimensioni, deve essere garantito un efficace controllo ed una costante vigilanza da parte della P.A., tale da impedire l'insorgenza di cause di pericolo per gli utenti.

La responsabilità della manutenzione delle strade presuppone che l'Ente proprietario sia in grado di esplicare un potere di sorveglianza, modificarne lo stato, escludere che altri vi apportino modifiche.

Per le strade aperte al traffico deve essere accertato:

- che l'Ente proprietario, chiamato a rispondere per il danno (o l'incidente) abbia agito per scongiurare il pericolo e che questo non si sia verificato a causa di una anomalia della strada stessa (e l'onere probatorio di tale dimostrazione graverà sul danneggiato);
- che sia comunque configurabile la responsabilità dell'Ente pubblico, salvo che quest'ultimo non dimostri di non avere potuto far nulla per evitare il danno;
- che l'Ente proprietario non abbia potuto far nulla poiché la situazione che ha provocato il danno o l'incidente si è determinata non come conseguenza di un precedente difetto di diligenza nella sorveglianza della strada ma in maniera del tutto improvvisa.

Per gli Enti pubblici proprietari di strade aperte al pubblico transito si applica l'articolo 2051 del Codice Civile, in riferimento alle situazioni di pericolo connesse alla struttura o alle pertinenze della strada, indipendentemente dalla sua estensione.

Per le strade, qualora siano *private ma ad uso pubblico*, si fa prevalere la funzione e l'utilità sul diritto di proprietà: la funzione è volta a garantire la circolazione di un numero indeterminato ed indiscriminato di persone. L'effettiva utilità della strada discende dal soddisfacimento di un interesse pubblico esercitato dalla collettività e non da soggetti qualificati da interessi particolari legati alla proprietà privata.

Vi sono elementi di criticità per quanto attiene le strade extraurbane: le nuove infrastrutture hanno standard e costi non sostenibili in aree con una modesta e diffusa domanda traffico. Pertanto, la logica che è prevalsa negli ultimi decenni è stata quella di assegnare la quasi totalità delle risorse finanziarie disponibili alla rete principale statale e provinciale. Viceversa buona parte della rete stradale extraurbana minore, di tipo locale e rurale e stimata nel 60% della rete totale, non ha avuto lo stesso livello di attenzione, con conseguente degrado fisico e funzionale.

Per quanto riguarda le infrastrutture di recente costruzione le norme di riferimento sono, oltre a quelle usuali, quelle sintetizzate nel D.M. 401/2008 *norme tecniche per la costruzione* che sono state emanate ai sensi delle Leggi 05.11.1971, n. 1086, e 02.02.1974, n. 64, così come riunite nel *Testo unico per l'edilizia* di

cui al D.P.R. 06.06.2001, n. 380, e dell'art. 5 del decreto legge 28.05.2004, n. 136, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1 della legge 27.07.2004, n. 186 e ss. mm. ii. Queste raccolgono in un unico testo organico le norme prima distribuite in diversi decreti ministeriali. Tali *norme tecniche per le costruzioni* definiscono i principi per il progetto, l'esecuzione e il collaudo delle costruzioni, nei riguardi delle prestazioni loro richieste in termini di requisiti essenziali di resistenza meccanica e stabilità, anche in caso di incendio, e di durabilità. Appare però evidente come, per la stesura di questo Decreto, non sia stato chiesto il contributo degli addetti al settore trasporti, come si evince a partire dal lessico utilizzato sia sulla base di quanto riportato nel Capitolo 12 del D.M. 401/2008 ove, sorvolando sui meri orrori ortografici, peraltro presenti in tutto il testo composto da 654 pagine, le norme citate appaiono del tutto insufficienti a restituire, dal punto di vista legislativo, il complesso tema delle infrastrutture².

Cap. 12

Per quanto non diversamente specificato nella presente norma, si intendono coerenti con i principi alla base della stessa, le indicazioni riportate nei seguenti documenti:

- *Eurocodici strutturali pubblicati dal CEN, con le precisazioni riportate nelle Appendici Nazionali o, in mancanza di esse, nella forma internazionale EN;*
- *norme UNI EN armonizzate i cui riferimenti siano pubblicati su Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea;*
- *norme per prove, materiali e prodotti pubblicate da UNI.*

Inoltre, in mancanza di specifiche indicazioni, a integrazione delle presenti norme e per quanto con esse non in contrasto, possono essere utilizzati i documenti di seguito indicati che costituiscono riferimenti di comprovata validità:

- *Istruzioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;*
- *Linee Guida del Servizio Tecnico Centrale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;*
- *Linee Guida per la valutazione e riduzione del rischio sismico del patrimonio culturale e successive modificazioni del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, come licenziate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e ss. mm. ii.;*
- *Istruzioni e documenti tecnici del Consiglio Nazionale delle Ricerche (C.N.R.).*

Possono essere utilizzati anche altri codici internazionali, purché sia dimostrato che garantiscano livelli di sicurezza non inferiori a quelli delle presenti norme tecniche.

