

CHE COSA SIGNIFICA SICUREZZA ATTIVA.....

Per sicurezza attiva si intende quell'insieme di dispositivi, sistemi od apparati che dovrebbero impedire il verificarsi di un incidente, con una funzione quindi soprattutto preventiva. Il sistema di sicurezza attiva più importante, a stretto rigore, è il conducente stesso, il cui perfetto "funzionamento" sarebbe la migliore garanzia contro la possibilità di un incidente. In realtà, rientrano nella sicurezza attiva un gran numero di dispositivi presenti sui veicoli, alcuni ben noti come ad esempio:

- i freni
- le luci
- lo sterzo
- i pneumatici e gli ammortizzatori
- lo stesso tergicristallo, in determinate condizioni

Secondo la definizione, rientra in questa classe perfino la segnaletica stradale, la cui funzione preventiva (se essa è adeguatamente disposta e tenuta in buone condizioni) è motivo della sua stessa esistenza; anche le strade (se ben progettate, ben realizzate e ben tenute) sarebbero un elemento di sicurezza attiva.

Altri dispositivi o sistemi di sicurezza attiva sono meno noti, meno comuni o ancora sperimentali:

- l'ABS (sistema antibloccaggio delle ruote) sistemi anti-collisione
- sistemi di comunicazione e di allarme per pericoli od ostacoli
- sistemi per la rilevazione delle condizioni del conducente o per la correzione automatica di errori di guida

Quando si tratta di dispositivi montati su veicoli, è possibile che essi abbiano limiti o condizioni di efficacia, che è bene conoscere preventivamente e di cui comunque è opportuno essere coscienti, per non assumere rischi che il dispositivo non è in grado di gestire. In altre parole, la disponibilità di un sistema di sicurezza attiva con elevate caratteristiche di efficacia non può diventare giustificazione per comportamenti o manovre più rischiose. Inoltre, i dispositivi più complessi o tecnologicamente avanzati non mettono al riparo da possibili guasti improvvisi (come succede talvolta nei nostri stessi PC), possono richiedere speciali cure di manutenzione e revisione periodica e devono essere trattati da personale particolarmente esperto.

Per questo motivo, non è consigliabile utilizzare "pezzi di recupero" per la sostituzione di dispositivi di sicurezza attiva a bordo di veicoli, a meno che non siano stati accuratamente revisionati con tecniche appropriate e siano accompagnati da precisa garanzia del revisionatore circa la permanenza delle caratteristiche originali di sicurezza.

SOSTA DI EMERGENZA

A chi non è mai capitato di dovere effettuare una sosta di emergenza in ambito autostradale oppure sulle strade a grande scorrimento. Ecco alcuni consigli per effettuare la sosta senza mettere a repentaglio la propria e altri sicurezza.....

Rendersi visibili e segnalare l'ingombro

In caso di sosta di emergenza bisogna fermarsi, in condizione di sicurezza, fuori della carreggiata, segnalando il veicolo o rendendolo comunque visibile. Per segnalare l'ingombro è necessario utilizzare, di giorno, il triangolo, di notte, le luci di posizione o di emergenza, o, se queste non funzionano, l'apposito segnale (il triangolo), collocato in posizione stabile ad almeno 50 metri dalla parte posteriore del veicolo.

In condizioni di scarsa visibilità, la sosta di emergenza e l'esecuzione di operazioni quali la sostituzione di un pneumatico possono esporre a gravi rischi.

In questo caso è di fondamentale importanza fermarsi il più lontano possibile dalle corsie di transito e accentuare con tutti i mezzi possibili la visibilità del veicolo: accendete anche le luci posteriori antinebbia e i fari anteriori, oltre che le luci di emergenza. Talvolta sui veicoli queste luci sono fissate sul portellone posteriore, che viene lasciato aperto in alto, ad esempio dopo l'estrazione della ruota di scorta, rendendole quindi invisibili: ricordate di richiudere il portellone.

Anche chi esegue operazioni di emergenza deve rendersi il più possibile visibile, indossando, come prescritto dal Codice della Strada, il giubbotto catarifrangente oppure le bretelle durante le operazioni, è importante tenere d'occhio anche i veicoli sopraggiungenti, in modo da percepire con anticipo situazioni di pericolo per poter tentare di schivarle.

Fare uscire tutti

In caso di sosta di emergenza a lato della carreggiata, soprattutto in condizioni di scarsa visibilità, è opportuno che gli occupanti escano dal veicolo e si dispongano **quanto più possibile sul margine destro della stessa**, per evitare potenziali tamponamenti da parte dei veicoli sopraggiungenti.

DECRETO DEL FARE

Codice della strada sconto del 30% per chi effettua il pagamento entro 5 giorni dalla contestazione o notificazione.

E' possibile "lo sconto" del 30% per tutte le violazioni in cui il pagamento della sanzione avviene entro 5 gg. dalla notifica o dalla contestazione. Restano escluse dalla riduzione le sanzioni che prevedano la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida oppure la confisca del veicolo e quelle di natura penale.

