



# 24

# RAGGI DI LUCE

n. 24 - Luglio 2016 - Brescia

Periodico di informazione della Fondazione per la Ricerca sulle Lesioni del Midollo Spinale O.N.L.U.S. e dell'E.S.C.R.I. (European Spinal Cord Research Institute)

## EDITORIALE 1

Sulla buona strada

## IL RAGGIO 2

Omicidio stradale: ora è Legge

## PRIMO PIANO 4

Intervista a Mariagrazia Fasoli

## FONDAZIONE 7

La Fondazione Maria Rosaria Maglione o.n.l.u.s.

## Sulla buona strada

Nella mia vita di chirurgo ortopedico e traumatologo non ricordo neanche più gli interventi fatti a tutte le ore del giorno e della notte per salvare vite umane, per lo più vittime di incidenti stradali.

Parlo di un arco di vita professionale, la mia, iniziata negli anni '50 imparando l'arte dal mio Maestro, il prof. Francesco Mandruzzato, per poi metterla immediatamente al servizio di tutte le persone che venivano ricoverate nel reparto di traumatologia, spesso con gravi fratture agli arti, al bacino, al rachide.

La microchirurgia allora non era ancora nata così come erano ancora da venire tutte le sofisticate attrezzature e metodiche chirurgiche che oggi consentono ai colleghi di operare in modo veloce, pulito, con esiti quasi sempre positivi e dimissioni rapide. Un sogno solo il pensarlo, allora. Si faceva quello che si poteva e anche di più, con i pochi mezzi che allora esistevano.

La chirurgia del dopo guerra era una chirurgia rudimentale, essenziale ma con tanta voglia di crescere e animata dallo stesso sentimento che diede origine al miracolo economico italiano, caratterizzandone la crescita in quel particolare, irripetibile periodo della nostra storia patria.

Fu in quel clima di rinascita che iniziò un enorme e progressivo sviluppo della motorizzazione privata che portò negli anni '60 a far sì che l'acquisto dell'automobile per gli italiani fosse al terzo posto in

ordine di importanza, subito dopo i consumi alimentari e quelli dell'abbigliamento; i cosiddetti consumi di prima necessità.

Si era in pieno boom economico e l'automobile rappresentava uno status symbol. Non solo, la politica dei trasporti di allora incoraggiava il mezzo privato insieme alla costruzione della rete autostradale, non preoccupandosi però di assumere provvedimenti strutturali in grado di fronteggiare i problemi di circolazione che si sarebbero scaricati sulle aree urbane delle città non più in grado di contenere una così aumentata mobilità.

Questi i presupposti che, a partire dagli anni '50, fecero degli incidenti stradali una delle prime cause di morte. Da uno studio della Fondazione Ania riguardante i dati dell'incidentalità stradale italiana dal 1952 al 2010, emerge un particolare molto significativo e cioè che il numero delle vittime del '52 (4.266) è più o meno simile a quello del 2010 (4.090), nonostante la differenza abissale del numero dei veicoli circolanti.

Valori così elevati della mortalità su strada negli anni '50 possono essere imputabili a una rete infrastrutturale ancora agli albori, a sistemi di protezione dei veicoli inadeguati per la sicurezza degli occupanti e a norme scarsamente conosciute e, soprattutto, non in grado di rispondere alle esigenze di una nuova mobilità. Da allora molto è cambiato grazie alle tante

(continua a pagina 6)

### RAGGI DI LUCE

Periodico di informazione

Edito da Fondazione Giorgio Brunelli per la Ricerca sulle Lesioni del Midollo Spinale O.N.L.U.S. e dell'E.S.C.R.I. (European Spinal Cord Research Institute)

### Direttore Responsabile:

Luisa Monini

### Direttore scientifico:

Giorgio Brunelli

### Comitato di redazione:

Ovidio Brignoli, Paolo Dabbeni, Roberto Gasparotti, Bruno Guarneri, Nicola Miglino, Marina Pizzi, Pierfranco Spano, Arsenio Veicsteinas, Klaus Von Wild

