

La ricostruzione della dinamica degli incidenti stradali attraverso la lesività medico-legale: presentazione di un caso pratico.

Cave Bondi G., Aromatario M., Nicolosi A., Perata A., Pirillo V.
UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI ROMA "LA SAPIENZA"
Istituto di Medicina Legale

Il fenomeno degli incidenti stradali è nel nostro paese (come altrove), ampiamente e tristemente conosciuto, né al momento sembra destinato a decrescere apprezzabilmente, nonostante i tentativi da più parti effettuati per migliorare la sicurezza del traffico. Secondo le più recenti statistiche, infatti, annualmente si verificano in Italia circa 8000 decessi per queste cause, con un numero di feriti non esattamente quantificabile (date le incerte modalità di rilevazione statistica del fenomeno), ma che, almeno secondo gli Autori più qualificati, si aggirerebbe attorno ad un rapporto di tre ad uno ogni caso mortale.

In linea generale, dunque, si tratta di un fenomeno di ampia risonanza sociale, per il quale, come si è detto, si tenta ogni mezzo di prevenzione e nel contesto del quale è sempre di fondamentale importanza pervenire ad una ricostruzione, la più esatta possibile, della dinamica del sinistro, se non altro al fine di individuare eventuali responsabilità ricorrenti penali e/o civili da parte di terzi. Tale ricostruzione, che viene in un primo momento affidata alle autorità (Polizia, Carabinieri, Vigili Urbani) che intervengono sul luogo del fatto, può essere poi integrata e meglio precisata comparandola con gli elementi raccolti nelle successive indagini medico-legali, tanto sul vivente che sul cadavere. Una procedura questa che può anche risultare utile proprio ai fini della già menzionata prevenzione.

Spesso questo compito risulta abbastanza agevole; può anche avvenire però, magari in circostanze in cui vi siano decessi sopravvenuti in breve tempo e per gravi complessi lesivi, che si pervenga a ricostruzioni incomplete e frettolose, non tenendo presente sin dall'inizio la possibilità che, in un secondo momento, emergano ipotesi diverse di responsabilità di tipo medico-legale.

In quest'ottica può farsi rientrare il problema della posizione statica o dinamica dei protagonisti di un incidente stradale, sia al livello dei mezzi coinvolti che della collocazione ambientale. Può allora richiedersi, ad esempio, al medico-legale quale fosse l'esatta collocazione degli occupanti un mezzo (guidatore e trasportati) ovvero la verifica del polo d'urto tra un veicolo sopraggiungente ed un pedone, in rapporto anche al presunto comportamento di questi. Limitatamente a chi si trovi su di un veicolo, appare, infatti, evidente che se in un incidente stradale il guidatore decede e gli altri occupanti no, vengano meno in assoluto le eventuali responsabilità penali del primo mentre quelle civili possono subire orientamenti diametralmente opposti.

Il caso che presentiamo è, a nostro avviso, paradigmatica dimostrazione di tale assunto.

Il giorno 9.07.97 una autovettura Renault Clio, mentre percorreva una via extra urbana con a bordo due persone, ad un tratto accostava improvvisamente sulla destra, impattando contro un paracarro e quindi ribaltandosi più volte il mezzo fuoriusciva poi di strada ed esauriva la propria corsa capovolto in un prato sottostante.

Nell'occasione, ambedue gli occupanti venivano sbalzati fuori dall'abitacolo, restando sul terreno, dove li trovarono i primi soccorsi. Dei due uno, di sesso maschile, decedeva dopo pochi minuti, mentre il secondo, di sesso femminile, riportava lesioni di modesta portata al rachide cervicale ed all'emitorace sinistro.

Il cadavere veniva trasportato al più vicino obitorio e sottoposto ad una sommaria ispezione esterna da parte di un sanitario della locale ASL, il quale precisò l'epoca della morte (sostanzialmente già documentata dai dati circostanziali) e le cause di essa (grave politraumatismo corporeo con lesioni multiple). Per la dinamica del fatto, egli si limitò a riferire che si era trattato di un "incidente stradale".

I Carabinieri intervenuti sul posto, sulla base dei rilievi planimetrici effettuati e delle testimonianze rese dalla ragazza ferita e dai primi soccorritori, pur non riuscendo a precisare con esattezza le cause del primitivo sbandamento del veicolo, identificarono comunque l'uomo quale guidatore di quest'ultimo. Ciò ebbe come ovvia conseguenza l'estinzione di ogni azione penale,

mentre sopravvenne contestualmente una richiesta di risarcimento civile del danno patito da parte della donna occupante l'auto.

A questo punto il padre del giovane cominciò a presentare una serie di esposti contenenti elementi, che, a suo avviso, ponevano in discussione le responsabilità del figlio. In primo luogo egli assunse che l'incidente si era prodotto in quanto un ciclista aveva improvvisamente tagliato la strada all'auto, cosicché il guidatore, per tentare di evitarlo, aveva perso il controllo del mezzo ma ogni indagine condotta in questo senso dette esito negativo. In un secondo momento, il padre stesso ipotizzò una responsabilità professionale del sanitario intervenuto sul luogo del fatto con l'ambulanza, contestandogli il ritardo del soccorso e l'inadeguatezza delle terapie prestate: tuttavia anche questa seconda ipotesi non ebbe seguito.

