Anno II - N° 3
Marzo 2011
Periodico trimestrale

Direttore responsabile:
Alen Custovic
a.custovic@bastasanguesullestrade.org

SPECIALE
Pedone investito
risarcito senza identificare l'auto
pagina 12

INTERVISTA
Anna Maria Giannini
Psicologia della legalità e sicurezza
pagina 6

BASTA SANGUE SULLE STRADE®

Associazione Familiari e Vittime della Strada

Organo ufficiale
Basta Sangue Sulle Strade
ente non-profit
Reg. Tribunale di Milano
n. 119 del 12.03.2010
free-press
(copia omaggio)

1861 > 2011 > >
150° anniversario Unità d'Italia

Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale 70% LO/MI

Tutti dentro Arriva l'Omicidio Stradale

sommario

Numero 3 marzo 2011

2	editoriale del presidente
3	attualità
4	attualità
6	intervista
7	cronaca
10	attualità
11	attualità
12	norme & sentenze
14	tecnologie & sicurezza
15	consigli di lettura
15	lettere al direttore

editoriale del presidente

SOSTENERE LE VITTIME DELLA STRADA

L'onlus Basta Sangue Sulle Strade, Associazione familiari e vittime della strada, è una realtà che nasce su iniziativa della famiglia Colosini, residente nel Bresciano. L'idea di fondare l'Associazione nasce dal desiderio della Sig.ra Isabella Smussi, madre di Luigi Colosini, giovane vittima della strada, il quale attualmente vive in stato vegetativo di coma grado 2.

Una storia, purtroppo, nella quale si potranno riconoscere molti. Dunque l'Associazione è nata sulla scia di un evento drammatico, ma che vuole contribuire a far sì che drammi del genere siano sempre meno.

Ecco perché svolgiamo campagne di sensibilizzazione, prestiamo tutela legale, assistenza psicologica e medico-legale. Ecco perché il contributo di ognuno diventa fondamentale per permettere all'Associazione di operare al meglio, aiutando sempre più vittime della strada.

Perciò anche quest'anno rinnoviamo a tutti l'appello della campagna di adesione alla causa dell'Associazione Basta Sangue Sulle Strade. Per informazioni sulle modalità di sostegno è possibile telefonare al numero verde 800 620 210, oppure collegarsi al sito http://www.bastasanguesullestrade.org

SI APRE LA STRADA ALL'OMICIDIO STRADALE

Anche dal mondo della politica, aperture verso l'introduzione dell'"omicidio stradale"

di Alen Custovic

Dopo l'omicidio volontario, l'omicidio preterintenzionale e l'omicidio colposo, il Codice penale potrebbe arricchirsi di un quarto tipo di reato, quello che i più definiscono "omicidio stradale", con pene appunto più vicine al livello dell'omicidio volontario che non a quelle dell'omicidio colposo.

Ad affermarlo recentemente è Mario Valducci, presidente della Commissione Trasporti della Camera. "Nelle prossime settimane - sostiene - presenteremo un provvedimento per introdurre nel Codice penale l'omicidio stradale come nuova fattispecie di reato. E' l'unica ipotesi percorribile per uscire dall'attuale previsione del Codice Penale. Ora uno può ammazzare 2-3 persone e stare in galera 4-5 anni e magari neanche questi. Ritengo che nel momento in cui una persona ubriaca si mette al volante, conosca l'alto rischio a cui va incontro". Una proposta significativa quella di Valducci e che, per la verità, si inserisce nella scia di un lungo e articolato lavoro, spesso silenzioso, che le associazioni di vittime stradali portano instancabilmente avanti. Ma c'è di più. Recente è anche il pronunciamento della Cassazione che rappresenta una vera e propria svolta nella giurisprudenza italiana: per la prima volta i giudici, di fronte a un grave incidente, hanno riconosciuto la condotta lucidamente criminosa del conducente; così la Cassazione ha contestato il reato di omicidio volontario a un pirata della strada, rinviando il verdetto emesso dalla Corte d'Assise d'Appello di Roma nei suoi confronti. In altri termini, anche nel campo dell'infortunistica stradale si apre la strada per i reati volontari. In questo senso, anche per comprendere meglio le dinamiche fino ad oggi in uso nel sistema giuridico italiano in merito all'incidentalità stradale, con conseguenze gravi, è necessario soffermarci sul caso appena citato. Il caso in questione ha come protagonista Ingatiuc Vasile, giovane moldavo - per il quale non è ancora chiaro se fosse o meno in possesso nemmeno della patente di guida - che nella notte del 18 luglio 2008, per sfuggire a un controllo della polizia, sfrecciò a oltre 100 chilometri all'ora su un furgone rubato in una via centrale della capitale travolgendo, passando col semaforo rosso, una Citroen con tre ragazzi a bordo, uccidendone uno (Rocco Trevignano, ragazzo ventenne) e ferendo gli altri due, salvi per miracolo. I giudici di primo grado avevano stabilito che Vasile era responsabile di omicidio volontario e che andava condannato a 16 anni di reclusione. Ma l'Appello l'aveva pensata diversamente, dimezzando la pena e condannando Vasile a 8 anni e 4 mesi per omicidio. La Cassazione ha a sua volta annullato il processo di secondo grado con rinvio per la qualificazione giuridica del reato affinché, appunto, il fatto venga valutato come doloso. Anche se, non senza polemiche, Vasile aspetterà il nuovo verdetto in libertà. Nel caso di Ignatiuc Vasile la volontarietà dell'atto viene ricavata dall'attraversamento dell'incrocio con il semaforo rosso a oltre 100km/h, ma soprattutto perché quella azione era motivata dal desiderio di fuggire. In altre parole, attraversare col rosso in tutta velocità può significare che il conducente ha accettato il rischio di causare un incidente mortale. Non si conoscono ancora le motivazioni complete della sentenza, ma la Cassazione appare essersi mossa lungo il sottile confine tra dolo e colpa. Infatti la distinzione sostanziale tra "colpa" (che si basa sull'assenza di volontà in una condotta caratterizzata da imprudenza, negligenza e imperizia) e "dolo" (che origina nella volontarietà distinta dalla previsione e dal volere l'evento) è mitigata dalle figure giuridiche della "colpa cosciente", dove il realizzarsi dell'evento – pur previsto – non è accettato come possibile conseguenza della propria azione, e del "dolo eventuale", che si basa invece sull'accettazione del rischio che l'evento previsto si possa realizzare. In altri termini, l'accettazione del rischio della realizzazione dell'evento equivale a volerlo.

POLIZIA DI STATO-INAIL

firmato lo scorso febbraio un protocollo di collaborazione per la sicurezza

di Francesco Vellucci
Presidente Basta Sangue sulle Strade Onlus

Lo scorso febbraio il Capo della Polizia, Antonio Manganelli, ed il Presidente dell'INAIL, Marco Fabio Sartori hanno siglato un accordo, un protocollo di collaborazione. L'obiettivo è far crescere la cultura della sicurezza stradale, attraverso iniziative di formazione e comunicazione, campagne di sensibilizzazione e interventi mirati, nelle scuole e sui luoghi di lavoro, negli ambienti professionali e nelle associazioni di categoria. La parola "chiave" deve essere Prevenzione, per incidere significativamente sull'incidentalità stradale. Infatti i dati statistici parlano chiaro: oltre la metà delle morti sul lavoro deve imputarsi alla circolazione stradale; i sinistri "in itinere", cioè avvenuti lungo il percorso casa - lavoro - casa sono numerosissimi; da segnalare anche gli incidenti stradali in occasione di lavoro, ovvero nello svolgimento di professioni in cui il viaggio rappresenta un aspetto importante dell'attività o addirittura la sede di lavoro, come avviene ad esempio per gli autotrasportatori e per gli addetti alla manutenzione. Già con l'entrata in vigore del nuovo Codice della strada, il 30 luglio 2010, si è invertito l'andamento

della crescita degli incidenti stradali mortali registrato nei primi sei mesi dell'anno, con una diminuzione compresa tra il 2,9% e il 7,1%, ma bisogna fare di più. "Stanno cambiando la cultura e l'approccio a queste tematiche non solo da parte delle imprese, ma di tutti gli attori del sistema lavoro" ha sottolineato Sartori in occasione della firma "Segno anche di una forte e capillare presenza dell'INAIL, che ha saputo far penetrare un concetto basilare: la sicurezza prima di tutto. Proprio in quest'ottica muove il protocollo siglato con la Polizia stradale, un passo in avanti che si inserisce a pieno titolo nel complessivo ridisegno del sistema del Welfare che assegna all'INAIL un ruolo di primo piano non solo in campo assicurativo, ma in tutte le fasi della sicurezza sul lavoro. A tale proposito ringrazio la Polizia stradale per la collaborazione e l'interesse dimostrati; sono sicuro che insieme riusciremo a raccogliere buoni risultati". Le parti firmatarie si sono impegnate anche a condurre un'analisi più approfondita dei fenomeni infortunistici attraverso lo scambio dei dati tra la Polizia e l'Istituto e lo studio di interventi operativi di prevenzione. "Oggi il lavoro della Polizia Stradale si svolge anche all'interno dei luoghi di lavoro, oltre che sulla strada", ha commentato Manganelli. "L'attenzione al fenomeno degli incidenti sul lavoro, sottolineata costantemente anche dal Presidente della Repubblica, ha determinato infatti un rinnovamento della nostra attività". Secondo il capo della Polizia, quindi, è necessario un intervento di sensibilizzazione degli studenti sui temi della sicurezza stradale, ma anche del mondo del lavoro attraverso un linguaggio che sia il più efficace per spiegare i comportamenti a rischio. "Sono particolarmente soddisfatto" ha concluso "dell'intesa con INAIL: ancora una volta si è trattato di confermare un modello di sicurezza partecipata e condivisa con tutti coloro che possono contribuire ad elevare gli standard di prevenzione sulle nostre strade e all'interno dei luoghi di lavoro".