### Collaboratori di direzione:

Rocco Brunelli, Angelo Colombo, Luciana Damiano, Pina Tripodi

### Redazione, direzione e pubblicità:

Loc. Campiani N. 77, 25060 Cellatica - Brescia  
Tel. 030-3385131/Fax 030-3387595  
(sede della Fondazione)  
luisamonini@gmail.com

### Progetto grafico e impaginazione:

Marco Lorenti

### Stampa:

Edizioni Moderna soc coop  
via G. Pastore 1 (zona Bassette)  
48100 Ravenna  
tel 0544450047/fax 0544451720  
CF/PIVA 00246467393

Reg. Pref. Coop. 103 sez. P.L. BUSC. 531/60061

Autorizzazione stampa documenti fiscali N° 363832/7

Aut. n. 18/2007 Reg. Cancelleria (L. 8 febbraio 1948 n. 47) del Tribunale di Brescia



IL RAGGIO  
IL RAGGIO

# Omicidio stradale: ora è Legge

*Luisa Monini*

“Per Lorenzo, per Gabriele, per le vittime della strada. Per le loro famiglie. L’omicidio stradale è legge. #Finalmente”.

Così il Premier Renzi ha annunciato sui social la notizia riguardante l’approvazione in Senato della legge N. 41 sull’omicidio stradale pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* il 24 marzo ed entrata in vigore dalla mezzanotte del 25 marzo 2016.

La tanto attesa legge è stata dunque firmata e l’omicidio stradale è oggi un delitto perseguibile. Una legge che ha una forte valenza simbolica ma che darà anche vera giustizia ai famigliari delle vittime abolendo le argomentazioni e le oscillazioni giurisprudenziali che sino a ieri hanno colorato la distinzione tra colpa cosciente e dolo eventuale, spesso non garantendo la giusta pena. Di fatto la legge introduce pesanti sanzioni per condotte di particolare pericolosità, soprattutto per chi guida in stato di ebbrezza grave e/o sotto l’effetto

di droghe. La pena massima è di 18 anni di carcere se a morire è più di una persona.

Oltre l’80% degli incidenti stradali è imputabile, nell’ordine, alla guida distratta, al mancato rispetto delle regole di segnaletica (semaforo e precedenza), alla velocità e al mancato rispetto della distanza di sicurezza. Circa il 20% residuo è dovuto alla condizione delle infrastrutture, alle strade sconnesse, alle curve pericolose, alla segnaletica.

Gli incidenti stradali sono la prima causa di morte tra i giovani ed è paradossale che un Paese che invecchia, come il nostro, continui a perdere ogni anno sulle strade il proprio capitale umano. Ingente è anche il numero delle persone che restano disabili a vita: circa 100 mila di cui 20 mila gravi (tetraplegie, paraplegie, perdita di arti).

Anche Brescia, nonostante sia una delle città più virtuose nel panorama nazionale, avendo centrato l’obiet-

## LA NORMATIVA

L’omicidio stradale diventa un reato a sé, distinto su tre varianti. Resta la pena già prevista da 2 a 7 anni, quando la morte sia stata causata violando il codice della strada. La sanzione penale sale negli altri casi; in particolare, chi provoca la morte di una persona guidando in stato di ebbrezza grave (tasso alcolemico oltre 1,5 grammi per litro) o sotto effetto di sostanze stupefacenti, rischierà una pena da 8 a 12 anni di carcere.

Nel caso in cui il tasso alcolemico superi 0,8 g/l, oppure il guidatore abbia causato l’incidente per condotte di particolare pericolosità (eccesso di velocità, guida contromano, infrazioni ai semafori, sorpassi e inversioni a rischio), la reclusione va da 5 a 10 anni. La pena può però aumentare della metà se a morire è più di una persona: in quel caso il colpevole rischia fino a 18 anni di carcere.



