

INCIDENTI STRADALI PROVOCATI DA ANIMALI: PROFILI NORMATIVI, RESPONSABILITA' E LINEE GUIDA GESTIONALI

ROAD ACCIDENTS CAUSED BY ANIMALS: LEGISLATIVE ASPECTS, RESPONSIBILITIES AND MANAGEMENT GUIDELINES

ANNALISA DELL'ORO *Dottore in Scienze e Tecnologie delle Produzioni Animali*
VALENTINA LOCATELLI *DVM, PhD, Ospedale Veterinario Grandi Animali dell'Università degli Studi di Milano – Clinica dei Ruminanti del Suino e Management*

GIANCARLO RUFFO, *DL, PhD, Professore Associato di Medicina Legale Veterinaria e Legislazione Veterinaria, Dipartimento di Scienze Cliniche Veterinarie – Università degli Studi di Milano*

GIACOMO MARASCHI, *DVM, Specialista in Diritto e Legislazione Veterinaria, Dirigente veterinario Asl provincia di Milano 2*

INGRID CASTELLANI, *DVM, Dottoranda in Scienze Cliniche Veterinarie – Università degli Studi di Milano*

PAOLA FOSSATI *DVM, Specialista in Diritto e Legislazione Veterinaria, Ricercatore confermato di Medicina Legale Veterinaria e Legislazione Veterinaria, Dipartimento di Scienze Cliniche Veterinarie – Università degli Studi di Milano*

Riassunto

Oggi giorno gli incidenti d'auto causati da animali, in particolare dalla fauna selvatica, sono in aumento. Si analizzano gli aspetti normativi in merito alle responsabilità dei danni causati da incidenti con animali e le più recenti disposizioni del codice della strada sul soccorso agli animali coinvolti in incidenti, proponendo un protocollo operativo per gestire efficacemente le singole situazioni.

Abstract

Nowadays, car accidents caused by animals, especially wildlife animals, are increasing. In this article the Authors analyze the regulatory aspects concerning the responsibility for damage caused by accidents involving animals. The most recent provisions of the Highway Code on aid to the animals involved in accidents are discussed. A protocol to effectively manage individual situations is proposed.

Parole chiave: incidenti stradali con animali, responsabilità, nuovo codice della strada, linee guida gestionali.

Keywords: car accident involving animals, responsibilities, new Highway Code, management guidelines

INTRODUZIONE

Il fenomeno degli incidenti stradali che vedono coinvolti animali domestici e fauna selvatica è di grande attualità in quanto è in costante aumento.

Con il presente lavoro gli Autori si pongono il problema a chi o a quale ente attribuire o imputare i danni causati da un cervo o da un cinghiale, che attraversando la strada, entrano in collisione con un automezzo o con un motociclo; oppure se, in caso di incidenti avvenuti con cani o cavalli, il proprietario debba essere chiamato a risarcire i danni, di chi è la responsabilità se la collisione è avvenuta con una vacca scappata dal pascolo oppure con una giraffa scappata da un circo.

In materia di responsabilità di danni causati da animali non custoditi, le disposizioni civilistiche stabiliscono che sia il proprietario a risponderne se si tratta di animali di proprietà o il detentore responsabile se animali in adozione o custoditi.

Nei casi di danno causati da animali selvatici rispondono per responsabilità aquiliana gli Enti locali Regione, Provincia, Comune, o gli enti a cui sono stati affidati i poteri di amministrazione del territorio e di gestione della fauna (Ente Parco, Federazioni o Associazioni, Società Autostrade) (Cassazione Civile, Sez. III, n.60, 8 gennaio 2010).

In merito al soccorso degli animali feriti in caso di incidente stradale, ai sensi del nuovo comma 9-bis dell'art. 189 del Codice della Strada, comma aggiunto dalla legge del 29 luglio 2010 n. 120, in vigore dal 13 agosto 2010, l'utente della strada, in caso di incidente, da cui derivi danno a uno o più animali d'affezione, da reddito o protetti, ha l'obbligo di fermarsi e di porre in atto ogni misura idonea ad assicurare un tempestivo intervento di soccorso agli animali che abbiano subito il danno.

In caso di omesso soccorso di animali è prevista la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 389 a euro 1.559.

