



ORDINE
INGEGNERI
TORINO



ORDINE AVVOCATI TORINO
COMMISSIONE SCIENTIFICA

I SINISTRI STRADALI

Ing. Massimo Rivalta –
Docente a contratto presso il Politecnico di Torino
CTU e Presidente ANIMAC

IL CONTESTO

TECNICO-GIURIDICO / INGEGNERISTICO-FORENSE

**Il rilievo di un sinistro stradale:
caratteristiche, approcci e differenze tra autorità intervenute, CTU e CTP**

Il rilievo di un sinistro stradale rappresenta una fase fondamentale per:

- la ricostruzione dell'evento,
- l'accertamento delle responsabilità
- la successiva definizione delle conseguenze civili e penali.

1. Il rilievo del sinistro da parte delle autorità intervenute

Le autorità di polizia (Polizia Stradale, Carabinieri, Polizia Locale) sono generalmente i primi soggetti a intervenire sul luogo del sinistro.

Il loro rilievo ha finalità prevalentemente pubblicistiche, orientate alla sicurezza della circolazione, all'accertamento immediato dei fatti e, nei casi più gravi, alla rilevanza penale dell'evento.

Caratteristiche dell'approccio

- Immediatezza temporale: il rilievo avviene a ridosso dell'evento, quando le tracce sono ancora presenti.
- Standardizzazione delle procedure: l'attività segue protocolli codificati (verbali, planimetrie, fotografie, dichiarazioni).
- Visione oggettiva e imparziale: le autorità non rappresentano interessi di parte.
- Sinteticità: il rilievo è spesso limitato agli elementi ritenuti essenziali ai fini normativi.

Punti di vista

Il punto di vista dell'autorità è descrittivo e normativo, focalizzato su:

- violazioni al Codice della Strada;
- posizione dei veicoli;
- condizioni della sede stradale;
- identificazione dei soggetti coinvolti.

Possibili errori e criticità

- Incompletezza del rilievo metrico (assenza di misurazioni dettagliate);
- Interpretazioni sommarie della dinamica, soprattutto in assenza di testimoni;
- Perdita di informazioni successive (es. deformazioni rimosse, veicoli spostati);
- Mancata considerazione di aspetti tecnici complessi, come la compatibilità dei danni o la biomeccanica del trauma.

2. Il rilievo e l'analisi del CTU

Il Consulente Tecnico d'Ufficio è nominato dal giudice e opera come ausiliario imparziale dell'autorità giudiziaria. Il suo lavoro non si limita al rilievo in senso stretto, ma include l'analisi critica del materiale disponibile.

2. Il rilievo e l'analisi del CTU

Il Consulente Tecnico d'Ufficio è nominato dal giudice e opera come ausiliario imparziale dell'autorità giudiziaria. Il suo lavoro non si limita al rilievo in senso stretto, ma include l'analisi critica del materiale disponibile.

Caratteristiche dell'approccio

- **Approccio tecnico–scientifico basato su principi di ingegneria forense;**
- **Analisi retrospettiva: il CTU lavora spesso a distanza di tempo dal sinistro;**
- **Utilizzo di modelli di ricostruzione (cinematica, dinamica, simulazioni);**
- **Contraddittorio tecnico con i CTP.**

Punti di vista

Il CTU adotta un punto di vista super partes, volto a:

- ricostruire la dinamica più probabile;
- valutare nessi causali;
- rispondere ai quesiti posti dal giudice.
- La sua analisi deve essere motivata, verificabile e replicabile, e deve tenere conto di tutte le fonti disponibili (rilievi delle autorità, documentazione fotografica, perizie di parte, testimonianze).

Possibili errori e criticità

- Eccessiva fiducia nei rilievi originari, senza valutarne i limiti;
- Assunzioni semplificative non dichiarate nei modelli di calcolo;
- Scarsa conoscenza del contesto reale del sinistro, se il sopralluogo avviene tardivamente;
- Influenza indiretta delle tesi di parte, soprattutto in casi complessi.