IL RAGGIO  
IL RAGGIO

## SICUREZZA STRADALE E MORTALITÀ

Ogni giorno in Italia muoiono 9 persone in incidenti stradali. In media, nel 2014, ogni giorno si sono verificati 485 incidenti, sono morte 9 persone e ne sono rimaste ferite 688. Il costo dei sinistri stradali ammonta nel 2014 a circa 18 miliardi di euro.

A pesare sul dato italiano soprattutto l'incremento della mortalità stradale all'interno dei centri urbani (+5,4%), dove si concentrano il 75,5% degli incidenti e il 44,5% dei morti. La mortalità è in aumento tra i ciclisti (+8,8%), pedoni (+5,3%). Siamo il Paese più motorizzato d'Europa, con 608 veicoli ogni mille abitanti contro una media europea di 487 automobili ogni mille.

Il Global Status Report on Road Safety di pochi anni fa commissionato dalla Organizzazione Mondiale della Sanità, indicava che l'Italia aveva stanziato nel 2009 per la sicurezza stradale 0,9 euro l'anno procapite contro una media di 10,9 euro dei 21 paesi europei che avevano fornito i dati in materia, con picchi che arrivano ai 20 euro l'anno della Spagna, 22 euro Norvegia e a 39 euro in Francia.

I finanziamenti per la sicurezza stradale sono così bassi (un decimo della media europea) da impedire qualsiasi azione di sviluppo e di miglioramento della sicurezza stradale. Le cause dell'alto tasso di mortalità registrato sulle strade italiane è del 30% superiore al tasso medio dei paesi UE.

tivo europeo fissato a Lisbona nel 2001 che prevedeva il dimezzamento delle vittime in 10 anni, oggi continua a piangere le sue vittime con 82 decessi nel 2015, con un calo minimo rispetto agli 87 decessi del 2014.

Casco obbligatorio, cinture, rotonde, airbag e barre laterali e tanto impegno sul fronte dell'educazione stanno facendo la differenza.

Ma tanta strada resta ancora da fare. Meglio sarebbe se, invece di tagli e sacrifici, la classe politica, tutta, avesse ben chiaro il concetto che la "sicurezza" non è una spesa ma un investimento e che, insieme alla "libertà", sono certamente fra i più importanti "beni" di

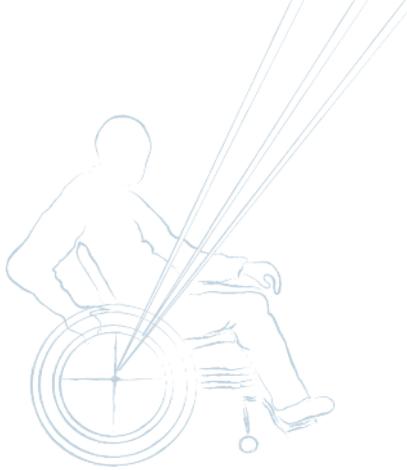
cui tutti i cittadini hanno il sacrosanto diritto di godere.

È dunque arrivato il momento di agire. Per tutti e a tutti i livelli con provvedimenti atti a migliorare la rete di sicurezza stradale e a promuovere strategie di prevenzione.

Bisogna far sì che giovani e anziani siano pienamente consapevoli di quanto sia importante mettersi alla guida di veicoli sicuri, revisionati a dovere ogni stagione, che allacciare la cintura di sicurezza è un'azione "salvavita" e che è pericolosissimo, per la propria vita e per quella altrui, mettersi al volante

sotto l'effetto di bevande alcoliche e altre droghe, perchè i fatti ci dicono che, ancora oggi, la parte più pericolosa di un veicolo è spesso il conducente.