Pertanto, in caso di incidente vige l'obbligo di fermarsi e garantire un aiuto tempestivo allertando le strutture sanitarie.

I casi di collisione tra autovetture e fauna selvatica sono rilevati con sempre maggiore frequenza dai 1.160 Comandi Stazione del Corpo forestale dello Stato.

In Italia rappresentano un fenomeno di discreta dimensione sia in quanto costituiscono il 3% del numero totale dei sinistri automobilistici e sia in quanto hanno causato, nel decennio 1995-2005, circa 150 vittime e qualche centinaio di feriti gravi.

L'enorme aumento del parco automobilistico circolante per le strade italiane, il continuo sviluppo della rete viaria che penetra nei boschi, divide le valli e costeggia le montagne nonché il considerevole aumento sul territorio nazionale della fauna selvatica, hanno comportato come conseguenza la corrispondente crescita dei sinistri.

Per ovvi motivi dimensionali, il fenomeno riguarda principalmente le popolazioni di ungulati artiodattili:

- cervidi (cervi, daini e caprioli),
- bovidi (camosci, stambecchi, mufloni e capre inselvatichite)
- suidi (cinghiali).

In particolare, i giovani caprioli maschi sono gli ungulati che pagano il più alto tributo alla circolazione stradale, seguiti dai cinghiali durante la fase della dispersione giovanile e dai cervi maschi durante la stagione dei bramiti.

Gli animali possono attraversare le strade da soli, in coppia, in gruppi, anche di numerosi esemplari, in massa o in fila indiana, di corsa o lentamente, con o senza reazioni di paura. Inoltre, per la fauna selvatica, oltre ai danni diretti (morte) si sommano anche danni indiretti come l'effetto trappola su specie di piccola taglia, la diminuzione degli spazi vitali,

gli effetti di barriera che riducono la possibilità di movimento degli animali determinando l'isolamento delle popolazioni e l'alterazione delle caratteristiche fisiche ed ecologiche degli habitat attraversati dalle strade.

Molto frequenti sono anche i casi di incidenti provocati a causa di cani vaganti (randagi).

Mentre sporadiche sono le collisioni con altri canidi, quali lupi, volpi e sciacalli dorati.

Rare, invece, le collisioni con i mustelidi (tassi, martore, faine, puzzole, furetti, ermellini, donnole, visoni e lontre), con i felidi (gatti selvatici e linci), con i leporidi (lepri, conigli selvatici e silvilaghi), con gli sciuridi (scoiattoli e marmotte), con gli isticidi (istrici), con i miocastoridi (nutrie) o con gli uccelli galliformi della famiglia dei fasianidi (fagiani, starne, quaglie, pernici rosse e pavoni) sono rare.

Poco frequenti, e comunque molto meno rispetto al passato, sono le collisioni con gli ungulati perissodattili appartenenti alla famiglia degli equidi (cavalli, asini e muli).

Non sono riportati casi di incidenti avvenuti tra autovetture ed orsi bruni.

In tal caso, trattandosi di specie particolarmente protetta, il danno alle autovetture sarebbe irrilevante rispetto alla inestimabile perdita faunistica.

Un caso particolare, ed in genere sottovalutato, di collisioni tra veicoli e fauna selvatica si ha in occasione delle migrazioni riproduttive di alcuni anfibi (rane, rospi, raganelle, tritoni e salamandre), in cui talvolta si assiste alla perdita di intere popolazioni schiacciate dagli automezzi.

Questo fenomeno, oltre a cagionare gravi danni nella conservazione della biodiversità, può provocare, a seguito della scivolosità del manto stradale, notevoli problemi di sicurezza stradale, in particolare per i motociclisti in transito.

Il maggior numero di incidenti stradali in cui è coinvolta la fauna selvatica si registra in aprile e maggio nonché in agosto, settembre e ottobre.

In particolare, le collisioni con i cinghiali aumentano gradualmente tra agosto ed ottobre, probabilmente a causa della ricerca delle

coltivazioni mature di pianura e della dispersione giovanile.

Le collisioni con i cervidi, invece, presentano due picchi, tra aprile e giugno e tra ottobre e novembre, legati rispettivamente al raggiungimento dei pascoli di fondovalle, dove trovano fresche erbe primaverili per nutrirsi, e agli spostamenti nella stagione riproduttiva.