3. Il rilievo e l'approccio del CTP

Il Consulente Tecnico di Parte è nominato da una delle parti coinvolte nel procedimento (attore, convenuto, compagnia assicurativa).

Il suo ruolo è quello di tutelare l'interesse tecnico della parte, senza per questo venir meno ai criteri di correttezza professionale.

Caratteristiche dell'approccio

- **Approccio selettivo e strategico;**
- **Analisi approfondita di elementi favorevoli alla tesi di parte;**
- **Possibile esecuzione di rilievi integrativi o ricostruzioni alternative;**
- **Funzione critica nei confronti del CTU.**

Punti di vista

Il CTP assume un punto di vista di parte, orientato a:

evidenziare errori o lacune nella ricostruzione ufficiale;

proporre scenari alternativi compatibili con i dati;

valorizzare elementi tecnici trascurati.

Possibili errori e criticità

- Parzialità interpretativa;
- Sovrastima di singoli indizi a discapito del quadro complessivo;
- Costruzione di modelli teorici poco realistici;
- Conflitto tra rigore scientifico e interesse della parte.

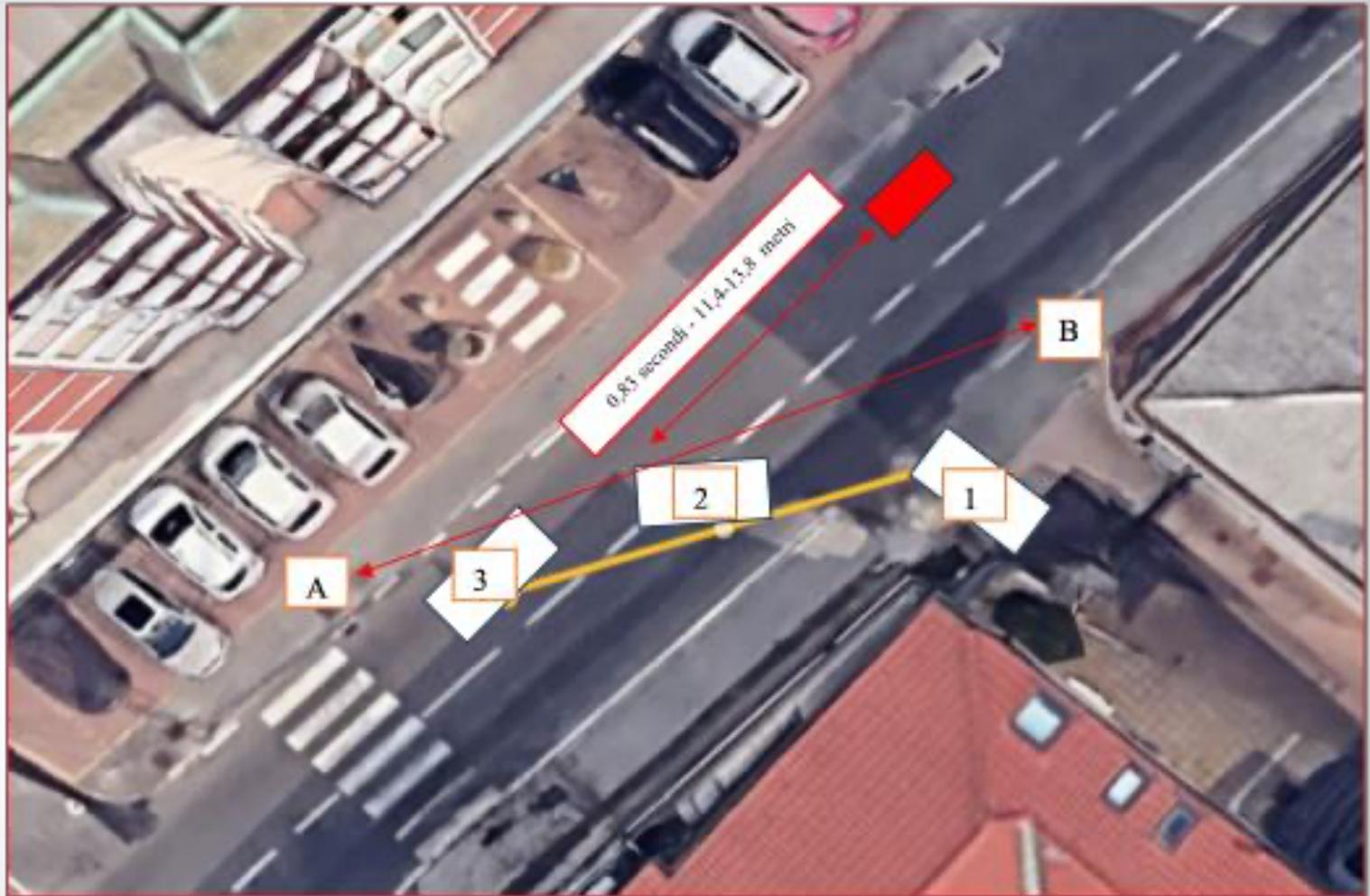
4. Confronto tra i diversi approcci Le differenze tra autorità intervenute, CTU e CTP