"Tornare indietro è impossibile: resta sulla buona strada" è il claim utilizzato da "Sulla buona strada" la nuova campagna di comunicazione e sensibilizzazione sulla sicurezza stradale che ha preso il via il 22 marzo scorso promosso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e rivolta a tutti gli utenti della strada con l'obiettivo di trasmettere un messaggio semplice ed efficace: la sicurezza sulla strada è responsabilità di ciascuno di noi, nessuno escluso.



PRIMO PIANO  
PRIMO PIANO

# Intervista a Mariagrazia Fasoli

*Farmacologa, Psicoterapeuta,*

La cronaca di tutti i giorni ci conferma che in un'alta percentuale dei casi gli incidenti stradali avvengono sotto l'effetto di alcol e sostanze stupefacenti da parte di chi è alla guida della vettura.

Abbiamo intervistato la dott.ssa Mariagrazia Fasoli, farmacologa, psicoterapeuta, già direttore del dipartimento dipendenze ASL Brescia.

**Da dove nasce il bisogno costante di annebbiare i sensi indipendentemente dal fatto che si vada o meno in discoteca il sabato sera?**

Chi si mette alla guida sotto l'effetto di alcol o droghe solo raramente è alla ricerca dell'annebbiamento dei sensi e tantomeno è cosciente di poter provocare incidenti di cui, tra l'altro, lui stesso sarebbe la vittima più probabile visto che quasi i due terzi dei morti sulla strada sono i conducenti.

Molto più spesso è una persona che non si è resa conto di aver ecceduto nel bere oppure, come spesso succede alle donne, che ha bevuto relativamente poco ma non è consapevole dell'effetto che l'alcol ha su di lei.

Poi c'è una terza categoria di persone che utilizzano regolarmente alcol o droghe e non ne sentono più gli effetti perchè sono diventati tolleranti.

Perciò credono di poter guidare senza mettere in pericolo nessuno. Queste persone devono sapere però che possono avere nel sangue livelli della sostanza molto più alti di quello che pensano e quindi, in caso di controlli da parte delle forze dell'ordine, resteranno senza patente e in caso di incidente, anche non pro-

vocato da loro, subiranno una serie di sanzioni molto severe.

**Quali gli effetti dei vari tipi di droghe e di alcol sul cervello e come esse possono agire sull'organismo di chi è al volante?**

Spesso si sottolineano gli effetti di alcol e droghe sulle performances psicofisiche: allungamento dei tempi di reazione, ridotta capacità di concentrazione, disturbi della visione, sonnolenza.

Questi effetti variano moltissimo sia da una persona all'altra sia nella stessa persona in condizioni diverse per grado di affaticamento, temperatura esterna, interferenza con alimenti o altre sostanze.

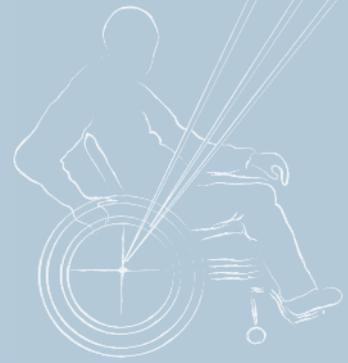
Del resto, a parità di dose assunta, variano moltissimo anche i livelli plasmatici in base ai cui valori si viene poi sanzionati.

Si tende invece a dimenticare l'effetto di tutte queste sostanze (anche in quantità relativamente moderate) sulle capacità di giudizio.

Una persona che ha assunto cocaina, per esempio, se guida un'autovettura lanciata ad alta velocità su un fondo scivoloso potrebbe controllare il veicolo anche meglio di una persona sobria. Però una persona sobria non farebbe mai una simile sciocchezza.