TUTELARSI DA AVVOCATI INCOMPETENTI: SÌ A SANZIONE DISCIPLINARE

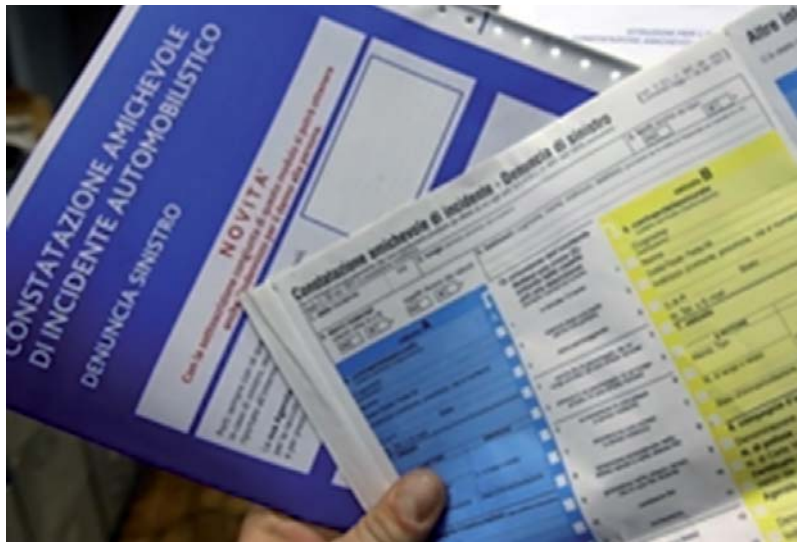
Non tutti sanno che il codice deontologico forense impone agli avvocati una serie di regole, professionali e non, la cui violazione può dar luogo ad un procedimento disciplinare, ed eventualmente alla emanazione di una sanzione da parte del Consiglio dell'Ordine di appartenenza. Tra i doveri del professionista non possiamo non ricordare il dovere di lealtà e correttezza, il dovere di fedeltà, il dovere di diligenza (art.8 codice deontologico forense), secondo il quale l'avvocato deve adempiere i propri doveri professionali con diligenza. Ebbene, la Cassazione con sentenza n. 20773/2010 del 7 settembre 2010, è stata chiamata a giudicare in merito alla sanzione disciplinare inflitta dall'Ordine degli Avvocati di Bologna nei confronti di un professionista che, nell'assistere un proprio cliente, aveva proposto la causa di fronte ad un giudice diverso da quello effettivamente competente. Il Consiglio dell'Ordine di appartenenza, ravvisando l'omessa diligenza e competenza professionale, aveva sanzionato il professionista, e successivamente il Consiglio Nazionale Forense aveva confermato il provvedimento disciplinare. La Suprema Corte ha confermato quanto sancito dal Consiglio Nazionale Forense, censurando il comportamento del professionista. In particolare, sebbene il professionista si fosse difeso adducendo che altro Consiglio dell'Ordine avesse archiviato un caso analogo nei confronti di un collega con il quale aveva seguito la causa, ad avviso della Cassazione, a Sezioni Unite, "l'archiviazione in un luogo non ferma l'azione disciplinare del Consiglio dell'Ordine di appartenenza, non potendosi nel caso in questione invocare il principio del ne bis in idem", ovvero secondo il principio del non due volte per la medesima cosa. L'Associazione "Basta Sangue Sulle Strade" è stata diverse volte contattata da persone che, precedentemente assistite da un legale, si ritrovavano dopo diversi mesi a non saper nulla della propria pratica, insoddisfatte dell'assistenza offerta. Non trovando risposte soddisfacenti, chiarezza nella spiegazione della pratica e delle possibili soluzioni, le vittime della strada e i loro congiunti, costrette a brancolare nel buoi, hanno avvertito la necessità di chiedere a chi, come l'Associazione si propone, con professionalità e competenza, quale valido aiuto per la risoluzione delle questioni conseguenti ai sinistri stradali. Il trauma psicologico connesso alla perdita di un congiunto, le difficoltà dei primi momenti successivi ad un così triste evento, spesso inducono le vittime della strada a rivolgersi ad avvocati, magari amici di amici, di cui in realtà non conoscono le referenze, e che magari, seppur competenti in un ambito specifico, sono privi della professionalità necessaria che richiede la gestione di una pratica relativa ad un sinistro stradale. Le scelte non ponderate, azzardate e fatte magari sulla base del consiglio di qualcuno, talvolta possono costare caro, possono pregiudicare il buon esito delle trattative stragiudiziali fino anche all'esito di un processo, che ove impostato correttamente avrebbe invece consentito un risultato favorevole. È quanto avvenuto per esempio, a R.B. che ha scoperto di aver perso un giudizio civile sebbene il suo avvocato gli avesse fornito, unitamente alla propria parcella, copia di una sentenza che invece gli dava ragione. L'accertamento ha consentito di scoprire che quell'avvocato produceva documenti falsi e falsificava anche le sentenze da presentare ai propri clienti, per giustificare l'entità delle parcelle che presentava loro. Su denuncia del cliente il Tribunale di Roma ha condannato l'avvocato a tre anni e mezzo di reclusione. Tutti questi consigli sono finalizzati a far aprire gli occhi sulla scelta del legale dal quale farsi assistere, per avere la certezza di un'assistenza competente, professionale adeguata e garanzia di risultato.

attualità

ASSICURAZIONI SOTTO LA LENTE

I controlli statistici dell'ISVAP sulle assicurazioni di RC Auto

di Giacinto Picozza



L'ISVAP, Istituto di Vigilanza sulle Assicurazioni Private e di interesse collettivo, in seguito al vertiginoso aumento del prezzo dei premi assicurativi delle polizza RC Auto nell'anno 2010, ha emanato una circolare finalizzata all'accertamento dell'andamento delle tariffe e dei sinistri per il ramo di responsabilità civile auto. Destinatari della circolare, datata 1 marzo 2011, sono state le imprese di assicurazione che esercitano la Rc con sede legale in Italia, ma anche le Rappresentanze per l'Italia delle imprese di assicurazione con sede legale in uno Stato terzo rispetto allo spazio economico europeo che esercitano la Rc auto, nonché le Rappresentanze per l'Italia delle imprese di assicurazione con sede legale in un altro Stato membro dello spazio economico europeo che esercitano la Rc auto. Per conoscenza la circolare è stata indirizzata anche all'ANIA ed al Ministero dello Sviluppo Economico.

Concedendo il termine fino al 21 marzo 2011, L'ISVAP ha richiesto alle imprese di assicurazioni ed alle Rappresentanze di produrre, compilando appositi moduli, una serie di informazioni, ed in particolare: le tariffe comprensive di oneri fiscali e parafiscali che saranno praticate dalle imprese con riferimento al 1° aprile 2011 per talune le categorie di assicurati, i premi contabilizzati e i relativi sinistri avvenuti nel corso dell'esercizio 2010 per le autovetture, per i motocicli e per i ciclomotori.

La finalità dell'intervento dell'ISVAP (ricordiamo, istituito con legge 12 agosto 1982, n. 576, e che svolge le sue funzioni sulla base delle linee di politica assicurativa determinate dal Governo) sono quelle di vigilanza controllo nei confronti delle imprese di assicurazione e riassicurazione nonché di tutti gli altri soggetti sottoposti alla disciplina sulle assicurazioni private, compresi gli agenti e i mediatori di assicurazione.

L'ente di controllo ha per scopo la sana e prudente gestione delle imprese di assicurazione e di riassicurazione e la trasparenza e la correttezza dei comportamenti delle imprese, degli intermediari e degli altri operatori del settore assicurativo. I suoi interventi sono finalizzati ad assicurare stabilità, efficienza, competitività ed buon funzionamento del sistema assicurativo, onde garantire adeguata tutela degli assicurati e degli altri aventi diritto a prestazioni assicurative, la corretta informazione e la protezione dei consumatori.

Questo è uno dei molteplici interventi posti in essere da quest'istituto di vigilanza e controllo a nell'adempimento delle proprie funzioni e che merita di essere citato e comunicato a quanti non ne fossero invece a conoscenza.

EDUCAZIONE STRADALE, UN PERCORSO STRUTTURATO CHE PARTE DALLE SCUOLE

Anna Maria Giannini: l'educazione stradale deve essere una priorità

di Alen Custovic

"Fare educazione stradale vuol dire istituire un processo educativo continuo che deve iniziare dalle Scuole per l'infanzia e andare avanti fino al termine delle Secondarie superiori, con una continuità attraverso tutti i cicli scolastici. Non qualcosa che viene erogato a spot, ogni tanto ed in specifiche circostanze, ma deve accompagnare il processo educativo in modo organico attraverso il coinvolgimento della famiglia e delle agenzie educative".

A dirlo è la Prof.ssa Anna Maria Giannini, esperta in tematica di sicurezza stradale, intervistata sulla sicurezza stradale della Penisola.

A che punto è giunta in Italia l'educazione stradale e la sensibilizzazione degli utenti della strada?

"In Italia è in atto una delle più estese Campagne di Sicurezza stradale, ICARO, promossa dalla Polizia stradale insieme all'ANIA, Fondazione per la Sicurezza stradale, al Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, alla "Sapienza" Università di Roma, al MOIGE. La Campagna prevede, attraverso una opportuna formazione erogata dall'Università agli Operatori di Polizia, interventi specifici nelle Scuole.

La parte importante di questo modello educativo è la Ricerca. Infatti sono stati raggiunti più di diecimila ragazzi, dalle scuole primarie alle secondarie superiori, e i risultati delle ricerche che li hanno coinvolti hanno condotto alla messa a punto di strategie educative efficaci (come opportune valutazioni e verifiche hanno dimostrato).

La forza di questo modello educativo risiede anche nel fatto che si avvale di strumentazioni multilivello (dai filmati ai giochi, ai role playing ecc) e agisce sul canale cognitivo ma anche su quello emotivo, con l'obiettivo di cambiare a livello profondo le convinzioni errate che sostengono i comportamenti di rischio.

L'educazione stradale è un tema affrontato a livello scolastico, e se è così in che modo ciò accade?

Attualmente purtroppo è poco affrontato a livello scolastico e non in modo sistematico. Vi è grande diversità nei vari territori e, purtroppo, spesso le misure di efficacia vengono confuse con quello che può essere un generico interesse del momento.

Quali strumenti comunicativi si sono rivelati più utili per sensibilizzare gli utenti della strada?

Per i ragazzi: filmati, spettacoli teatrali, simulate, video di "incidenti live" opportunamente commentati. Per i bambini: cartoni animati, giochi sul tema, costruzioni da realizzare insieme. Per gli adulti il discorso è più complesso perché hanno ormai strutturato un approccio alle condotte sulla strada che spesso è difficile da cambiare. Vi è molto dibattito sull'efficacia delle campagne specifiche, così come sull'uso di immagini forti. Non esiste una strategia univoca, è molto importante però richiamare spesso l'attenzione attraverso opportuni canali comunicativi.