Solo allora, trascorsi circa 11 mesi dal fatto, l'uomo sostenne, infine, e per la prima volta, che la dinamica del fatto non era stata quella prospettata ma che in realtà alla guida dell'auto si trovava la ragazza. Stavolta, mentre nei confronti di quest'ultima venne aperto un procedimento penale per omicidio colposo (e mentre venne avanzata una contro richiesta di risarcimento del danno da parte dei familiari della vittima) gli inquirenti si resero conto che gli elementi a sostegno dell'ipotesi uomo-conduttore non erano suffragati da elementi tecnici così certi: in particolare la sommaria descrizione medico-legale, basata sulla semplice ispezione esterna del cadavere, non apportava dati dirimenti in proposito. Nel corso del procedimento venne allora disposta l'esumazione del cadavere, affidata ad un medico-legale (da solo) cui venne sottoposto il quesito specifico relativo alla posizione del defunto nel mezzo al momento del fatto. Espletati i necessari accertamenti, il perito, basandosi anche su dati della letteratura (su cui torneremo), concludeva, seppure in via probabilistica, che, in effetti, si poteva ritenere come il giovane fosse trasportato e non guidatore.

Ovviamente ne derivò un minuzioso dibattimento, nel corso del quale intervenimmo quali consulenti della difesa, associati in questo compito ad un ingegnere particolarmente esperto di infortunistica stradale. Le nostre indagini tecniche portarono a conclusioni del tutto contrarie a quelle su cui si basava l'accusa, e la parola passò al Giudice. Questi accolse le tesi della difesa, ritenendo dunque che al momento del fatto alla guida fosse l'uomo, e che pertanto l'imputata dovesse essere prosciolta. Nessuna delle parti ha successivamente interposto appello.

Il caso segnalato meriterebbe evidentemente di essere analizzato più nel dettaglio e di essere corredato da informazioni tecniche più esaurienti (comunque disponibili). Ciò non è peraltro possibile in questa sede, cosicché ci limiteremo ad alcune considerazioni epicritiche.

Riteniamo dunque che, per poter risalire nella maniera più esatta alla dinamica di produzione di un sinistro stradale (quale che sia la sua complessità), occorre sempre:

a) che vengano tempestivamente eseguite puntuali indagini medico-legali.

Esse dovranno essere in primo luogo complete, nel senso che dovranno comprendere l'esame autoptico anche nei casi in cui la lesività presente sembra di per sé eloquente per definire le cause della morte. A prescindere dall'ipotesi di esami integrativi (ad esempio radiografici), non sempre materialmente possibili, si dovrà procedere comunque ad una puntuale e precisa descrizione degli indumenti della o delle vittime nonché di tutta la lesività presente, anche minimale, con il supporto di immagini visive e secondo i protocolli esistenti in materia. Non sarà neppure inopportuno procedere cautelativamente a prelievi di liquidi biologici o di parti di organo per successivi accertamenti. Inutile aggiungere che questo compito deve essere affidato a specialista altamente qualificato.

b) Al di là e ad integrazione delle normali operazioni di rilievo e di sopralluogo effettuate dalle autorità intervenute, in queste fattispecie, oltre al consulente medico-legale, dovrà operare, in stretta sinergia operativa con esso, anche un esperto tecnico di infortunistica stradale (ad esempio un ingegnere).

c) Quando, in un secondo momento, si tenterà di interpretare la lesività riscontrata confrontandola, oltre che con la personale esperienza, con la letteratura esistente in merito, si dovrà fare riferimento a quella assolutamente più recente ed aggiornata. Infatti, la costante evoluzione tecnologica dei mezzi, in funzione anche della loro sicurezza, ne modifica con grande frequenza le caratteristiche meccaniche, per cui lesioni ritenute caratteristiche sino a non molto tempo addietro, possono essere oggi praticamente scomparse o modificate. Ci riferiamo, a titolo di esempio, all'uso di

caschi, di cinture di sicurezza, di air-bag, di stabilizzatori di frenata, di modifiche dell'assetto aerodinamico dei mezzi, ecc., accorgimenti tecnici questi che, come appena detto, possono modificare gli effetti somatici una volta rilevabili o non produrli affatto.

Nel caso presentato il tentare di ricorrere a quanto sopra, seppur tardivamente e forse incompletamente, ha consentito, al di là di ogni contingente spirito di parte, di riportare una problematica medico-legale nei suoi giusti termini di applicazione, comprese le conseguenze giudiziarie. Confermandosi così il principio, del resto già ben noto, secondo il quale una corretta ed aggiornata applicazione della nostra disciplina, espletata in queste fattispecie solo in équipe, possa (anche a posteriori) fornire un fattivo contributo alla ricostruzione della dinamica di incidenti stradali anche complessi o non direttamente testimoniati.