2 A titolo di esempio si riporta quanto il DM 401/2008 indica per i ponti stradali al punto 5.1.3.11 *Altre azioni variabili (azioni idrauliche, urto di un veicolo, urto di ghiacci e natanti su pile): Urto di un veicolo contro le strutture. I piedritti dei ponti ubicati a distanza $\leq 5,0$ m dalla sede stradale, dovranno essere protetti contro il pericolo di urti di veicoli stradali, mediante adeguate opere chiaramente destinate alla protezione dei piedritti stessi.*

Nel DM 401/2008 non vengono citate le molteplici norme che attengono alla disciplina dei trasporti e, ad esempio, per quanto attiene le sole infrastrutture stradali, in questo Decreto del 2008 non vi è alcun riferimento né al - D.M. 5/11/2001 norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade né al - D.Lgs 30 aprile 1992, n.285 Nuovo Codice della Strada o al Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada D.P.R. , testo coordinato 16.12.1992 n° 495.

Gli errori più comuni commessi dagli organi di polizia stradale in fase di investigazione degli incidenti stradali. Classificazione, analisi e proposta di linee guida.

Graziano Lori

Criminologo – Ispettore Polizia Municipale Firenze

Il lavoro degli organi di polizia stradale sul teatro del sinistro non sempre viene condotto in modo accurato. A partire dalla ricezione della richiesta di intervento, proseguendo con il primo sopralluogo e le conseguenti rilevazioni, andando poi all'assunzione delle informazioni e alle altre attività di indagine, molte tipologie di errore influenzano un'operazione che dovrebbe essere oggettiva al massimo: fra queste l'euristica della disponibilità, l'uso improprio dei sillogismi, l'aggiunta di inferenze pragmatiche, la percezione selettiva, i suggerimenti ambientali, la parzialità dei dati, la riduzione delle alternative.

Stereotipi e condizionamenti possono poi inficiare un'operazione che dovrebbe essere oggettiva al massimo: quella del rilevamento del sinistro e delle attività correlate.

La classificazione degli errori più comuni e la conseguente analisi può sicuramente aiutare a costruire linee guida utili tanto agli organi di polizia stradale quanto a chi dovrà poi utilizzare il loro lavoro.

L'assunzione delle informazioni da chi è informato dei fatti: l'intervista cognitiva

Biagio Carillo

Arma dei Carabinieri – Docente presso l'Istituto superiore di tecniche investigative

La psicologia investigativa è quella materia che applica i principi della psicologia cognitiva al processo investigativo e più in generale all'attività di polizia giudiziaria in particolare:

- nell'intervista investigativa
- nella determinazione del profilo criminale
- nella stesura dell'autopsia psicologica
- nello studio della psicologia della negoziazione
- nell'analisi psicologica di documenti

Molti autori hanno studiato le tecniche di intervista per ottimizzare le informazioni grazie all'utilizzo di metodi che si fondano sulle qualità dell'individuo esaminato e della condizione emotiva del testimone, della relazione interpersonale fra intervistatore e testimone e dei possibili sbagli nei quali può incappare la memoria. L'intervista cognitiva è stata sviluppata dagli psicologi Geiselman e Fisher (1987) per dare risposta alle continue richieste da parte di investigatori che avevano bisogno di uno specifico strumento che li aiutasse nell'interrogatorio dei testimoni. L'IC impiega i principi della psicologia cognitiva, tentando di diminuire la soggettività del testimone. Si basa su teorie psicologiche che sono pertinenti al ricordo e si concentra sulle modalità che il testimone può impiegare per accedere all'informazione in memoria. Al momento della codifica di un'informazione, la traccia che ne deriva è la somma di vari motivi. Più ampia sarà la presenza di questi al momento del recupero dell'informazione e più rilevante sarà un recupero attendibile di quest'ultima. Uno degli autori più citati per spiegare le basi teoriche di questo strumento è senz'altro Tulving. Egli afferma che esistono differenti strade per ottenere una informazione codificata e che, se quest'ultima non risulta essere praticabile potrà essere raggiunta tramite un percorso alternativo. La intervista cognitiva si fonda su quattro tecniche (Fisher e Geiselman, 1992).