Che effetto produce sul soggetto-utente della strada la visione di immagini relative a sinistri stradali? Si tratta di un deterrente psicologico duraturo nel tempo?

Gli effetti sono diversi: in genere vi è un forte impatto immediato, ma poi si tende a dimenticare o "rimuovere" immagini troppo "forti" da un punto di vista psicologico. In genere chi rischia lo fa perché ritiene che nulla possa succedere e che tutto accadrà agli altri: è una specie di vissuto di onnipotenza su cui è difficile che le immagini da sole possano intervenire.

Nei paesi della UE come viene affrontato il tema della prevenzione e sensibilizzazione dell'incidentalità stradale?

Molti Paesi hanno strategie educative molto organiche, come la Svezia, la Gran Bretagna, la Germania, altri invece lasciano di più alle iniziative locali delle Scuole. E' interessante il fatto che attualmente sia in corso un progetto europeo di cui l'Italia è leader, ICARUS (Intercultural Approach for Road Users) che porta a quindici Paesi dell'Unione Europea il modello educativo della Campagna ICARO, valutato come molto efficace e di grande impatto, tanto da promuovere un modello europeo e renderlo comune ai diversi Paesi che hanno aderito al progetto.

Cosa si può fare per una migliore e più adeguata sensibilizzazione rispetto al fenomeno dell'incidentalità stradale?

Diverse cose: educare precocemente e continuamente i giovani; richiamare l'attenzione delle famiglie ad un corretto comportamento che sia d'esempio ai ragazzi e funzionale per gli adulti stessi. Creare sinergie operative fra quanti lavorano in questi settori. Potenziare la ricerca in tema di sicurezza stradale, misurare gli effetti degli interventi educativi e di sensibilizzazione per renderli sempre più efficaci. Richiamare gli effetti delle misure educative con opportune Campagne di sicurezza. Intervenire sulle infrastrutture perché le strade siano sempre più sicure.

Ritiene sufficiente l'intervento dello Stato italiano per finanziare l'educazione stradale e la sensibilizzazione degli utenti della strada?

Non è sufficiente. L'educazione stradale deve essere una priorità. La morte per incidenti stradali è la prima causa di morte fra i giovani. L'Europa ci indica l'obiettivo di dimezzare le morti per incidenti su strada e questo richiede sforzi a vari livelli. Attualmente in molti campi le risorse sono poche, vale la pena di sottolineare che in questo caso si tratta di investimenti importanti il cui obiettivo sono le vite umane e dunque da considerarsi priorità assoluta.

Curriculum Vitae

ANNA MARIA GIANNINI

Psicologia della Legalità e della sicurezza

Prof. Anna Maria Giannini. Professore Ordinario di Psicologia della Legalità e della sicurezza. Direttore dell'Osservatorio di Psicologia della Legalità, "Sapienza" Università di Roma. Responsabile di Progetti Europei sulle tematiche della Sicurezza e della Vittimologia. Autore di diversi libri sui temi della Legalità e della Psicologia applicata alle Scienze giuridiche.

ALLARME MINICAR

Sempre più giovani preferiscono questi veicoli ai ciclomotori tradizionali

di Roberto Libralato

Se si transita vicino qualche istituto superiore, o si attraversano le vie del centro il sabato sera, non si può fare a meno di notare come le strade siano letteralmente invase dalle "minicar". Questi veicoli, immatricolati come quadricicli leggeri, sono infatti sempre più comuni tra i giovani, che li preferiscono al tradizionale motorino, e i genitori acconsentono credendo di garantire in questo modo più sicurezza ai propri figli. Ma sono davvero così sicuri? Stando alle ultime ricerche in merito, la sicurezza è ben lungi dall'essere garantita. A causa delle loro caratteristiche le minicar risultano essere oggi addirittura il mezzo con il maggior indice di mortalità. La Procura di Roma (città con il 17% delle minicar vendute in tutta Italia) le ha messe sotto accusa per la loro scarsa sicurezza: lo standard è infatti al di sotto di quello richiesto per le normali automobili. Hanno scarsa stabilità, soprattutto in condizioni di asfalto bagnato, non hanno airbag, il loro impianto frenante è insufficiente, e l'abitacolo è troppo poco protetto (ricordiamo che il peso di una minicar non può superare per legge i 350 kg, e questo limita fortemente il ricorso a misure di protezione sufficienti). Il problema maggiore risiede nella possibilità di guidarle già a 14 anni, con il solo patentino, per una velocità massima di 45 km/h. Una velocità però spesso solo di facciata, dato che la loro potenza può facilmente essere raddoppiata tramite semplici modifiche al motore che rendono questi veicoli estremamente pericolosi in caso di incidente, in quanto la loro struttura non è pensata per sopportare urti a velocità così elevate. Fortunatamente le forze dell'ordine non restano con le mani in mano di fronte a tale fenomeno. Recentemente gli agenti della Polstrada di Cerveteri-Ladispoli, coordinati dal Comandante Claudio Paolini, durante controlli effettuati lungo le principali arterie del litorale romano, hanno predisposto il sequestro di alcune minicar illegalmente potenziate. Per quanto concerne il fronte legislativo, entro il 19 gennaio 2011 l'Italia ha avuto il dovere di recepire una direttiva europea (la 2006/126/CE), che prevede la revisione del sistema patente, prevedendo un esame teorico e pratico per la guida di questi veicoli. Questo dovrebbe portare ad una diminuzione dei sinistri dovuti a tali veicoli. E' da ricordare infatti che le minicar hanno un indice di mortalità di 2,64 morti ogni 100 veicoli coinvolti in incidenti. A titolo di paragone, il motociclo ha un indice di 1,96, la bicicletta 1,84, il ciclomotore 1,03, l'automobile 0,77.

A ROMA NASCE L'UCRI

Assistenza d'avanguardia agli stati vegetativi

di Tiziana Scandariato

Nell'anno in cui il Consiglio dei Ministri, dietro proposta del Ministero della Salute, ha istituito la prima giornata nazionale degli stati vegetativi, celebrata per la prima volta il 9 febbraio scorso, un segno tangibile di quanto la cura e l'attenzione verso i soggetti costretti a vivere in stato vegetativo stia crescendo, è stato dato con l'inaugurazione dell'Unità di Cure Residenziali Intensive (UCRI), presso l'Ospedale San Camillo-Forlanini di Roma. L'unità di cure residenziali, realizzata all'interno del DEA (Dipartimento d'emergenza e accettazione) presso l'Azienda Ospedaliera San Camillo Forlanini di Roma, è stata inaugurata il 2 marzo 2011; dispone attualmente di 10 posti, destinati a pazienti in stato vegetativo o in minima coscienza che nella nuova struttura potranno beneficiare dell'assistenza di personale specializzato, di terapie e fisioterapie adeguate e della costante presenza dei parenti. La struttura è stata realizzata con tecniche d'avanguardia e a regime saranno disponibili ben 30 posti; gli ambienti sono stati arredati in stile residenziale, onde consentire a parenti ed amici, che quotidianamente assistono o fanno visita al paziente, di poter usufruire di comfort adeguati. E gli stessi pazienti saranno monitorati 24 ore su 24 attraverso telecamere a circuito chiuso, e saranno stimolati, oltre che da attente e mirate cure terapeutiche, anche attraverso la continua diffusione nella stanza, su monitor personali, di filmati risalenti al periodo antecedente al trauma, tutto ciò in linea con le nuove e moderne terapie prescritte per i pazienti in stato vegetativo. Grazie alle cure mediche oggi, più che in passato, la scienza fortunatamente riesce a salvare la vita di molti che, coinvolti in un incidente stradale, hanno purtroppo riportato gravi lesioni, e magari sono immobilizzati nel proprio letto. E' proprio a queste persone che è dedicata questa struttura ove trovare accoglienza, assistenza, professionalità e solidarietà, oltre alla speranza di poter tornare alla vita di prima, perché una struttura come l'UCRI offre davvero alle vittime della strada gravemente infortunate la giusta dimensione per cercare di tornare ad una vita normale. Ci auguriamo che l'UCRI di Roma sia d'esempio affinché vengano realizzate in altre località strutture atte a garantire assistenza continua, professionale e familiare, e terapie d'avanguardia che consentano ai pazienti che ne avranno bisogno di poter più facilmente convivere con le difficoltà connesse con la malattia o il trauma subito, e ove possibile di poterle superare.

ALBANO: POLSTRADA SALVA LA VITA A UN UOMO

Manca l'ambulanza e gli agenti trasportano al pronto soccorso un uomo colpito da infarto

di Lorella Pagliarulo

Non agenti, ma "angeli della strada": probabilmente senza il loro tempestivo intervento, F.G., 73 anni, imprenditore di Marino, non avrebbe superato la notte in cui un infarto lo ha colto mentre era alla guida della sua auto, con la moglie accanto, provocando un incidente e lasciandolo privo di sensi. L'uomo alla guida percorreva la trafficata via Nettunense, quando ha tamponato l'auto che lo precedeva. La situazione si è complicata quando è emerso che l'autoambulanza di Frattocchie, il presidio più vicino, era impegnata in un altro intervento, ferma al pronto soccorso di Albano in attesa di riprendere la barella su cui aveva trasportato un altro paziente. Nemmeno da Albano potevano intervenire, perché impegnati con un codice rosso. A quel punto sul luogo ci sono i due agenti della Polstrada di Albano (l'assistente capo Massimo Ciferri e il sovrintendente Pietro Santillo della Polstrada di Albano), accorsi in breve tempo sul luogo dell'accaduto, e resisi conto della difficoltà dei soccorsi tentano il tutto per tutto. Avvalendosi della presenza di un infermiere fuori servizio, che intanto pratica all'uomo il massaggio cardiaco in condizioni sempre più gravi, l'agente Ciferri si mette alla guida dell'auto dell'uomo infermo e, dopo averlo trasportato nel vano posteriore, procede rapidamente verso il pronto soccorso del San Giuseppe di Albano, preceduto dalla volante a sirene spiegate guidata da Santillo. Così in pochi minuti l'imprenditore giunge in ospedale dove le cure riescono a stabilizzarlo. Stando alle dichiarazioni dei medici che lo hanno assistito al suo arrivo, senza il pronto intervento dei poliziotti non ci sarebbe stato più nulla da fare. Dopo una notte in terapia intensiva, F.G. viene trasferito al policlinico di Tor Vergata con prognosi di una pronta ripresa. Questo è solo uno dei tanti episodi di cronaca quotidiana che vedono protagonista la Polizia stradale, la cui prontezza d'azione risulta essere sempre decisiva per la tutela della sicurezza e dell'incolumità dei cittadini.