**L'essere rimasti coinvolti in un incidente con pesanti conseguenze fisiche e psichiche, insegna molto e può trasformare chi ne è colpito, in veri e propri testimonial di "guida sicura". Ma bisogna proprio**





**PRIMO PIANO**  
**PRIMO PIANO**

**arrivare a questo per ottenere dai giovani più attenzione e correttezza quando sono alla guida di un mezzo?**

In realtà, contrariamente ad un diffuso luogo comune, non sono solo i giovani a guidare sotto l'effetto di sostanze visto che la fascia di età più rappresentata tra quelli a cui è sospesa la patente per questo motivo, a Brescia come nel resto d'Italia, è quella dai 25 ai 39 anni subito seguita da quella tra i 40 e i 59, in grande maggioranza maschi. È vero invece che i neopatentati in generale e i giovani maschi in particolare sono la categoria più a rischio di incidente. Ciò potrebbe essere dovuto ad una sopravvalutazione delle proprie capacità di guida che può essere aggravata dall'assunzione di alcolici. L'alcol, infatti, ha un effetto disinibitorio anche in piccole quantità e, quindi, così come può

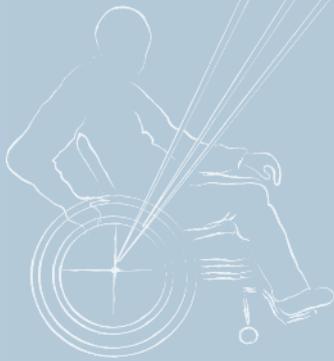
rendere paurosi i prudenti, può rendere incoscienti gli audaci.

Purtroppo questa labilità emotiva è quanto di peggio possa esserci per gestire gli imprevisti che possono presentarsi sulle nostre strade. In questi casi ci possono aiutare le risposte automatiche del nostro cervello che si acquisiscono però solo con anni di esperienza alla guida: proprio quello che manca ai più giovani. Per loro quindi la cosa più sicura è mantenere una certa paura di sbagliare.

È questo, probabilmente, a rendere nei fatti e al di là delle battute, le giovani guidatrici complessivamente più affidabili dei loro coetanei.

**Che importanza riveste la comunicazione nel creare una cultura della “mobilità sicura”? Secondo lei è più vincente una**





## PRIMO PIANO PRIMO PIANO

### **comunicazione che utilizza messaggi positivi o piuttosto quella che utilizza messaggi terroristici?**

I messaggi terroristici pare non funzionino nemmeno quando li mandano i terroristi veri e non direi che sia sempre un male. Ciò sembra avvenire soprattutto per due motivi: i destinatari non si riconoscono come tali (cioè pensano che quel problema riguardi qualcun altro) oppure, ed è soprattutto il caso dei giovani maschi, percepiscono il rischio come un'attrattiva e non come una minaccia. Invece sembrano più efficaci i messaggi positivi che associano il comportamento "virtuoso" a situazioni o anche a persone e luoghi desiderabili ed ammirati. Sono anche efficaci sanzioni

modeste ma certe che non necessariamente devono provenire dalle pubbliche autorità. La disapprovazione sociale, per esempio, è molto potente nell'orientare i nostri comportamenti specie se proviene da persone o gruppi che l'interessato percepisce come importanti. Alla maggior parte dei ragazzi, se ci pensiamo bene, importa molto di più l'opinione delle coetanee che quella dei vigili urbani e, per strano che possa sembrare, i genitori e gli adulti in genere, sono molto più sensibili alle critiche dei loro bambini. Quindi direi che, come si è visto anche in altri campi come quello della raccolta differenziata dei rifiuti, le maestre potrebbero fare la differenza: non solo educando i bambini ma incoraggiando i bambini ad educarci tutti.

*L.m.*

*(segue da pagina 1)*

iniziative volte a migliorare da un lato la sicurezza dei veicoli e delle infrastrutture e dall'altro a contenere l'errore umano attraverso una sempre più diffusa e capillare azione di educazione stradale.

Non solo: soprattutto nei grandi centri urbani si stanno sviluppando servizi di mobilità urbana innovativi che vanno oltre il tradizionale trasporto pubblico e che sono più personalizzati, flessibili, comodi e veloci. In futuro mi auguro si possa andare sempre più verso una mobilità come servizio, in sostituzione del regime di proprietà dell'auto individuale.