Conformemente alle abitudini crepuscolari e notturne della maggior parte dei mammiferi, le fasce orarie particolarmente a rischio sono quella mattutina tra le ore 5 e le ore 8 e quella serale tra le ore 19 e le ore 22.

Soltanto il 20% di sinistri rispetto al totale si verifica durante il giorno.

La distribuzione geografica degli incidenti è influenzata da vari e complessi fattori, tra cui la densità e la presenza numerica della fauna, l'intensità del traffico veicolare, le caratteristiche della rete stradale, la presenza antropica e la frammentazione del territorio rurale.

In Italia, gli incidenti con gli ungulati si concentrano lungo le valli alpine (ad eccezione delle zone alpine scarsamente abitate) e in tutta la fascia appenninica (in particolare, nelle zone collinari ed in prossimità dei valichi).

Nelle pianure centrali e nelle zone costiere (ad eccezione di alcune pinete associate a macchie mediterranee), invece, il fenomeno è di gran lunga minore.

Intorno alle grandi città si registra un aumento degli incidenti causati da carnivori (lupi, volpi e tassi), a causa forse di alcuni fattori che li attraggono verso i centri abitati, come la maggiore facilità di raggiungere le fonti di cibo e le temperature più miti, l'assenza di attività venatorie, la riduzione delle zone rurali a causa dell'espansione delle periferie urbane con conseguente diminuzione del dominio vitale (il cosiddetto *home range*, ossia la superficie utilizzata per il completo espletamento delle funzioni vitali quali il riposo, l'alimentazione, il rifugio, la riproduzione, le cure parentali).

In ogni caso, la distribuzione geografica degli incidenti rispecchia fedelmente la distribuzione dell'areale delle singole specie di animali coinvolti nei sinistri e quasi sempre

esso avviene in prossimità del rispettivo habitat naturale.

La frequenza degli incidenti dipende in larga parte anche dalla tipologia della strada, che a sua volta condiziona la velocità media di percorrenza.

Mentre le strade statali registrano una alta frequenza di sinistri, nelle strade provinciali la frequenza registrata è di gran lunga minore e nelle strade comunali è decisamente bassa.

E' opportuno sottolineare, però, che sono il mancato rispetto dei limiti di velocità, un'errata gestione e tutela della sicurezza sulle strade o pura fatalità, a provocare incidenti stradali con il coinvolgimento di animali, sia domestici che selvatici, le cui collisioni, specialmente con il selvatico, provocano agli utenti della strada danni più o meno rilevanti ai propri veicoli e anche gravi lesioni alle persone.

RESPONSABILITA' IN CASO DI INCIDENTE STRADALE

In caso di incidente con coinvolgimento di animali domestici, la responsabilità cade sul proprietario, ai sensi dell'art. 2025 del Codice Civile.

La responsabilità vale anche in caso di animali smarriti o fuggiti, a meno che il proprietario possa dimostrare in modo inequivocabile di aver messo in atto tutte le misure di custodia possibili e che la fuga/smarrimento non sia stata determinata da un caso fortuito o forza maggiore.

Nel caso di animali d'affezione si dovrebbero seguire una serie di procedure a seconda dell'animale in questione:

Nel caso dei cani, la lettura del microchip e la conseguente ricerca 'incrociata' dei dati nell'archivio dell'Anagrafe canina regionale di riferimento, consentono di poter risalire al proprietario dell'animale in questione.

Se il cane fosse senza microchip e risultasse non iscritto, ai sensi di legge viene considerato un cane vagante per cui è al Comune che si deve fare riferimento quale responsabile del cane (Regolamento di polizia veterinaria, D.P.R. n. 320/1954).

Con i gatti, non vigendo ad oggi nella normativa nazionale e regionale l'obbligo di microchip, se non per i soggetti che devono essere dotati di passaporto europeo, potrebbe essere più difficile risalire a un eventuale proprietario.

Si potrebbe risalire all'identificazione qualora i soggetti appartenessero a colonie feline; in questi casi, è possibile informarsi almeno sulla presenza di colonie feline registrate nella zona contattando l'ASL di competenza.