Soggetto	Finalità	Punto di vista	Rischi principali
Autorità	Accertamento immediato	Normativo–descrittivo	Superficialità, incompletezza
CTU	Supporto al giudice	Tecnico imparziale	Assunzioni errate, modelli astratti
CTP	Tutela della parte	Tecnico–strategico	Parzialità, forzature interpretative

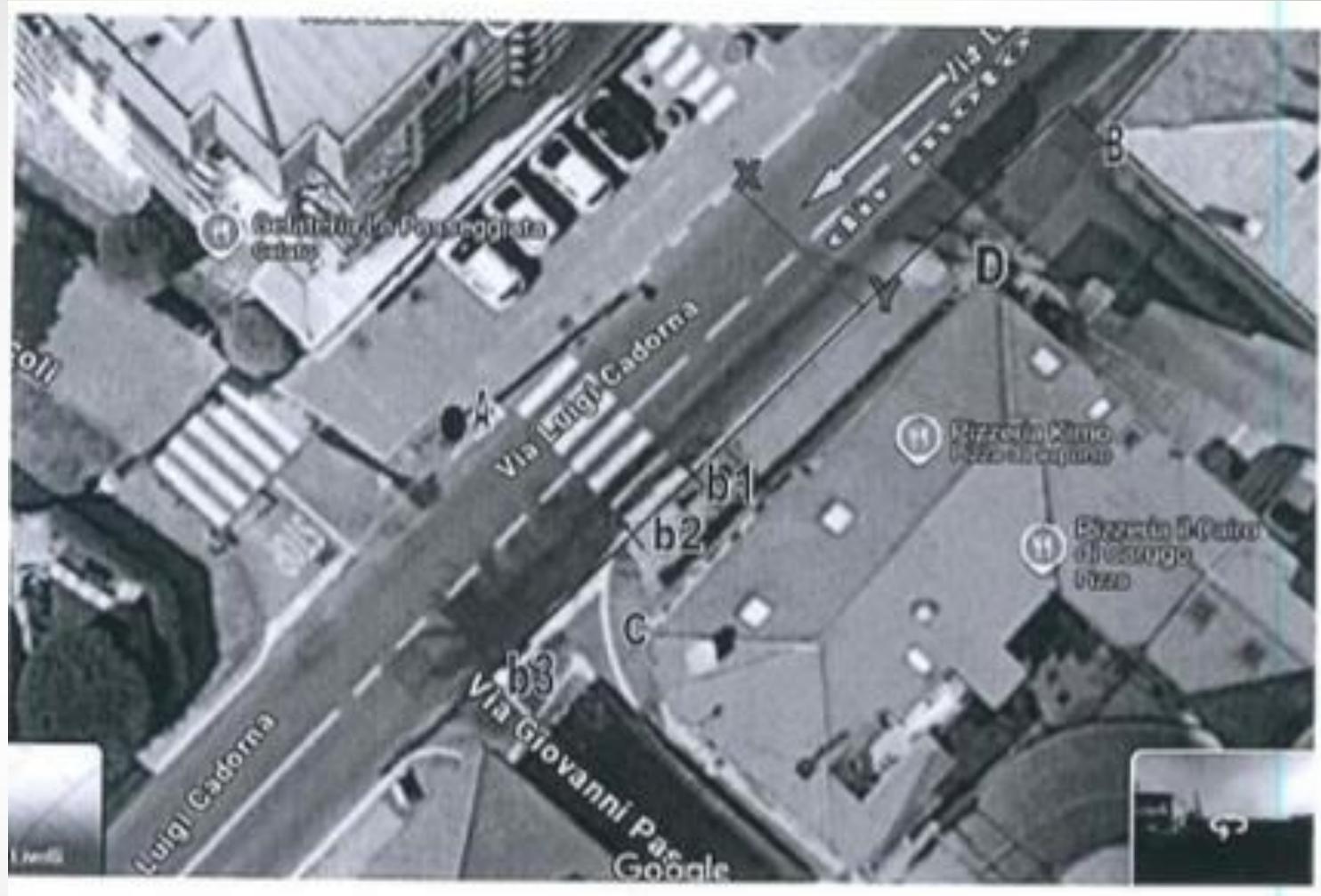
Ing. Massimo Rivalta
Docente a contratto presso il Politecnico di Torino
CTU e Presidente ANIMAC