L'obiettivo da perseguire per far fronte all'ancora alta incidentalità stradale è quello di promuovere una rivoluzione culturale, soprattutto nelle nuove generazioni,

affinché la sicurezza stradale sia un diritto universale da conquistare quanto prima in modo da mettere fine ad una tragedia che costa all'Italia oltre 4.000 vittime l'anno; giovani che, nel pieno della loro vita affettiva e produttiva, vengono tolti improvvisamente e drammaticamente alla famiglia e alla società. Per non parlare di quelli che sopravvivono, spesso portatori a vita di grandi forme di disabilità come la para e tetraplegia. Alle cause che oggi più di ieri determinano gli incidenti stradali, alla nuova normativa che finalmente regolamenta l'omicidio stradale e al ruolo fondamentale delle Associazioni nel portare avanti ricerche che lo Stato non sostiene, è dedicato questo numero di Raggi di Luce.

*Giorgio Brunelli*

# La Fondazione Maria Rosaria Maglione o.n.l.u.s.

Aldilà dell'aspetto squisitamente giuridico che disciplina in modo rigoroso le Fondazioni in quanto Enti senza fini di lucro con una propria sorgente di reddito che viene impiegata per scopi di utilità sociale, vale la pena soffermare l'attenzione su un altro aspetto, sicuramente di più alto significato; ossia le motivazioni che spingono l'umana volontà a dar vita a codesti articolati Soggetti di diritto.

Il desiderio di altruismo, di solidarietà, la forza di volontà, spesso la conseguenza di un personale vissuto di sofferenza, il voler continuare a credere in Grandi Ideali, rappresentano dal nostro personale punto di vista l'imperativo categorico che dovrebbe dar vita ai suddetti organi di diritto.

La nostra personale esperienza è a riprova di quanto detto. Correva l'anno 2009, quando il giorno 2 del mese di Aprile nasceva la "Maria Rosaria Maglione Foundation o.n.l.u.s."; Fondazione non-profit per lo studio e la cura delle malattie neurologiche, con particolare interesse per le malattie neurodegenerative. Questa Fondazione nasce dal desiderio di voler studiare e curare questo tipo di patologie ancora in parte sconosciute, altresì impegnandosi ad offrire un'assistenza socio/sanitaria a Tutti con particolare riferimento alle classi sociali meno abbienti. **La Salute è di Tutti.**

Ed è così, che da un vissuto personale di sofferenza, si concretizzava l'idea di voler creare uno strumento di aiuto, un valido supporto per Tutti Coloro che soffrono di questo tipo di patologie.

Espressamente richiamata nello statuto e nell'atto costitutivo della Fondazione vi è anche la volontà di voler supportare borse di studio nei confronti di

studenti meritevoli che nutrono particolare interesse per queste patologie. All'assistenza socio/sanitaria, ai continui studi di ricerca in campo neurologico, al supporto in favore di giovani studenti, si aggiunge l'ulteriore l'impegno della MRM Foundation nella Cooperazione Internazionale.

Nello specifico: Italian cooperation in Kenya.

Attività di supporto in favore di diverse Foundation non-profit già radicate sul territorio da molti anni come la *Gallmann Memorial Foundation-GMF* e l'*African Neurological Diseases Research Foundation-ANDREF*. Supporto che si concretizza con la spedizione di farmaci (anti-epilettici) in Terra Africana, con il continuo scambio di informazioni e la proficua collaborazione tecnico/scientifica.

Giunti ormai alla meta di questa trattazione, ci soffermiamo solo per un attimo sul delicato discorso della ricerca. La ricerca scientifica, le terapie sperimentali sono limitate da una serie di articolati e complessi meccanismi burocratici e purtroppo tutt'oggi restano limitati i fondi stanziati per la ricerca stessa.