Se si tratta di incidenti in cui sono coinvolti animali selvatici, bisogna considerare che secondo il Regolamento CE n. 2724 del 30 novembre 2000 (Cites) e la Legge n. 157/1992 è vietata da parte di privati la detenzione di un gran numero di specie di mammiferi e uccelli.

Se un animale è coinvolto in un incidente stradale, è ammessa la detenzione solo fino a 24 ore se l'animale stesso necessita di cure veterinarie, ovvero avvisando le autorità competenti entro le 24 ore dall'incidente stradale stesso. Si tratta quindi di una detenzione momentanea in attesa di trovare una sistemazione adeguata all'animale, poiché la detenzione temporanea di fauna viva è concessa esclusivamente a strutture, autorizzate dalle Regioni, adibite alla cura e alla riabilitazione della fauna stessa.

E' da considerare, inoltre, la Legge n. 968 del 1977 (legge sulla caccia) che aveva introdotto un'importante modifica alla legislazione previgente: la fauna selvatica da "*res nullius*" (bene di nessuno) è divenuta "patrimonio indisponibile dello Stato" (bene pubblico di proprietà dello Stato).

Questa modifica è stata confermata anche nell'articolo 1 della vigente legge sulla caccia (la n. 157 del 1992).

La novità sostanziale è stata, per quanto concerne gli automobilisti danneggiati, la possibilità di individuare un soggetto, lo Stato, astrattamente responsabile per i danni causati dalla fauna selvatica in caso di incidenti stradali.

Al contempo, però, la "tutela della fauna selvatica e l'attività venatoria" sono oggi di

competenza delle Regioni, che, in base all' art. 2043 del Codice Civile, devono attuare ciò che compete loro al fine di evitare che la fauna selvatica arrechi danni a cose e persone.

Infine, le Regioni possono può a loro volta delegare la competenza alle Province e in base alla presenza di quest'ultima delega o meno, la regione o la provincia diventeranno enti di riferimento per la richiesta di risarcimento danni.

In mancanza di delega della competenza alle Province, la Regione rimane l'unica amministrazione istituzionalmente competente a ricevere le domande di risarcimento e in caso di delega parziale della competenza alle Province, la Regione, pur rimanendo titolare di alcune funzioni quali per esempio la programmazione ed il coordinamento della gestione faunistica, può essere chiamata a rispondere in solido con la Provincia dei danni cagionati agli automobilisti dalla fauna selvatica.

La Corte di Cassazione, inoltre, ha emanato un'importante pronuncia: la n. 80/2010.

Ai sensi di questa sentenza, poiché alle Regioni, pur avendo attribuito alle Province le funzioni in materia di patrimonio faunistico, compete l'obbligo di predisporre tutte le misure idonee ad evitare che gli animali selvatici arrechino danni a persone o cose e poiché devono costituire un fondo destinato alla prevenzione ed ai risarcimenti dei danni arrecati dalla fauna selvatica alle coltivazioni agricole ed agli allevamenti zootecnici - nell'ipotesi di danno causato dalla fauna selvatica ed il cui risarcimento non sia previsto da apposite norme, la Regione stessa può essere chiamata a rispondere in forza della norma generale sulla responsabilità extracontrattuale di cui all'articolo n. 2043 del Codice Civile, con conseguente obbligo di risarcire all'automobilista tanto il danno emergente che il lucro cessante.

Il vincolo di solidarietà tra i due enti persisterebbe anche se il sinistro si fosse verificato su una strada di proprietà rispettivamente della Provincia o della Regione.

Ottenere il risarcimento dei danni conseguenti ad un sinistro con un animale selvatico, comunque, significa sostenere una procedura lunga ed aleatoria, sia perché manca nell'ordinamento giuridico italiano una espressa disposizione di legge che regoli la materia e sia perché spetta al danneggiato l'onere di provare che la collisione con il selvatico sia avvenuta per cause a lui non imputabili e che i danni subiti siano stati effettivamente ed inequivocabilmente cagionati dall'animale.

Ai fini dell'accertamento delle responsabilità è necessaria la richiesta di intervento sul posto delle autorità competenti preposte al traffico e alla viabilità (Polizia Locale, Carabinieri, Polizia stradale, Polizia provinciale), le quali dovranno ricostruire la dinamica del sinistro.