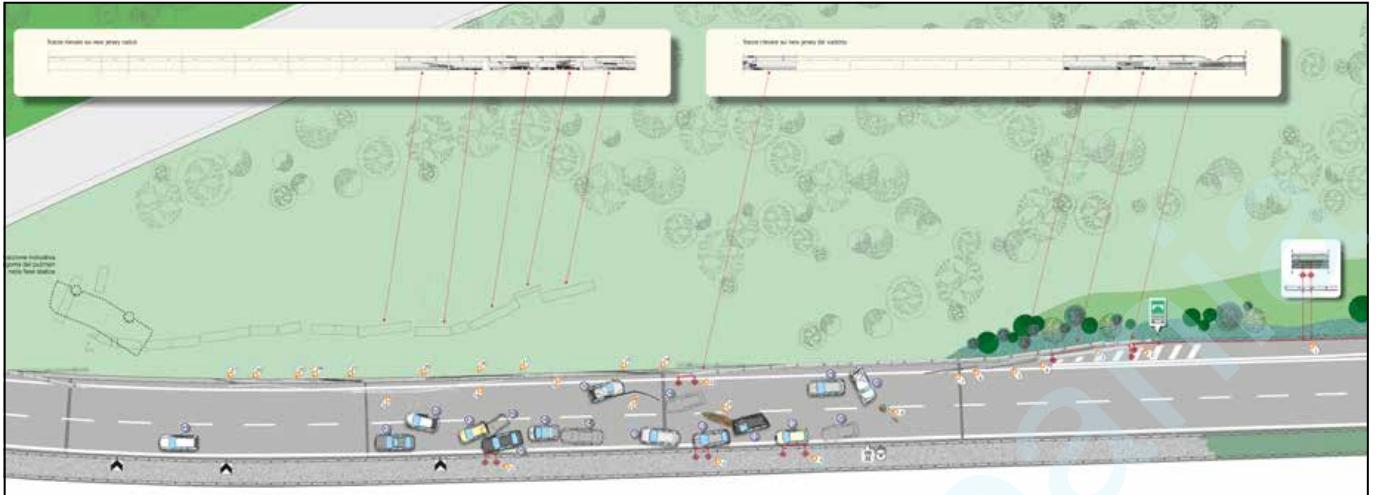


Ing. Massimo Rivalta
Docente a contratto presso il Politecnico di Torino
CTU e Presidente ANIMAC



Ing. Massimo Rivalta
Docente a contratto presso il Politecnico di Torino
CTU e Presidente ANIMAC