Nonostante ciò, la ricerca scientifica continua a rappresentare l'unica vera Speranza per riuscire forse un giorno, a limitare i danni di una serie di malattie invalidanti ed in taluni casi ancora oggi mortali.

Rappresenta quell'indomabile sete di conoscenza, stimolata giorno dopo giorno da quella che ci piace chiamare "La luce sul comodino della Speranza".

Concludiamo con l'affermare che il Mondo del non-profit costituisce un prezioso strumento per incentivare, supportare la **Ricerca Scientifica.**

*Alberto de Bellis*

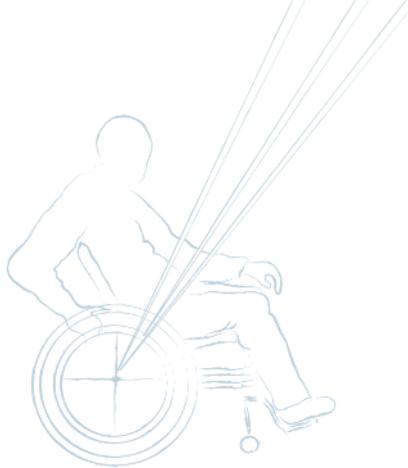


LA FONDAZIONE  
LA FONDAZIONE

Grazie al dott. Alberto De Bellis per questo suo prezioso excursus sulle caratteristiche etiche e sociali delle Fondazioni. E grazie anche per averci portato la sua personale e preziosa testimonianza di ricercatore e fondatore di una Fondazione dedicata alla ricerca per lo studio e le cure delle malattie neurodegenerative.

gb





# Fondazione Giorgio Brunelli per la ricerca sulle Lesioni del Midollo Spinale Onlus E.S.C.R.I. - European Spinal Cord Research Institute

Presidente: dott.ssa Luisa Monini

Direttore scientifico: prof. Giorgio Brunelli

Fondazione Giorgio Brunelli per la Ricerca sulle Lesioni  
del Midollo Spinale, Onlus

European Spinal Cord Research Institute (E.S.C.R.I.)

loc. Campiani N. 77 25060 Cellatica - Brescia

Tel. 030/3385131 - Fax. 030/3387595

[www.midollospinale.com](http://www.midollospinale.com)

[info@midollospinale.com](mailto:info@midollospinale.com)

Cod. fisc. P. Iva 03472380173

Banco di Brescia - Via Croc. di Rosa, 67 ag. 8 - 25128 Brescia

IBAN IT 281 03500 11208 0000000 28876

**Seriata per la Ricerca - Onlus**

Via Marconi, 49 scala B - 24068 Seriate (BG)

Tel. 035/302486 - Fax. 035/302486

[www.seriataperlaricerca.it](http://www.seriataperlaricerca.it)

[info@seriataperlaricerca.it](mailto:info@seriataperlaricerca.it)

Cod. fisc. P. Iva 95141960161

Banca di Credito Cooperativo di Ghisalba - ag. Seriate

IBAN IT 63V 085865351 0000000 600841

**Associazione Amici della Paraplegia - Onlus**

Via Carpani, 1 - 23895 Nibionno (LC)