Anche in questa circostanza, la professionalità e la preparazione tecnica degli agenti ha potuto sopperire a gravi mancanze, come quella del nostro sistema sanitario che, in questo caso, per via della scarse risorse disponibili, non ha consentito il repentino intervento dei mezzi di soccorso preposti.

CAMPAGNA
PREVENZIONE MELANOMA

***giugno 2011* CONTROLLO GRATUITO DEI NEI**

S.I.M.BEN.

Società Italiana di Medicina del Benessere®

www.simben.it info@simben.it

L'ISVAP sanziona duramente gli operatori dell'Rc-auto

CONTINUANO GLI ABUSI DELLE ASSICURAZIONI

A dicembre impennata delle infrazioni registrate"

di Roberto Libralato

Sembra che a nulla valgano i cori di proteste che da più parti si levano costantemente nei confronti delle compagnie di assicurazione italiane. Imperterrite, queste continuano a gonfiare i propri profitti a danno degli utenti, forti della propria posizione. A dicembre l'ISVAP (l'istituto che ha il dovere di vigilare sull'operato delle compagnie di assicurazione ed intermediazione) ha sanzionato l'intero comparto per la cifra record di 6.242.404,00 €. Un valore esorbitante, che rende bene l'idea circa il giro di affari totale del mercato e quanto questo sia profittevole per chi ha il coltello dalla parte del manico. Il problema principale, infatti, si trova a monte, in quella concorrenza tra operatori che si rivela essere sostanzialmente di facciata, dato che la quasi totalità delle compagnie di assicurazione si trova concentrata in pochi grandi gruppi societari (Generali, UGF, Fondiaria-Sai, Cattolica, Groupama, Axa, Reale Mutua, tutti pesantemente multati) che si ripartiscono il mercato senza una reale tutela dei consumatori finali.

Ma per quale motivo l'ISVAP si è trovato costretto a multare così duramente queste compagnie?

È presto detto, il problema principale risiede nel mancato rispetto dei termini per la formulazione e la corresponsione dell'offerta di risarcimento al danneggiato (o la mancata comunicazione di diniego della stessa).

Detto in parole semplici le compagnie di assicurazioni cercano (riuscendoci) di dilatare al massimo i tempi nelle situazioni in cui si trovano per contratto obbligate a risarcire economicamente un danno subito da un terzo, e spesso a ciò si accompagna un'incredibile reticenza perfino a stabilire una comunicazione cartacea con la parte.

La compagnia di assicurazione ha solo di che guadagnare da tale comportamento, poiché in questo modo mantiene presso di sé maggiore liquidità finanziaria, da cui riesce a ricavare ingenti interessi.

RANK	COMPAGNIA SANZIONATA	IMPORTO	GRUPPO
1	Cattolica Services s.c.p.a.	1.233.788,00	Cattolica
2	Ugf Assicurazioni	676.775,00	UGF
3	Fondiaria-Sai	469.812,22	Fondiaria-Sai
4	Groupama	263.237,05	Groupama
5	Sara Assicurazioni	250.913,04	Sara Assicurazioni
6	Alleanza Toro	146.875,04	Generali
7	Milano Assicurazioni	142.765,26	Fondiaria-Sai
8	Allianz	112.120,04	Allianz
9	Carige Assicurazioni	111.733,34	Carige
10	Liguria Assicurazioni	98.343,36	Fondiaria-Sai
11	Ina Assitalia	89.700,00	Generali
12	Genarali Assicurazioni	86.460,00	Generali
13	Fata Assicurazioni	74.280,00	Generali
14	Cattolica	62.662,45	Cattolica
15	Helvetia	49.066,98	Helvetia
16	Reale Mutua	45.250,00	Reale Mutua
17	Linear	35.622,23	UGF
18	Augusta Assicurazioni	34.280,04	Generali
19	Navale Assicurazioni	34.005,00	UGF
20	Duomo Uni One	31.100,04	Cattolica
21	Ubi Assicurazioni	26.685,00	Ubi
22	Vittoria Assicurazioni	23.460,00	Vittoria
23	HDI Assicurazioni	21.002,51	HDI
24	Assimoco	20.000,04	Assimoco
25	Novit Assicurazioni	19.346,00	Novit
26	Italiana Assicurazioni	19.185,00	Reale Mutua
27	Genialloyd	15.698,00	Allianz
28	Axa Assicurazioni	13.950,00	Axa
29	Tua Assicurazioni	10.200,00	Cattolica
30	Zuritel	10.050,00	Zurigo

Totale sanzioni dicembre 2010 solo Rc-Auto 4.258.867,00 (S.&.E.O.)

Tutti i disagi vengono riversati sull'utente, che pur con il pieno diritto di vedersi risarcire un danno subito, è costretto ad aspettare anche anni, con tutte le conseguenze che una tale assurda situazione comporta (necessità di rivolgersi ad un avvocato, relative spese, tribunali al collasso, udienze che si protraggono sempre più). Altro elemento preoccupante riguarda la mancata separazione patrimoniale che gli intermediari sono obbligati ad ottemperare per la propria professione. Questi infatti alimentano una certa promiscuità tra i propri conti personali e quelli dell'agenzia, violando le regole di diligenza, correttezza e trasparenza che la professione impone per non arrecare pregiudizio agli assicurati.

Anche in ciò l'ISVAP si è dimostrato fortunatamente attento, andando a sanzionare gli operatori nel torto anche con multe di centinaia di migliaia di euro. Il quadro generale è dunque ancora preoccupante, ma notiamo con piacere come gli strumenti messi a disposizione dei consumatori (ISVAP, associazioni dei consumatori, associazioni di categoria) stiano riuscendo a rimettere in sesto una situazione che per troppi anni è stata poco monitorata e controllata.

Speriamo che in futuro sanzioni così salate non siano più necessarie, e che i cittadini possano vedere nelle compagnie di assicurazione dei validi alleati contro gli imprevisti della vita quotidiana, e non dei nemici da cui guardarsi.

Ai lettori interessati ad approfondire la questione, rimandiamo ai siti www.isvap.it e www.assinews.it

ASSEGNATI A ROMA I PREMI TARGA BLU 2010

La cerimonia di premiazione si è svolta presso la Camera dei Deputati

di Alen Custovic

A marzo sono stati consegnati a Roma i premi Targa Blu 2010, giunti alla IV edizione.

Si tratta di un premio il cui fine è quello di rendere il giusto merito agli "Enti Proprietari delle Strade che si siano distinti, sia in Italia che all'estero, per aver contribuito allo sviluppo ed alla realizzazione di una maggiore sicurezza sulle strade ed al miglioramento della mobilità, attraverso iniziative che perseguano l'obiettivo primario della riduzione del numero delle vittime e dei feriti causati dalla circolazione stradale, e costituisce una sorta di "Certificazione di Qualità" per quegli Enti che abbiano assicurato degli standard ottimali sulle strade di propria competenza, sia per quanto concerne la sicurezza stradale, che per quanto concerne la qualità della mobilità, che sta riscontrando un grande consenso presso le istituzioni interessate, presso l'opinione pubblica ed anche in ambito internazionale atteso che per il prossimo futuro è prevista la costituzione di Comitati Organizzatori anche presso altre Nazioni Europee".

La cerimonia di premiazione si è svolta presso la Camera dei Deputati. Si tratta di un riconoscimento importante in quanto di fatto non solo i comportamenti che vanno contro il Codice della strada ma anche le condizioni delle infrastrutture sono causa di molti incidenti.

In tutto sono 70 gli Enti che si sono aggiudicati il premio 2010. In particolare, la Targa Blu assegnata sulla base dei dati statistici sulla riduzione dei morti è andata alla Regione Veneto e alle province: Belluno, Rovigo, Viterbo, Chieti, Reggio Emilia, Macerata, Imperia, Siracusa, Livorno, Lecce, Nuoro, Cremona, Treviso, Rimini, Sondrio, Vicenza, Bolzano, Pisa, Forlì Cesena. Le città estere che hanno ricevuto la Targa blu sono Biarritz in Francia, e Twicknham in Gran Bretagna.

Sostieni

9 7 5 2 4 2 7 0 1 5 0
CODICE FISCALE

Una firma di solidarietà che non ti costa nulla!

Basta Sangue Sulle Strade

Associazione Familiari e Vittime della Strada O.N.L.U.S.

organizzazione non lucrativa di utilità sociale

Anche se non devi presentare la dichiarazione dei redditi puoi comunque richiedere la scheda al tuo datore di lavoro o all'ente erogatore della pensione e consegnarla (compilata e in busta chiusa) a un ufficio postale, a uno sportello bancario, che le ricevono gratuitamente, o a un intermediario abilitato alla trasmissione telematica (CAF, commercialisti, etc). Sulla busta occorre scrivere "Destinazione Cinque per Mille" e indicare il tuo cognome, nome e codice fiscale.