RESTITUZIONE DEI RILIEVI IN CAMPO

CON L'AUSILIO DI SOFTWARE SPECIFICI

Scenari
Percorsi Stradali
Analisi
Ufficio Attività Motoristiche

incidente stradale con auto ribaltata avvenuto alle ore 20.30 del 06 marzo 2010 in Cervinara (AV) sulla via Varrone affacciata su via Capitello di Cervinara - 3 - Martino Valle Caudina

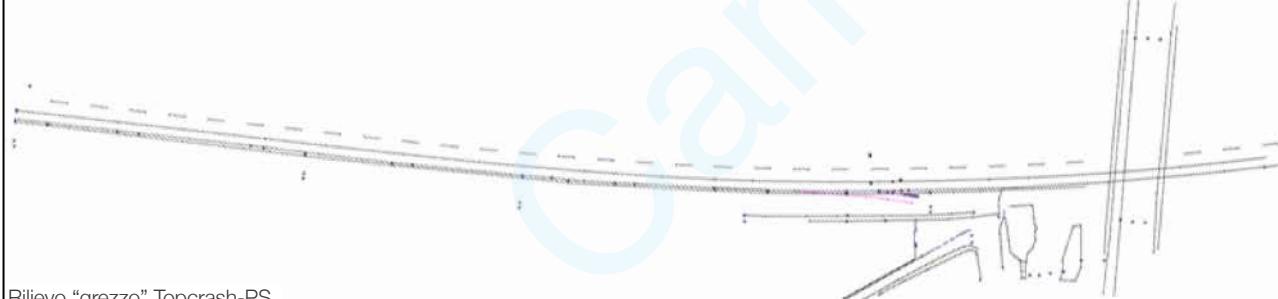
Impressioni/parametri riconosciuti automaticamente

Ritornare Avanti Avvia G. Sistemi Riportare

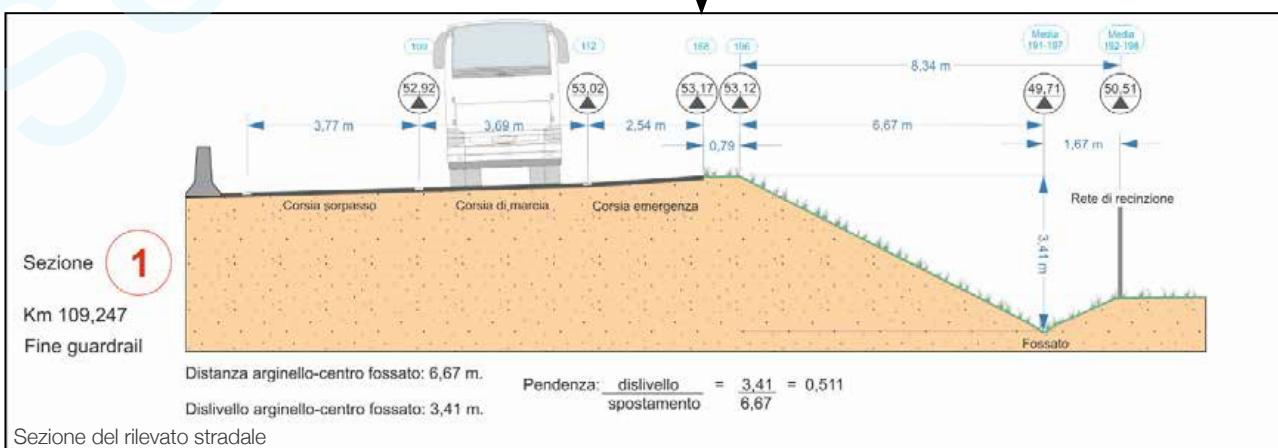
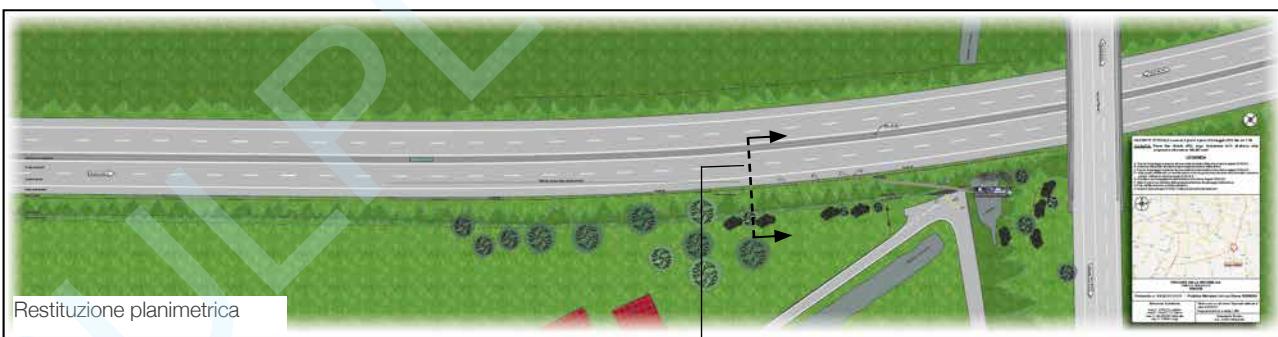
Aut. 48/125/22/14