Per chiarire meglio il concetto, la contestazione è la procedura che segue all'immediato accertamento dell'infrazione da parte dell'Agente di Polizia Stradale (Polizia di Stato, Carabinieri, Polizia Locale ecc.) cioè quando il conducente viene fermato immediatamente e messo a conoscenza della violazione commessa, la notifica invece consiste nel ricevere alla residenza o domicilio una sanzione per la quale non è avvenuta la contestazione immediata come ad esempio un autovelox oppure una rilevazione infrazione mediante apparecchi fotografici posti ai semafori oppure sulle zone a traffico limitato.

La riduzione del 30% si applica solo sulla sanzione prevista dal codice della strada, quindi non sugli importi di spese di notifica.

Non è possibile arrotondare la cifra della sanzione quindi è necessario prestare molta attenzione a pagare l'importo esatto in quanto in caso di errore viene preclusa la possibilità dello sconto del 30% e si perde anche il diritto al pagamento in misura ridotta (quello che si applica ai versamenti effettuati entro 60 giorni dalla notifica). Il tutto calcolato con spese e interessi nella classica cartella esattoriale

E' possibile effettuare il pagamento mediante "pos", qualora la pattuglia di polizia ne sia dotata, altrimenti restano validi i soliti canali di pagamento quali Poste Italiane oppure direttamente presso il Comando di Polizia accertatore della violazione

Per il preavviso di accertamento infrazione la norma non prevede nulla, ma la logica vuole che anche in questo caso la norma più favorevole debba essere applicata. Il proprietario o conducente con il preavviso dovrebbe recarsi entro i 5 gg. giorni successivi all'avviso trovato sul veicolo presso il comando di polizia accertatore e saldare direttamente la sanzione oppure potrà attendere la successiva notifica per posta con il ricarico delle relative spese.

E' importante ricordare che il pagamento entro 5 giorni dalla contestazione o notificazione preclude la possibilità di proporre ricorso contro la violazione.

INFORTUNIO IN ITINERE E IL RISARCIMENTO DEL DANNO

Di seguito si forniscono, con sforzo di sintesi, alcune informazioni/indicazione sul trattamento giuridico dell'accadimento, tutt'altro che raro, dell'infortunio in itinere.

La definizione di "**infortunio in itinere**" si rinviene nell'art. **12 del D. Lgs. 38/2000**, che recita:

"Salvo il caso di interruzione o deviazione del tutto indipendenti dal lavoro o, comunque, non necessitate, l'assicurazione comprende gli infortuni occorsi alle persone assicurate durante il normale percorso di andata e ritorno dal luogo di abitazione a quello di lavoro, durante il normale percorso che collega due luoghi di lavoro se il lavoratore ha più rapporti di lavoro e, qualora non sia presente un servizio di mensa aziendale, durante il normale percorso di andata e ritorno dal luogo di lavoro a quello di consumazione abituale dei pasti. L'interruzione e la deviazione si intendono necessitate quando sono dovute a cause di forza maggiore, ad esigenze essenziali ed improrogabili o all'adempimento di obblighi penalmente rilevanti. L'assicurazione opera anche nel caso di utilizzo del mezzo di trasporto privato, purché necessitato. Restano, in questo caso, esclusi gli infortuni direttamente cagionati dall'abuso di alcolici e di psicofarmaci o dall'uso non terapeutico di stupefacenti ed allucinogeni; l'assicurazione, inoltre, non opera nei confronti del conducente sprovvisto della prescritta abilitazione di guida."

Tale definizione deve essere interpretata alla luce degli orientamenti giurisprudenziali, a tal fine appare utile riportare per estratto alcune sentenze della Corte di Cassazione:

Cassazione n.11417/09

Costituisce orientamento interpretativo acquisito di questa Suprema Corte che il rischio elettivo, quale limite all'indennizzabilità degli infortuni sul lavoro, è ravvisabile, per richiamare una definizione sintetica ricorrente, solo in presenza di un comportamento abnorme, volontario ed arbitrario del lavoratore, tale da condurlo ad affrontare rischi diversi da quelli inerenti alla normale attività lavorativa, pur latamente intesa, e tale da determinare una causa interruttiva di ogni nesso fra lavoro, rischio ed evento secondo l'apprezzamento di fatto riservato al giudice di merito (cfr. ad es. Cass. n. 15047/2007; Cass. n. 15312/2001; Cass. n. 8269/1997; Cass. n. 6088/1995). Più in particolare, per configurare il rischio elettivo secondo la definizione descritta, viene richiesto: a) che il lavoratore ponga in essere un atto non solo volontario, ma anche abnorme, nel senso di arbitrario ed estraneo alle finalità produttive; b) che il comportamento del lavoratore sia motivato da impulsi meramente personali, quali non possono qualificarsi le iniziative, pur incongrue ed anche contrarie alle direttive del datore di lavoro, ma motivate da finalità produttive; c) che l'evento conseguente all'azione del lavoratore non abbia alcun nesso di derivazione con l'attività lavorativa.