SICUREZZA: NASCE L'OSSERVATORIO NAZIONALE DELLE AUTONOMIE LOCALI

Anci e Upi siglano il protocollo di intesa che definisce nuove politiche per la sicurezza stradale

di Roberta Colosini

Sergio Chiamparino

Giuseppe Castiglione

Nasce l'Osservatorio nazionale delle autonomie locali, il cui obiettivo sarà quello di contribuire ad aumentare la sicurezza stradale e l'educazione al rispetto delle regole. Il protocollo è stato firmato il 28 gennaio scorso di comune intesa tra UPI (Unione Province d'Italia) ed ANCI (Associazione Nazionale dei Comuni Italiani), con l'intento di fondare un'unica rete di monitoraggio dell'intera penisola, in tema di sicurezza stradale. A portare alla sigla dell'accordo tra Sergio Chiamparino e Giuseppe Castiglione, rispettivamente presidente di ANCI e di UPI è stata l'esigenza di contrastare il dato di incidentalità che, sebbene in diminuzione, ancora non soddisfa gli obiettivi europei. Tra il 2000 e il 2008, secondo Istat ed Aci, i decessi da incidenti stradali sono diminuiti del 33% (a fronte del 50% richiesto dalla UE), mentre il totale degli scontri è sceso solo del 14%. Inoltre, secondo una ricerca di Cittalia sul comportamento degli automobilisti, è risultato che il 92% degli italiani ritiene di essere un "ottimo guidatore", sebbene solo il 17,6% ammetta di essere un "guidatore perfettamente disciplinato". Le donne (24%) si dimostrano decisamente più disciplinate degli uomini (11%), così come gli anziani (26%) rispetto ai più giovani (10%). In particolare, i neopatentati mostrano una scarsa attenzione al codice della strada: il 33% di questi rientra nella categoria dei guidatori fortemente indisciplinati e solo il 7% tra i più disciplinati. Numeri che Giuseppe Castiglione definisce "drammatici" e che obbligano a "considerare la sicurezza stradale come un'emergenza del Paese". In questo senso, secondo Castiglione, l'Osservatorio si pone come obiettivo primario quello di essere "un punto unico di informazione. Uno strumento che ci consentirà di coordinare tutti gli interventi che provincie e comuni mettono in campo per fare fronte a questa emergenza. Interventi come la formazione di dati e la sensibilizzazione alla sicurezza, da effettuare attraverso campagne di comunicazione e informazione agli investimenti per la manutenzione". Questi investimenti secondo Castiglione "nel 2000 raggiungevano i 490 milioni di euro di manutenzione stradale straordinaria, mentre oggi la cifra va oltre i 2 miliardi di euro. In Europa e' stata emanata una direttiva sulla sicurezza stradale nella rete transeuropea, che andrebbe estesa anche alle strade provinciali". Direttiva che impone non solo di aumentare i controlli di sicurezza, ma anche di formare in maniera permanente gli operatori delle strade". Le risorse stimate per svolgere questi interventi vanno oltre i 3 miliardi di euro. Per questo, conclude Castiglione, "facciamo appello al Governo, perché ci sia permesso di usare le risorse adesso ferme, almeno per garantire gli interventi di messa in sicurezza". Secondo Sergio Chiamparino, l'accordo con le province nasce dal tentativo di "trovare un coordinamento tra le varie esperienze e i dati di informazione in giro per l'Italia, con l'obiettivo di dare continuità a quelli che sono stati i risultati migliori. Credo che da parte nostra ci debba essere un impegno ferreo a mantenere il vincolo della destinazione del 50% dei proventi delle sanzioni al miglioramento della sicurezza stradale, con la condizione però che il patto di stabilità ci consenta di farlo. Inoltre, il punto forte dell'Osservatorio sarà quello di essere luogo di promozione, soprattutto per quelle politiche di educazione stradale tese a migliorare il rispetto delle regole".

MINICAR E MOTORINI, SOLO CON FOGLIO ROSA

Multe da 555 a 2220 euro per chi guida senza il documento

di Annamaria Colosini

A breve ci vorrà il foglio rosa anche per motorini e minicar: a deciderlo, una disposizione contenuta nel cosiddetto decreto Milleproroghe, firmato il 26 febbraio scorso dal Presidente Napolitano. L'entrata in vigore della norma potrebbe essere prorogata al 31 dicembre prossimo.
L'emendamento prevede che il futuro conducente dovrà sostenere un esame teorico ed uno pratico, per poter conseguire il documento e tra una prova e l'altra, dovrà trascorrere almeno un mese. Ora spetta al Ministero dei Trasporti indicare le modalità e le procedure per attuare il provvedimento, soprattutto per ciò che concerne il rilascio dell'autorizzazione, che consenta al candidato di potersi esercitare in strada, in vista della prova pratica. In caso di bocciatura, sarà possibile ripetere la prova dopo almeno un mese e comunque non più di una volta. Per coloro che saranno sorpresi alla guida del mezzo senza foglio rosa, sarà applicata una sanzione compresa tra 555 e 2220 euro.
L'Ancma Confindustria (Associazione Nazionale Motocicli Accessori) lo scorso dicembre ha diffuso i dati sull'aumento di incidenti che coinvolgono questo tipo di automezzi e sul numero di feriti causati da questi, nei quali inoltre, secondo la stessa fonte, si sarebbe fortunatamente registrata nel recente periodo una diminuzione della mortalità. L'Italia, con circa 80mila minicar circolanti, è il secondo mercato europeo del settore, con un giro d'affari stimato in circa 50 milioni di euro. Solo l'area di Roma assorbe il 17% dell'immatricolato, seguono Napoli con il 3,5 e Catania con il 3,4%. Nel 2009 il numero delle vittime negli incidenti con le minicar si è praticamente dimezzato rispetto al 2008, mentre il numero dei feriti è aumentato del 9,3% e il numero degli incidenti del 7,9%. Inoltre, un'altra battaglia si sta svolgendo sul fronte dei veicoli potenziati. Per contrastare questa procedura illegale, l'Ancma sta stipulando degli accordi con le autofficine della Capitale per regolamentare gli interventi di modifica e sta chiedendo fortemente di portare a 400kg la massa dei quadricicli. E' necessaria tuttavia una linea d'azione comune tra associazioni ed istituzioni, che debbono delineare di concerto una serie di interventi, atti in primo luogo a formare una cultura all'educazione stradale che, in Italia, manca a tutti i livelli. Infatti, gli utilizzatori delle minicar non sono solo giovani e giovanissimi, come si potrebbe facilmente pensare, ma un'alta percentuale ha più di 45 anni di età (54%), mentre solo il 15% non ha ancora 17 anni. Abbiamo chiesto ai cittadini cosa ne pensassero del provvedimento. R.M. di Roma, casalinga di 35 anni, dice: "Ho un figlio di 15 anni che mi chiede insistentemente la minicar. Io non gliela compro, perché se gli chiedo cosa vuol dire il segnale del triangolo rovesciato bianco con il bordo rosso, lui non lo sa! Questo per dire che è necessaria una formazione sul codice e quindi la norma è giustissima". Invece E.L., 16 anni, provincia di Napoli, non è dello stesso parere: "Sono i guidatori più esperti che provocano gli incidenti, non ragazzi come noi che guidano con estrema attenzione per paura di danneggiare l'auto e di farci male". M.G., 64 anni di Torino, si preoccupa delle speculazioni: "Basta che non sia un altro modo per far soldi. Lo Stato deve pensare all'incolumità dei cittadini. Sono necessarie azioni mirate e programmatiche, non leggi una tantum per incassare qualche euro in più e che poi nessuno osserva".

CARABINIERI, INSEGNANTI PER UN GIORNO

Tra i temi affrontati, droga e incidenti stradali

Lodevole l'iniziativa della Compagnia di Frascati e del Comando di Tor Bella Monaca, nell'ambito di un più ampio progetto nazionale volto a diffondere la cultura della legalità presso i giovani. Alcuni agenti hanno infatti tenuto lezioni presso l'Istituto di Via dell'Archeologia, lezioni a cui hanno partecipato anche il delegato del Sindaco di Roma ai Rapporti con i Rom ed un gran numero di bambini e ragazzi di un campo nomadi della periferia romana. In particolare il Capitano Giuseppe Iacovello ed il Maresciallo Michele Di Stola hanno trattato la spinosa questione delle sostanze stupefacenti e dei loro effetti sul corpo umano, oltre alle implicazioni legali che coinvolgono sia chi ne fa uso sia chi le commercia. Altro tema scottante tra quelli presi in considerazione

è certamente l'incidentalità stradale, fenomeno che purtroppo riguarda sempre più da vicino giovani e giovanissimi. Visto il forte apprezzamento dell'iniziativa, le lezioni proseguiranno nei prossimi giorni in altre scuole della provincia di Roma.

AL FIGLIO SPOSATO SPETTA IL DANNO PATRIMONIALE:

Quanto dura l'obbligo giuridico del genitore nel mantenimento dei figli?

di Tiziana Scandariato

La risposta al quesito è stata recentemente data dalla Cassazione con la sentenza n.1830 del 26 gennaio 2011: i genitori devono assicurare pieno sostegno economico ai figli, anche se sposati o laureati, che non sono in grado di mantenersi. A deciderlo è stata la S.C. chiamata ad esprimersi sul ricorso di una donna divorziata che chiedeva l'assegno di mantenimento del marito in favore della figlia 20enne.
I giudici di merito, sia in primo sia in secondo grado, avevano rigettato la domanda della donna, asserendo che il padre non dovesse più versare l'assegno, in quanto la figlia era ormai maggiorenne ed autosufficiente. Inoltre, la giovane essendosi laureata e sposata aveva dimostrato di aver raggiunto una piena indipendenza economica.
La Cassazione ha invece ribaltato i precedenti due gradi di giudizio accogliendo il ricorso della donna. In particolare tra i principi affermati, vanno ricordati i seguenti: il termine all'obbligo di mantenimento di un figlio non può essere prefissato dal giudice di merito in astratto, ma singolarmente, caso per caso; l'obbligo per il genitore non decade automaticamente con la maggiore età, ma persiste fino al completamento degli studi ed all'ingresso nel mondo del lavoro, indipendentemente dall'età; salvo non si dimostri che il figlio non sia stato in grado di raggiungere l'indipendenza economica per "inescusabile trascuratezza o per libera, ma discutibile scelta, o per propria colpa".
Chiaramente spetta al genitore interessato alla declaratoria dell'obbligo, fornire la prova adeguata di uno "status" di autosufficienza economica del figlio, ovvero che il mancato svolgimento di un'attività lavorativa dipende da un suo atteggiamento di inerzia ovvero di rifiuto ingiustificato (principio conforme a Cass. Sentenza n. 407/2007 e n.15756/2006).
Da sottolineare della citata sentenza è l'efficacia e l'applicabilità dei principi enucleati dalla Cassazione nell'ambito del risarcimento del danno patrimoniale da sinistro stradale. Ove, infatti, il genitore fosse vittima di un sinistro stradale, le compagnie assicurative saranno tenute evidentemente a considerare tra i danni risarcibili in capo al figlio, seppur maggiorenne, anche quanto da questi percepito a titolo di mantenimento, senza che ciò possa ulteriormente pregiudicare l'erede già turbato dall'evento traumatico.