Planimetria realizzata con Corel Draw



Rilievo "grezzo" Topcrash-PS



Incidente stradale, mortale avvenuto il giorno 28/06/2015 alle ore 00:48
LOCALITÀ: XXXXXXXXX (VI), lungo la S.P. 58 "Graffette" all'incrocio nel km X, in
dell'intersezione con Via Lazzarotto.

LEGENDA

- linea gialla: impegno di appartenenza imposta dallo pneumatico sinistro e destro
dal veicolo n. 00000000000000000000000000000000
- linea di appartenenza imposta dalla pneumatico posteriore sinistro dell'autovettura 00000000000000000000000000000000
- linea di appartenenza imposta dalla pneumatico posteriore destro dell'autovettura 00000000000000000000000000000000
- linea blu: appartenente in uso a 00000000000000000000000000000000 non sotto le cui ruote possono
essere presenti i veicoli
- linea gialla: impegno di appartenenza imposta dallo pneumatico sinistro e destro
dal veicolo n. 00000000000000000000000000000000
- linea blu: 00000000000000000000000000000000
- linea blu: appartenente dal veicolo Bimoto m/c 00000000000000000000000000000000
- linea blu: 00000000000000000000000000000000 nella posizione migliore al termine del sinistro



POLIZIA DI STATO
SEZIONE POLIZIA STRADALE DI VICENZA

INFORMATIVA N° 15-XXXXX/220-20 DEL 31/07/2015

PILEVATORI: Msc. PATRIZIO Alessandro Ass. C. MARIO Alessandro	RAPP. 1.200:
INTERNAZIONALE: Msc. C. LEONARDI Fabio	90000