Tel. 3289860757 - Fax 0362/354249

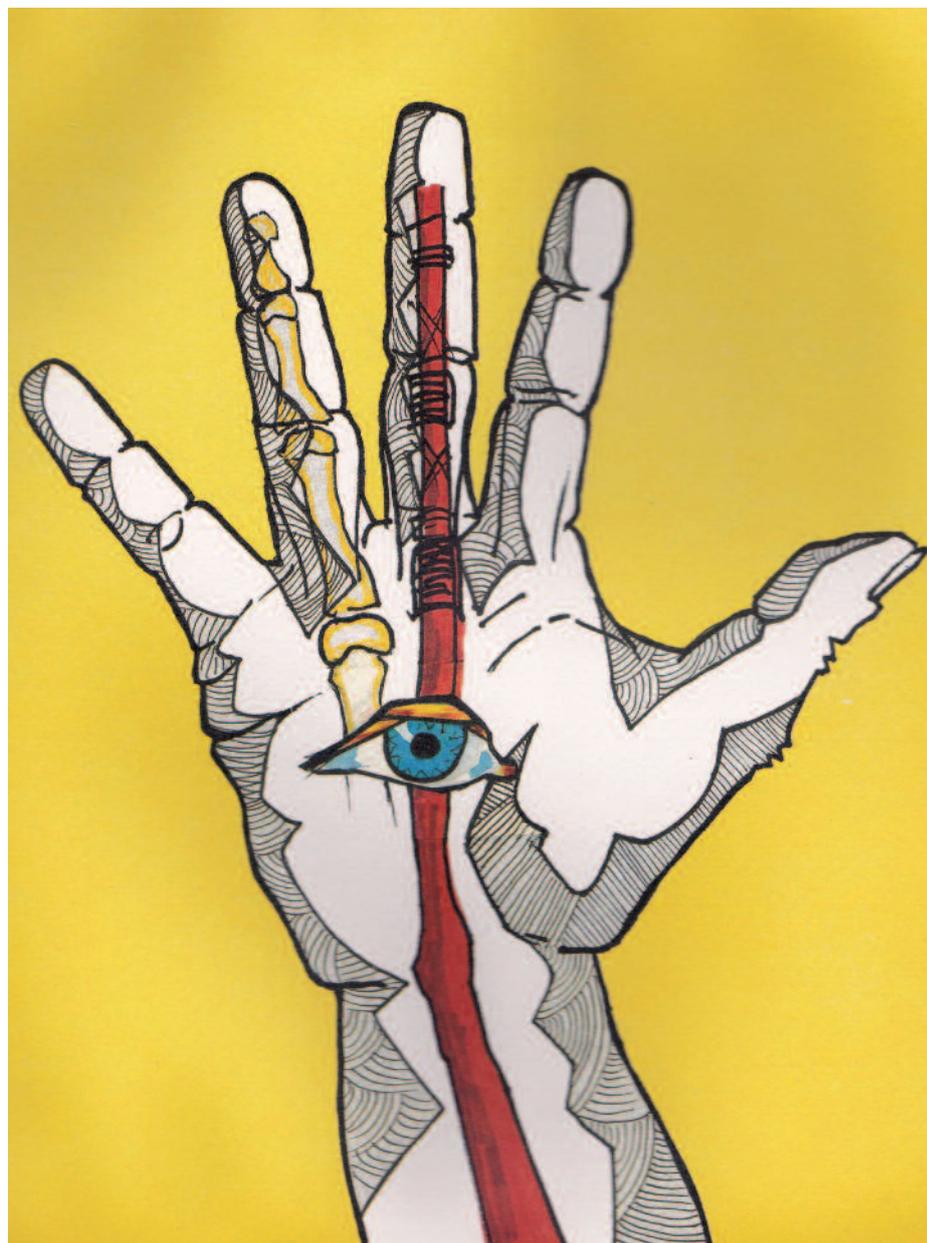
[www.comitatoparaplegia.com](http://www.comitatoparaplegia.com)

[info@comitatoparaplegia.com](mailto:info@comitatoparaplegia.com)

Cod. fisc. P. Iva 04388860969

Banca Intesa San Paolo ag. Giussano (Mi)

IBAN IT 64H 083295121 0000000 151020



La Fondazione Giorgio Brunelli ringrazia il Fondo di beneficenza ed opere di carattere sociale e culturale di Intesa Sanpaolo, la Fondazione della Comunità Bresciana Onlus e l'Associazione Seriate per la Ricerca Onlus per il generoso contributo dato allo scopo di consentire l'attività di ricerca.



Per destinare il tuo **5x1000** alla Fondazione Giorgio Brunelli

**03472380173**

Conto corrente postale **11692258**

Informazioni, assistenza, contributi: **tel 030 3385131**