PEDONE INVESTITO, RISARCITO SENZA IDENTIFICARE L'AUTO

Il pedone investito deve essere risarcito anche senza riuscire ad identificare l'auto pirata. A sancire questo principio è stata la Cassazione Civile, sezione III con la recente sentenza n.745 del 14 gennaio 2011. La fattispecie in esame riguardava un pedone che, investito da un'automobile senza poter acquisire le informazioni per identificare il mezzo investitore, aveva agito direttamente nei confronti dell'impresa designata dal Fondo di garanzia vittime della strada, al fine di ottenere - ex art.19 lettera a) L.990/1969 - il risarcimento dei danni cagionati da veicolo non identificato.
I giudici di merito, sia in primo che in secondo grado avevano rigettato la domanda di risarcimento adducendo tra le motivazioni che nel caso di specie l'infortunato avesse avuto a disposizione tutto il tempo necessario per identificare il mezzo investitore.
Viceversa gli ermellini, con la citata sentenza, hanno chiarito e delineato un diverso principio, posto a fondamento della risarcibilità di coloro che agiscono contro l'impresa designata dal F.G.V.S. e cioè che non si può configurare a carico del danneggiato un obbligo di collaborazione eccessivo rispetto alle sue risorse. In particolare la S.C. ha affermato che "la prova del fatto costitutivo della pretesa risarcitoria, quanto all'avvenuto evento a opera di ignoti, non richiede da parte della vittima un comportamento di non comune diligenza ovvero di complessa e onerosa attuazione diretto all'identificazione del responsabile, dovendosi al riguardo valutare l'esigibilità di un idoneo suo comportamento avuto riguardo alle sue condizioni psicofisiche e alle circostanze del caso concreto".
Peraltro, la prova potrebbe essere fornita dal danneggiato anche sulla base di "tracce ambientali" o di "dichiarazioni orali", non essendo alla vittima richiesto di mantenere un comportamento di non comune diligenza.
Nel caso di specie, dunque, ad avviso dei giudici di legittimità, pretendere che la vittima avesse preso la targa o le generalità dell'investitore era evidentemente troppo oneroso rispetto alla dinamica del sinistro.

di Francesco Vellucci

RINVIO PER LA CONCILIAZIONE OBBLIGATORIA IN TEMA DI SINISTRI STRADALI

Accolte parzialmente le rimostranze mosse dall'Ordine degli Avvocati

All'interno del decreto "milleproroghe" (strumento contenitore in cui vengono inseriti senza alcuna logica i provvedimenti più disparati) approvato in extremis dal Governo il 27 febbraio scorso è presente una norma che riguarda da vicino tutti gli utenti della strada. Sono state infatti parzialmente accolte le richieste provenienti dal mondo dell'avvocatura, in gran parte contrario all'entrata in vigore della conciliazione obbligatoria, con il posticipo all'anno prossimo dell'obbligatorietà di tale procedura per le controversie in materia di sinistri stradali e liti condominiali.
La conciliazione obbligatoria, già da quest'anno condizione di procedibilità per cause in materia di diritti reali, diffamazione a mezzo stampa, patti di famiglia, ecc., prevede l'obbligo di tentare una mediazione tra le parti prima di adire il giudice, giungendo ad una soluzione che le soddisfi liberando i tribunali di ulteriore mole di lavoro.
Il mondo dell'avvocatura è fortemente contrario a questa soluzione, in quanto ritiene che in questo modo da una parte non si assicuri più uno svolgimento delle controversie che assicuri il godimento pieno del diritto da parte di chi subisce un torto, dall'altra la figura dell'avvocato sia di fatto tagliata fuori dall'intera procedura (l'assistenza tecnica è infatti non obbligatoria).
Al di là di come tale strumento si svilupperà, è certo però che per altri dodici mesi nulla cambierà nei contenziosi RCAuto.

INVALIDITÀ CIVILE: TUTTO INVARIATO

Resta al 74% la percentuale minima per l'assegno mensile

È con piacere che riportiamo la notizia del mantenimento del 74% come soglia minima di invalidità per ottenere l'assegno mensile di € 260,27. Si è corso il rischio, infatti, di vedere tale soglia innalzata all'85%, situazione in cui si sarebbero visti tagliati fuori moltissimi cittadini (si pensi alle vittime della strada paraplegiche). Fortunatamente il Governo ne ha ridiscusso in Parlamento, decidendo infine di tornare alla situazione iniziale. Va sottolineato che l'innalzamento non era dovuto ad alcun accanimento particolare verso i soggetti più deboli e bisognosi, ma unicamente dovuto a problemi di bilancio, verso i quali il Ministro Tremonti ha provveduto a sopperire in altra maniera. Allo stesso modo non sono stati modificati gli altri aspetti accessori: gli invalidi parziali continueranno ad aver diritto all'assegno se dispongono di un reddito personale non superiore all'importo annuale della pensione sociale (€ 4.409 per quanto riguarda il 2010). Stessa cosa per la pensione di accompagnamento (€ 480), che continuerà ad essere erogata agli invalidi al 100% che, prescindendo dalle loro condizioni economiche, necessitino di assistenza continua. Ricordiamo che le domande per il riconoscimento dello stato invalidante e dei relativi benefici vanno presentate all'INPS e non più alle ASL, coinvolte solo per accertare il requisito sanitario. Tale procedura è stata individuata per eliminare una serie di passaggi burocratici e snellire l'intero iter.

RISARCIMENTO DEL DANNO

nei sinistri "in itinere": Cassazione divisa

di Alessandro Nolli
Presidente Commissione Legale
Basta Sangue sulle Strade Onlus

Per sinistro in itinere si intende quello che si verifica lungo il percorso casa-lavoro-casa.
L'incidente di cui rimane vittima il lavoratore durante il percorso seguito dall'abitazione al luogo di lavoro e viceversa si colloca fuori dall'ambito dell'attività lavorativa in senso stretto, ma può considerarsi avvenuto "in occasione del lavoro" e per questo equiparato dalla normativa vigente, sussistendone le condizioni, al sinistro "sul lavoro" sotto l'aspetto strettamente risarcitorio.
Lo spostamento sul territorio per raggiungere il proprio posto di lavoro, infatti, è ritenuto strumentale e preparatorio alla prestazione lavorativa. In sede di liquidazione spesso, tuttavia, sorgono difficoltà, soprattutto per l'individuazione del soggetto tenuto al risarcimento dei danni. Queste difficoltà, oggi, alla luce delle sentenze n.19937 e 20221 del settembre 2010 sembrano essere cresciute. Infatti la Cassazione, con due sentenze pronunciate a distanza di tre giorni l'una dall'altra, ha lasciato il caos in materia di risarcibilità dei sinistri in itinere, contraddicendo se stessa senza dare alcun principio guida in materia.
Nella sentenza n.19937 del 21 settembre 2010, i giudici di legittimità erano stati chiamati a giudicare sul ricorso di un medico convenzionato con la ASL, il quale chiedeva di essere indennizzato dal SSN, essendo stato coinvolto in un sinistro stradale mentre si recava a lavoro. Confermando la tesi dei giudici di merito, la Cassazione investita della questione su ricorso del sanitario, ha affermato che era giusto il principio sancito dai giudici di merito che avevano escluso l'indennizzabilità dell'infortunio perché il sinistro si era verificato "fuori rotta".
Il criterio per la determinazione dell'indennizzabilità dei sinistri in itinere, ad avviso della Cassazione deve essere quello topografico; per cui andrebbe premiata "la scelta del percorso più breve dall'abitazione alla sede di lavoro".
All'opposto si pone invece la sentenza n.20221 del 24 settembre 2010, nella quale emerge un principio assolutamente diverso, ed un orientamento difforme e contrastante con quello appena descritto.
Principio cardine è quello "della normalità del percorso". Infatti, i giudici della S.C. sono stati chiamati a decidere in ordine alla richiesta avanzata da una donna, erede di un lavoratore, di condannare l'INAIL al riconoscimento, in favore del defunto, della rendita vitalizia per invalidità permanente conseguente ad un infortunio mortale sul lavoro. I giudici di merito, sia in primo che in secondo grado, avevano rigettato l'istanza della donna, non considerando il sinistro "in occasione del lavoro" in quanto la strada scelta dal defunto coniuge non era quella più breve per raggiungere il posto di lavoro. La Cassazione, richiamando l'attenzione sul concetto di "normalità della percorrenza dell'itinerario" ha affermato che la valutazione completa che avrebbero dovuto fare i giudici di merito avrebbe dovuto riguardare non solo il percorso più breve, ma anche quello "più comodo e conveniente" anche se più lungo, cioè quello normalmente fatto.
Il comportamento che escluderebbe la configurabilità del sinistro in itinere dovrebbe essere quello del lavoratore che "per ragioni avulse all'esercizio della prestazione abbia intrapreso volontariamente una condotta in base a ragioni del tutto personali" idonea ad interrompere il nesso tra la prestazione e l'attività assicurata. Non c'è chiarezza negli orientamenti contrapposti della Cassazione, che lasciano adito alle più disparate interpretazioni, tali da rendere ancora e sempre più difficoltoso la configurabilità ed il risarcimento del sinistro in itinere. Auspichiamo che la situazione in merito venga chiarita quanto prima.

LA STRADA PIÙ PERICOLOSA D'ITALIA È IL GRA DI ROMA

L'Anas: presto installeremo i tutor

di Alen Custovic

"Il Grande raccordo anulare di Roma è, in alcuni tratti, l'autostrada meno sicura d'Italia. Per questo l'ipotesi è di installare dei tutor anche sul Raccordo di Roma". Ad affermarlo è Pietro Ciucci, il presidente dell'Anas, commentando il rapporto Aci-Istat che evidenzia appunto la pericolosità dell'arteria capitolina. Secondo Ciucci "Siamo in fase di sperimentazione. Non si tratta di una procedura semplicissima, quella dell'installazione dei tutor, ma "è un obiettivo perché sul grande raccordo della Capitale transitano ogni giorno 150 mila veicoli". In particolare il troncone più incriminato è quello che va dal km 20 al 65, con 13 chilometri di incidenti ricorrenti. Ma il GRA non è l'unico incriminato. Infatti, tra le strade statali al primo posto c'è via Aurelia (dal km 12 al 36) con 7 chilometri di incidenti ricorrenti. Al secondo posto via Tiburtina Valeria (il tratto dal km 12 al 36) con 6 chilometri di incidenti ricorrenti. Al terzo posto, la Pontina, nel tratto di Roma, e via Appia, sempre nella Capitale. Tornando alle autostrade, dopo il GRA c'è l'autostrada del Sole (A 01 Milano-Roma-Napoli) tra i km 603-644 (provincia di Frosinone) e tra i km 260-309 (Firenze); la A 20 Messina-Palermo nel tratto tra il km 4 e il 68. Ma nella classifica compaiono anche la tangenziale Est-Ovest di Napoli (tratto km 5-16); la tangenziale Nord di Bologna (km 13-15); la A 51 tangenziale Est di Milano (km 9-24).
Nonostante questo, in generale le autostrade risultano essere le tipologie di comunicazione stradale più sicure. Secondo il presidente dell'Aci, Enrico Gelpi, "Se con i dati 2010 si confermerà la diminuzione del 10% delle vittime della strada, allora l'Italia centrerà l'obiettivo europeo con il dimezzamento dei morti rispetto al 2001. Oggi siamo decimi nella graduatoria internazionale con meno 40,3% rispetto alla media dell'Unione europea, pari a meno 35,1%. Tutto ciò però non può prescindere dall'ammodernamento della rete stradale".