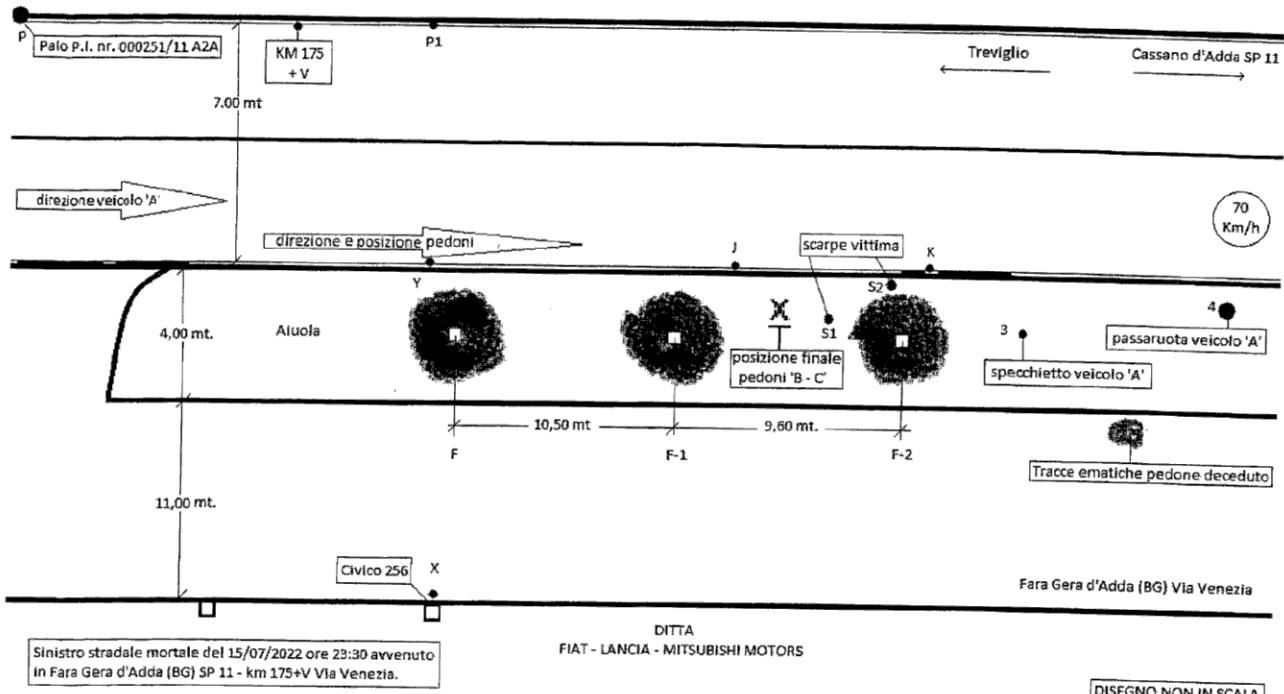
Planimetria su ortofoto



- a. In data 15 luglio 2022, alle ore 23,25 circa, avveniva un sinistro stradale tra la vettura
...Omissis.. e tre pedoni che hanno riportato lesioni, mortali per **...Omissis..** e giudicate con prognosi di 10 giorni s.c. per **...Omissis..**
- b. I Carabinieri intervenuti hanno fotografato frammenti e tracce nella zona interessata dall'urto, eseguendo uno schizzo planimetrico per riportarne la posizione spaziale; la posizione finale della vettura non viene riportata in alcuna planimetria in quanto la vettura ha immediatamente fatto ritorno in loco occupando il controviale parallelo e non la sede stradale.
- c. Sono state assunte le dichiarazioni di persone che hanno assistito a qualche aspetto dell'evento.
- d. Gli inquirenti riportano fotogrammi tratti dai diversi filmati, con relativo commento; e indicazioni di presunte posizioni all'urto. Nel breve testo che riporto si indica il sito¹ delle telecamere produttrici dei filmati

Gli accertamenti sul posto consentivano di recuperare i filmati registrati dal sistema di videosorveglianza della concessionaria "Fiat - Lancia - Mitsubishi Motors", sita al civico n. 256 di via Venezia di Fara Gera D'Adda.

- e. Esiste uno schizzo planimetrico, che si riporta di seguito.



¹ In realtà la denominazione della via di accadimento del sinistro risulta, da Goole Maps, via Treviglio, non via Venezia.

Si ripete, nel caso specifico i Carabinieri indicano una distanza tra i punti considerato in un intervallo compreso tra i 60 e i 65 metri.

E' doveroso osservare, però, che, a seguito sopralluogo effettuato in situ, la distanza tra il palo della luce preso a riferimento dalle Autorità, dista in realtà circa 35 metri dal Punto d'Urto stimato.

Dagli altri rilievi eseguiti si può affermare che le misure rilevate dai Carabinieri intervenuti non sono corrette.

Al fine di rendere maggiormente conservativo il ragionamento (velocità più contenute) si è misurata la distanza S pari a 35 metri (e non 60/65 metri come rilevato dalle Autorità intervenute - cfr. verbale CC pag. 2/3).