Nel concorso di tali situazioni, che qualificano in termini di abnormità la causa iniziale della serie produttiva dell'evento infortunistico, il rischio elettivo si distingue, quindi, dall'atto colpevole del lavoratore, e cioè dall'atto volontario posto in essere con imprudenza, negligenza o imperizia, ma che, motivato, comunque, da finalità produttive, non vale ad interrompere il nesso fra l'infortunio e l'attività lavorativa e non ne esclude, pertanto, la indennizzabilità.

Cassazione n.12326/09

Va in generale ribadito (cfr. Cass., sez. lav., 27 gennaio 2006, n. 1712) che, perché un infortunio occorso a un lavoratore possa ritenersi verificato in occasione di lavoro e, in quanto tale, tutelato dalle specifiche norme di protezione antinfortunistiche, occorre che sussista uno specifico collegamento tra l'evento lesivo e l'attività lavorativa. Ed in particolare - ha precisato Cass., sez. lav., 4 aprile 2005, n. 6929 - ai fini dell'indennizzabilità dell'infortunio in itinere, anche in caso di utilizzo del mezzo di trasporto privato deve aversi riguardo a criteri che individuino la legittimità, o meno, dell'uso del mezzo in questione secondo gli "standards" comportamentali esistenti nella società civile e rispondenti ad esigenze tutelate dall'ordinamento, quali un più intenso legame con la comunità familiare ed un rapporto con l'attività lavorativa diretto ad una maggiore efficienza delle prestazioni. In particolare - ha precisato Cass., sez. lav., 23 maggio 2008, n. 13376 - l'indennizzabilità dell'infortunio subito dal lavoratore nel percorrere, con mezzo privato, la distanza fra la sua abitazione ed il luogo di lavoro, postula: a) la sussistenza di un nesso eziologico tra il percorso seguito e l'evento, nel senso che tale percorso deve costituire per l'infortunato quello normale per recarsi al lavoro e per tornare alla propria abitazione; b) la sussistenza di un nesso almeno occasionale tra itinerario seguito ed attività lavorativa, nel senso che il primo non sia dal lavoratore percorso per ragioni personali o in orari non collegabili alla seconda; c) la necessità dell'uso del veicolo privato, adoperato dal lavoratore, per il collegamento tra abitazione e luogo di lavoro, da accertarsi in considerazione della compatibilità degli orari dei pubblici servizi di trasporto rispetto all'orario di lavoro dell'assicurato, ovvero della sicura fruibilità dei pubblici servizi di trasporto qualora risulti impossibile, tenuto conto delle peculiarità dell'attività svolta, la previa determinazione della durata della sua prestazione lavorativa.

Risarcimento del danno patito e l'Intervento dell'Inail

Con riferimento al tema del risarcimento del danno patito e l'intervento dell'Inail occorre distinguere tre diverse fattispecie, in base alla gravità della lesione:

- 1. in caso sia inferiore al 6%** di invalidità: l'Inail non corrisponde nessun indennizzo per danno biologico e nessun indennizzo per danno patrimoniale;
- 2. dal 6% al 15%** di invalidità: l'Inail indennizza il danno biologico in capitale, nessun indennizzo per conseguenze patrimoniali;
- 3. sopra il 15%** di invalidità: l'Inail indennizza il danno biologico in rendita, con un'ulteriore quota di rendita per le conseguenze patrimoniali.

1) Nel primo caso, quindi di lesione inferiore al 6%, non essendoci nessun intervento da parte dell'Inail, occorrerà evidentemente chiedere il risarcimento di tutti i danni al responsabile del danno o alla società assicuratrice tenuta al risarcimento in base alle norme di legge in ambito r.c.a.

2) In particolare, nel caso di **lesione tra il 6% e il 15%**, il legislatore ha previsto che l'Inail versi un indennizzo in capitale. A tal proposito sono state approntate una tabella per le menomazioni e una tabella di indennizzo (aggiornate con decreto del 2009).

3) Nel caso, in fine di lesione **superiore al 15%**, è invece previsto un indennizzo in rendita nonché un'ulteriore quota di indennizzo in rendita relativa alle conseguenze patrimoniali presunte. A tal proposito è stata predisposta una apposita tabella dei coefficienti. Il coefficiente si applica alla retribuzione effettivamente percepita dal soggetto (entro i limiti, sia nel minimo che nel massimo, previsti dal Testo Unico Inail).

Occorre chiarire che l'Inail non risarcisce tutti i danni, ma solo il danno biologico, e secondo una definizione di danno biologico (si veda l'art.13 del d.lgs 38/00,) che è diversa da quella utilizzata dal legislatore nel settore della R.C.A., secondo una tabella diversa da quella usata in R.C.A. e con due modalità diverse a seconda che la lesione sia inferiore o superiore al 15%. Ne discende che il danno biologico così indennizzato non corrisponde al danno biologico in ambito r.c.a. ed inoltre le altre voci di danno (ad es: il danno morale) non vengono comunque pagate da Inail.

Ciò precisato occorrerà rivolgersi al responsabile civile e/o alla sua assicurazione, per chiedere il risarcimento del danno del danno c.d. "differenziale". (**Tribunale di Monza Sentenza n° 1828/ 2005 del 7-16 giugno 2005- R.G. n.114/04**).