AUTO NUOVE: LUCI DIURNE OBBLIGATORIE

La Direttiva del 2009, secondo la quale tutti i paesi dell'Unione Europea avrebbero dovuto uniformarsi alla decisione di approvare una norma che prevedesse l'utilizzo di luci accese in tratti di strada non solo extraurbani ma anche urbani, è divenuta legge. Lo scorso 7 Febbraio, infatti, la Commissione Europea ha deciso di rendere obbligatorie per tutte le auto nuove, l'installazione di luci di marcia chiamate diurne che si azionano direttamente all'avvio del motore. Tali luci sono disponibili sui nuovi modelli di tutte le automobili e di furgoni, mentre si prevede lo saranno per camion ed autobus a partire da agosto 2012. Si stima inoltre che l'utilizzo di questo sistema di illuminazione possa ridurre dal 5 al 15% il numero di incidenti. Nei Paesi scandinavi ove la misura è in vigore già da tempo, si riscontra in effetti un tasso di incidenti nettamente inferiore rispetto ai Paesi del resto d'Europa e gli automobilisti stessi, oltre che ciclisti e pedoni, affermano di meglio riuscire ad evitare gli scontri grazie alle luci diurne che catturano la loro attenzione, o meglio catturano l'attenzione dell'occhio anche nel caso in cui loro siano al momento distratti o siano intenti a guardare altrove. Addirittura attraverso questi nuovi apparati di illuminazione (LED – diodi ad emissione luminosa), sarà possibile ridurre, rispetto ai tradizionali anabbaglianti, le emissioni ed il consumo energetico del mezzo del 25-30% grazie ad un minor consumo di energia. La legge non prevede tuttavia l'obbligatorietà di applicazioni aftermarket, vale a dire l'installazione di detto sistema di illuminazione alle vetture immatricolate prima dell'uscita in vigore della legge.

IROADSAFETY APPLICAZIONE PER SMARTPHONE

Gli utenti della strada possono partecipare al miglioramento della sicurezza stradale

di Roberto Libralato

Interessante novità per tutti i possessori di smartphone: è stato da poco presentato l'applicativo "IRoadSafety". Si tratta di un sistema che permetterà agli utenti della strada di condividere informazioni su siti stradali a rischio senza mediazione ed in modo immediato attraverso l'uso del telefonino. Il principio ispiratore è che un utente coinvolto nel processo di monitoraggio adotta strategie di sicurezza tanto più efficaci quanto più è informato e reso partecipe.

Il sistema, grazie alla piattaforma mobC3, può essere rilasciato contemporaneamente per tutte le piattaforme smartphone presenti sul mercato (Apple iPhone, iPod, iPad; Google Android; RIM BlackBerry; Symbian; Maemo; Samsung Bada; Windows Mobile).

La piattaforma multiutente IRoadSafety è stata sviluppata da Neos S.r.l. e TMS Consultancy Italy S.r.l. per la gestione di scenari di emergenza su reti stradali, vale a dire fatti contingenti che contribuiscono al degrado delle condizioni di sicurezza e comfort per le differenti categorie di utenti della strada.

La prima applicazione sperimentale di IRoad è stata implementata nel 2009 per il sistema di monitoraggio e controllo della Grande Viabilità per il Comune di Roma (5500 km di rete viaria urbana di cui 800 di Grande Viabilità).

La piattaforma si compone di un applicativo sviluppato su iPhone (declinato su tutti i tipi di smartphone grazie alla potenza di mobC3) e in grado di assolvere alle seguenti funzioni:

- Acquisizione di foto e video di un evento su strada
- Acquisizione automatica delle coordinate GPS dell'evento e sua verifica sullo smartphone
- Annotazione dell'evento con una libreria di tag personalizzabile
- Inserimento di commenti testuali descrittivi dell'evento
- Definizione del livello di priorità dell'evento
- Invio via web della segnalazione ad un server predefinito
- Invio in modalità push o on-demand di informazioni sull'approssimarsi di scenari di elevato rischio di incidente stradale
- Rilievo e management di condizioni di emergenza
- Trasmissione bidirezionale di informazioni su traffico e sicurezza stradale

Per evento può essere considerato una qualsiasi condizione di malfunzionamento della rete viaria potenziale generatore di incidente stradale.

Una prima catalogazione di tale evento viene effettuata mediante attribuzione di un tag (etichetta) all'evento.

L'elenco dei tag disponibili viene acquisito da un semplice file xml che quindi è modificabile e strutturabile a piacere dall'amministratore del sistema di monitoraggio. Il funzionamento del software può essere legato ad un univoca riconoscimento (ad esempio con codice IMEI, numero di telefono) del cellulare su cui è installato o dello smartphone utilizzato. In questo modo è impedito l'utilizzo del software su apparati per i quali non sia stata rilasciata una apposita autorizzazione. Il servizio progettato e realizzato da TMS e Neos è in grado di permettere la rilevazione di anomalie della rete stradale, lo stato di avanzamento dei cantieri e qualsiasi altra informazione rappresentabile in modo audiovisivo (immagini statiche o video) e geo-referenziato, offrendo un tracciamento preciso e aggiornato nel tempo delle informazioni e degli utenti che le hanno prodotte.

L'acquisizione della segnalazione avviene utilizzando la fotocamera integrata nel dispositivo e il ricevitore GPS (in assenza di segnale GPS il sistema triangola sulla base della localizzazione di access point Wi-Fi presenti in zona o utilizza l'ultima posizione valida acquisita in continuo dal sistema triangolata su rete GSM), è inoltre possibile indicare un livello di urgenza per la segnalazione acquisita, in modo da fornire un livello di priorità in sede di elaborazione del dato nel DB.

L'Annotazione dell'evento viene effettuata con una duplice modalità: si accede ad una lista di tag preimpostati che permettono di associare l'evento ad una categoria di classi predefinite, in modo da ottenere un primo indirizzamento delle segnalazioni in fase di archiviazione nel DB; in aggiunta l'utente può elaborare ulteriori commenti in testo libero al fine di registrare nel DB informazioni aggiuntive.

PALI STRADALI LUMINOSI IN CASO DI NEBBIA

L'ingegnere Paolo Berro brevetta il sistema di sicurezza stradale

di Roberto Libralato

L'ingegnere Paolo Berro brevetta il sistema di sicurezza stradale. Chi rimane vittima di un incidente stradale inevitabilmente ne porta con sé il doloroso ricordo, sempre. Poi ci sono persone, come il giovane ingegnere Paolo Berro, che hanno anche la forza e le capacità di adoperarsi affinché altri non vivano la sua esperienza. Berro, infatti, ha subito un incidente in auto che gli ha provocato una frattura alla quarta vertebra cervicale che di fatto lo paralizzò dalle spalle in giù. Un trauma atroce, che però lo ha motivato moltissimo nel farsi che altri non debbano vivere le sue sofferenze.

Grazie ai suoi studi (due lauree presso il Politecnico di Torino) e all'aiuto del Professor Gianni Mazzonetto, docente di Matematica all'università di Padova e di Geometria per il disegno presso Io luav di Venezia, ha messo a punto un "sistema di illuminazione a basse emissioni e basso consumo per la sicurezza stradale" il cui brevetto è già stato depositato. Il passo successivo sarà quello di trovare un ente, come Autostrade per l'Italia, o ancora un Comune od una Provincia, che si dichiari disposto a sperimentarlo in una tratta di qualche chilometro.

Ma in cosa consiste di preciso tale sistema?

il progetto prevede l'installazione di pali trasparenti, con led all'interno, sulla linea di mezzeria dell'autostrada, che potranno essere controllati, ad esempio, attraverso le colonnine gialle per l'SOS. L'alimentazione potrà provenire dalla rete, o tramite energie rinnovabili (pannelli solari e/o sistemi eolici, che sfrutteranno la scia dei veicoli in marcia). I pali assumeranno diversi colori in base all'emergenza che si presenterà, potranno essere gialli in caso di nebbia, o rossi in presenza di sinistri. Non solo, i pali potrebbero essere anche liberamente posizionabili, grazie a delle basi con batterie per alimentarli. Sarà dunque possibile il loro utilizzo per incolonnare i veicoli, lasciando alcune corsie libere per i mezzi di soccorso.

Particolarmente indicato è il loro utilizzo in caso di neve, poiché sono in grado di riscaldarsi, sciogliendo quindi i fiocchi circostanti e caduti sopra i bordi della strada, assicurando un'alta visibilità.

"Ricordo che in italia - sottolinea il Professor Mazzonetto - gli incidenti stradali costano alla società oltre il 2% del Pil e che ogni decesso, per soccorsi e procedure collegate, comporta una spesa di 2,5 milioni di euro. E, in ogni caso, la vita umana non ha prezzo." "il palo di luce dà sicurezza psicologica - aggiunge Berro - la tensione alla guida nella nebbia diminuisce i tempi di reazione e induce manovre errate. Il nostro progetto è stato elaborato per poter essere utili alla società".

libri

consigli di lettura

Scintille eterne d'amore.
Io sono il tuo fiore germogliato

di Candela Maria Stella

Descrizione

Beatrice aveva ventitré anni quando Dio l'ha chiamata a sé, secondo il suo progetto, e il suo lavoro più importante e gioioso, ella l'ha ricevuto in dono dal Signore, che in virtù della sua grazia, le concede di renderci sempre più tangibile il mondo in cui vive e di guidarci alla scoperta dell'amore immenso e misericordioso di Dio. Le parole di questo libro dovute materialmente alla penna di una mamma, ma fatte riecheggiare nel suo cuore da una "Voce", la voce della figlia accolta nel gaudio del Paradiso. "Sono qua per te e per la consolazione di tutti – le dice –; sono qua per raccogliere amore da donare agli altri", così da risvegliare "questo bene d'amore e questa fede nel cuore di tutti".