- **La ricostruzione ambientale del contesto e dello stato psicologico vissuto al momento dell'evento.** Attraverso la ricostruzione del contesto, si mostra al soggetto una parte dello stimolo originario, con il fine di ampliare la sovrapposizione tra contesto al momento del recupero e contesto al momento dell'acquisizione (Cavedon, Calzolari, 2005).
- **Il riferimento di qualsiasi dettaglio il soggetto ricordi dell'evento.** Si richiede al soggetto di riferire qualsiasi dettaglio gli venga in mente, anche quelli che possono apparire insignificanti. In questo modo l'individuo può essere agevolato nel ricordare dettagli importanti in associazione con dettagli considerati insignificanti, ma che potrebbero invece risultare molto utili se accostati a dettagli riportati da altri testimoni presenti allo stesso evento.
- **La rievocazione libera dell'evento partendo da momenti temporali diversi.** Si può chiedere al testimone di iniziare a raccontare l'accaduto partendo da punti diversi: dalla fine, da metà o da un evento particolarmente saliente. L'utilizzo di questa strategia si basa sul presupposto che una persona nel riferire circa un evento in ordine cronologico, potrebbe essere condotto a ricostruire cosa potrebbe essere successo, in base a quella tendenza a compensare le lacune mnesiche.

- **Il mutamento di prospettiva.** Si può chiedere al testimone di rievocare l'evento da un punto di vista diverso dal proprio. Ad esempio, si può chiedere al testimone di assumere il punto di vista della vittima o di un altro testimone e di riportare quello che questi ultimi avrebbero potuto individuare. In questo modo si può ampliare la quantità di dettagli, anche vi è il rischio di incappare in ricordi immaginari.
-

Progetto trasparenza

L'Italia è il Paese europeo con la più alta frequenza di incidenti stradali e la percentuale di "sinistri anomali" ha assunto picchi di rilevanza sociale non più trascurabile.

La principale causa del rincaro dei premi assicurativi è rappresentata proprio dai "sinistri anomali" e dunque, occorre intervenire efficacemente alla radice, scongiurando la condotta dei malintenzionati.

Sicurezza e Ambiente spa - con il supporto delle Istituzioni e delle Compagnie assicurative - ha ideato e attuato il *Progetto trasparenza*.

Gli operatori di Sicurezza e Ambiente spa giungono con immediatezza sul luogo dell'incidente per cristallizzare il teatro del sinistro. Fissare quanto realmente accaduto in conseguenza dell'incidente stradale: a. non lascia spazio ad "interpretazioni", b. ottimizza la corretta acquisizione dei dati, c. favorisce la celere istruzione della pratica.

I costi della realizzazione di tale servizio sono interamente coperti dalle Compagnie Assicurative, non vi è nessun onere economico per l'assicurato e per gli Enti locali.

L'Associazione Nazionale dei Comuni Italiani (ANCI) ha siglato un accordo con Sicurezza e Ambiente spa per rendere operativo su tutto il territorio nazionale *Progetto trasparenza*, a beneficio dei Comuni associati e per le finalità dal Protocollo precisate.

L'operatività del *Progetto trasparenza* è garantita da semplici passaggi:

1. i cittadini e/o le Forze di Polizia Municipale, al verificarsi di incidenti stradali, contattano gratuitamente la Centrale Operativa SA - h 24 per 365 giorni - al numero verde 800.89.89.89;
2. la Centrale operativa SA attiva immediatamente l'operatore PT;
3. l'operatore giunge con immediatezza sul luogo dell'incidente a bordo del motoveicolo polifunzionale appositamente ideato e brevettato da Sicurezza e Ambiente, questi:
fotografa il teatro del sinistro con l'apposita strumentazione tecnologica in dotazione, realizzando il report fotografico dell'evento;
compila la scheda elettronica indicando i dati rilevanti del sinistro (targa, compagnia assicurativa, airbag esplosi, numero passeggeri, numero feriti, intervento carro-attrezzi, ...);
invia il tutto telematicamente - dal luogo stesso dell'incidente - alla banca dati SA e alle compagnie assicurative dei veicoli coinvolti.

Non c'è tempo, né spazio per interpretazioni, travisamenti, deviazioni.

L'operatività del *Progetto trasparenza* garantisce in questo modo rilevanti effetti benevoli:

- diminuzione, tesa all'azzeramento, del fenomeno delle frodi assicurative;
- agevole e celere procedura di accertamento e liquidazione del danno subito;
- possibili risparmi per i cittadini sulle polizze RC Auto.

Grazie a questo servizio Sicurezza e Ambiente spa contribuisce a far diminuire la percentuale di sinistri "anomali" ed in questo modo a ridurre le spese assicurative complessive.

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Segreteria organizzativa, Ufficio Stampa e Comunicazione

MG STUDIO *progetti di comunicazione di impresa*

Maria Galassini, Mariantonietta Rasulo

Via Mannelli, 83 – 50136 FIRENZE

tel. 055 2260738 – fax 055 240085 – tm 335 5918458

mgstudio@mariagalassini.it