Dettagli del libro

Titolo: Scintille eterne d'amore
Autore: Candela Maria Stella
Editore: Edizioni Segno
Data di Pubblicazione: 2010
Codice EAN: 9788861382909
Pagine: 485
Prezzo:23,00 euro

Giovani e legalità

di Giannini Anna Maria (Cur.) e Sgalla Roberto (Cur.)

Descrizione

Viviamo in un periodo di rapidi cambiamenti e di crescenti contraddizioni in cui l'insicurezza e l'instabilità sociale sono sempre più sentite e sofferte. Sono condizioni dove i temi della convivenza e della legalità divengono cruciali. Come si rapportano i giovani d'oggi alle regole della convivenza? Qual è il loro concetto di legalità? Come si relazionano alle istituzioni? Frutto del contributo di autori che vantano esperienze di primo piano nel panorama culturale relativo al tema della legalità, questo volume fornisce attraverso un approccio integrato e multidisciplinare (dalla psicologia al diritto, alla società con il contributo di Pietro Grasso e don Luigi Ciotti) uno spaccato della relazione tra giovani e legalità a partire da una vasta ricerca a livello nazionale. Il libro è rivolto a coloro che sono interessati a comprendere i meccanismi che regolano gli atteggiamenti verso le norme e verso la violazione delle regole: dai responsabili di progetti di sensibilizzazione alla legalità e al senso civico fino alle forze dell'ordine.

Dettagli del libro

Titolo: Giovani e legalità
Collana: Studi e Ricerche
Autore: Giannini Anna Maria e Sgalla Roberto
Editore: Il Mulino
Data di Pubblicazione: 2011
ISBN: 8815128271
ISBN-13: 9788815128270
Pagine: 208
Prezzo:18,00 euro

posta

lettere al direttore

Gentile Direttore,

sono Monia Marchegiani e mi permetto di scriverLe avendo qui di fronte a me i primi due numeri del giornale dell'associazione Basta Sangue Sulle Strade.
Ricevo questo giornale perché, mio malgrado, la mia famiglia è stata duramente colpita dalle tragiche conseguenze di un incidente stradale diversi anni fa. Era il 2003, mio padre e mio fratello si trovavano in auto nei pressi di Albano Laziale, vicino Roma, quando un maledetto pirata della strada ha invaso la loro corsia, costringendo mio padre a sterzare bruscamente ed a perdere il controllo della macchina. In seguito all'incidente mio padre ha perso la vita, e mio fratello è stato per mesi in coma. Il pirata della strada si è dileguato, è scappato ed ancora oggi non sappiamo nulla di lui. Nostro padre era l'unico in famiglia a lavorare, noi ci siamo trovati letteralmente in mezzo ad una strada e non siamo ancora riusciti a ricevere una lira di risarcimento danno (grazie alla giustizia italiana). Io e mia madre abbiamo appreso del grave incidente solamente due ore dopo l'evento, quando due agenti della Polizia Stradale si sono presentati presso la nostra abitazione. Gli stessi, con atteggiamento distaccato e privi di quel minimo tatto e sensibilità che la circostanza richiedeva, ci comunicavano che mio padre era deceduto e che mio fratello era stato trasportato presso l'ospedale San Giovanni di Roma. Sarà forse routine per loro, ma io ad oggi ho ancora gli incubi la notte al ricordo di quei momenti, per non parlare di mia madre, che continua ad accusare forti disturbi psicologici e della personalità. Ho letto l'intervista al dottor Iecher. Con tutto il rispetto, a sentir lui passa un anno e tutto si risolve o quasi… bè non è assolutamente così, un evento traumatico di tali proporzioni si trascina per anni e sicuramente segna in modo permanente la vita dei familiari. Ho visto che la vostra associazione dà molto peso al tema della sensibilizzazione riguardo la sicurezza stradale e la prevenzione degli incidenti, e so che fornisce anche assistenza legale gratuita alle vittime, ed è sicuramente meritevole di stima per questo. Io stessa conosco bene lo smarrimento che si prova a fronteggiare certe situazioni, ad avere a che fare con le carte bollate e i tribunali. A mio avviso però la Sua rivista non affronta sufficientemente le ripercussioni psicologiche che i familiari delle vittime di strada si trovano ad affrontare. Si potrebbero innanzitutto sollecitare i vertici dei vari corpi di Polizia, affinchè siano istituiti dei corsi ad indirizzo psicologico atti a formare gli agenti di Polizia che saranno chiamati a contattare e a comunicare la triste notizia ai familiari delle vittime. Dall'ampio spazio che dedica agli organi di Polizia, dubito che vedrò mai uno stralcio di queste mie parole pubblicate sul giornale che Lei dirige o sul sito internet.

Distinti saluti *Monia Marchegiani*

Gentile Monia Marchegiani,

prima di tutto la ringrazio della sua lettera che, immagino, le sia costata non poca fatica. Condivido pienamente che un evento tragico come quello che ci racconta abbia una portata devastante, con conseguenze psicologiche durature; direi per tutta la vita. Tuttavia la sua lettera è anche la dimostrazione concreta che vale la pena spendersi per la causa comune che Basta Sangue Sulle Strade porta avanti. Sono profondamente rammaricato per la triste vicenda che si è abbattuta sulla sua famiglia. Purtroppo, sappiamo entrambi che di queste tragedie ce ne sono molte, troppe, e l'esperienza di per sé è un trauma. Se poi ci si aggiunge anche la latitanza del colpevole, lo sconforto è totale. Per quanto riguarda "l'atteggiamento distaccato e privo di quel minimo tatto e sensibilità che la circostanza richiedeva", come lei racconta essere stato quello dei due agenti della Polizia Stradale, lì purtroppo entriamo nella dimensione della sensibilità umana, nonché dell'inevitabile percezione tragica dell'evento in sé. Forse chi fa un certo mestiere sarà più "abituato" a dare certe "notizie", ma non per questo posso pensare di estendere la generalizzazione del caso all'intera categoria. Bisogna aggiungere, inoltre, che quella di cui racconta non mi risulta sia una specifica competenza formativa richiesta agli agenti; nondimeno sono fiducioso nel fatto che, anche a partire dalla sua segnalazione, i vertici delle istituzioni interessate possano cogliere lo spunto per introdurre corsi di formazione mirata in ambito psicologico più specifico. Sicuramente è una tematica che tratteremo su questo giornale. Ringarziandola nuovamente del suo significativo contributo, e consapevole del fatto che è necessario lottare insieme contro l'ignoranza, l'indifferenza e l'imprudenza che spesso sono alla base di tragedia come quella che ha travolto la sua famiglia, porgo

Cordiali saluti *Alen Custovic*

EDITORE

BASTA SANGUE SULLE STRADE
organo ufficiale trimestrale dell'Associazione Basta Sangue sulle Strade - Associazione Familiari e Vittime della Strada Onlus.
Sede legale: Viale Abruzzi, 13/A - 20131 Milano.
Codice Fiscale 97524270150
Registrazione Tribunale di Milano
n° 119 del 12.03.2010

Direttore Responsabile **Alen Custovic**
Direttore Editoriale **Valerio Del Duca**

L'editore garantisce la massima riservatezza dei dati forniti dagli abbonati e la possibilità di richiederne gratuitamente la rettifica o la cancellazione ai sensi dell'art. 7 del D.leg. 196/2003 scrivendo a:
privacy@bastasanguesullestrade.org

ASSOCIAZIONE

BASTA SANGUE SULLE STRADE Onlus
è un'associazione senza fini di lucro
fondata a Milano nel 2009

Presidente: **Francesco Vellucci**
Vicepresidente: **Valerio Del Duca**
Tesoriere: **Francesco Vellucci**
Segretario: **Giacinto Picozza**

Consiglio Direttivo:
Francesco Vellucci
Valerio Del Duca
Giacinto Picozza
Annamaria Colosini
Roberto Colosini

QUESTO NUMERO

ANNO II - NUMERO 3 - I TRIMESTRE 2011
(free press – copia omaggio)

Hanno collaborato:
Roberto Libralato - Alessandro Nolli - Stefano Vellucci - Annamaria Colosini - Roberto Colosini - Lorella Pagliarulo - Giacinto Picozza - Tiziana Scandariato.

Grafica e impaginazione: **Ermes**
Stampa: **Litosud S.r.l.**

Finito di stampare a marzo 2011 in 100.000 copie

Per ricevere i numeri arretrati (ove disponibili) è sufficiente inoltrare una richiesta all'indirizzo mail:
abbonamenti@bastasanguesullestrade.org
Il costo è di € 5,00 a copia da corrispondere a mezzo bonifico bancario.
IBAN: IT91 R076 0101 6000 0009 7175 442
intestato a **Basta Sangue sulle Strade Onlus**

COME CONTATTARCI

BASTA SANGUE SULLE STRADE Onlus
Tel. 02.896.070.91
Fax 02.936.642.47
E-mail:
info@bastasanguesullestrade.org

Internet:
www.bastasanguesullestrade.org

Per la pubblicità su **Basta Sangue sulle Strade** contattare: **Roberto Libralato**

E-mail:
info@bastasanguesullestrade.org

L'Editore ha ricercato con ogni mezzo i titolari dei diritti fotografici di alcune immagini senza riuscire a reperirli. È ovviamente a totale disposizione per l'assolvimento di quanto occorra nei loro confronti

DALLA TUA PARTE

La nostra associazione aiuta ogni anno centinaia di vittime della strada e loro familiari. Se tu o un tuo familiare siete rimasti vittime di un sinistro stradale, per ottenere giustizia, ed il risarcimento dei danni tutti subìti, non esitate a contattarci. Sarà nostra cura fornirvi l'assistenza legale e medico-legale necessaria.

BASTA SANGUE® SULLE STRADE

Numero Verde
800-620210

www.bastasanguesullestrade.org

Associazione Familiari e Vittime della Strada Onlus