Tuttavia, quale sia la responsabilità dell'ente coinvolto (Stato, Regione, Provincia, Comune o anche Ministero delle politiche agricole e forestali o Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio), in quanto "la fauna selvatica è patrimonio indisponibile dello Stato", si tratta sempre di situazioni molto controverse poiché ciascun ente, in assenza di una precisa disposizione di legge, tende ad escludere la propria responsabilità, costringendo l'automobilista ad un contenzioso lungo ed incerto.

Certamente, è esclusa la responsabilità dell'ente gestore della strada, qualora questo abbia provveduto ad installare ai bordi della sede stradale, in modo congruo e ben visibile, la relativa segnaletica di pericolo che, oltre ai cartelli previsti dal codice della strada (art. 39), può comprendere anche la costruzione di barriere/recinti, che però hanno elevati costi e hanno ripercussioni negative sulla fauna che solitamente non passa in quella zona, o di passaggi obbligati, dove gli animali passano già abitualmente.

È, altresì, esclusa qualsiasi responsabilità dei Ministeri delle politiche agricole e forestali e dell'Ambiente e della tutela del territorio poiché, salvo qualche ambito, la competenza sulla fauna selvatica è stata, in generale, trasferita alle Regioni già da diversi anni.

Dovrebbe essere parimenti esclusa la responsabilità civile della Provincia, qualora

questa abbia adottato tutti quei piani di gestione faunistica e poste in essere tutte quelle azioni di prelievo selettivo volti a contenere il numero delle popolazioni di ungulati presenti sul suo territorio, al fine di evitare danni a persone o cose provocati dai selvatici stessi.

La Regione e la Provincia rispondono in solido soltanto dei danni a persone o cose causati da quegli animali oggetto delle norme di legge poste a protezione della fauna selvatica omeoterma, ossia mammiferi ed uccelli.

Sarebbero, quindi, esclusi da ogni risarcimento gli eventuali danni causati dai rettili, dagli anfibi nonché da tutta la fauna alloctona; non risponderebbero, poi, dei danni causati, per esempio, anche dalla tigre introdotta illegalmente da un bracconiere o dalla giraffa fuggita da un circo per un caso fortuito.

Tali enti non risponderebbero per i danni causati da un daino proveniente da un'azienda faunistica – venatoria, in quanto fuggito da una proprietà privata che, di prassi, dovrebbe essere recintata.

Situazione a parte sono poi gli incidenti che avvengono in autostrada; in questo caso la richiesta di risarcimento è un po' più semplice perché gli automobilisti pagando un pedaggio, hanno anche l'assicurazione di ricevere da parte di Società Autostrade, massime garanzie di sicurezza: per esempio, il non aver recintato o recintato a dovere le strade che ha in concessione il gestore dell'autostrada, crea i presupposti per una responsabilità in caso di sinistri con animali e a quel punto non sarà l'automobilista a dover dimostrare la "responsabilità dell'Ente", ma, al contrario, sarà obbligo dell'Ente stesso dimostrare di aver adottato tutte le cautele necessarie.

Le autostrade, comunque, sono curiosamente sede di pochissimi incidenti, sia perché sono tutte recintate e conseguentemente l'accesso alla fauna selvatica è limitato e sia perché l'alta velocità e l'elevata frequenza degli autoveicoli scoraggiano l'attraversamento da parte degli animali.

In rapporto all'entità dell'infortunio, è necessario richiedere l'intervento delle autorità

competenti alla sicurezza stradale per effettuare i rilievi del caso.

In caso di danno non liquidato dall'Ente resistente, qualora dovesse essere intrapreso un contenzioso innanzi all'autorità giudiziaria sarà poi il giudice che, in base alla dinamica dei fatti e delle prove, stabilirà se l'ente e gestore responsabile della sicurezza stradale abbia mancato in qualcosa, con conseguente o meno determinazione di un risarcimento danni in merito al veicolo incidentato.

Tuttavia, il miglior sistema per limitare il numero degli incidenti e dei danni è informare e formare i conducenti dei veicoli, affinché abbiano una condotta di guida compatibile con la probabile presenza della fauna su strade.

È buona norma comunque, fare attenzione ai segni di "presenza" degli animali, ovvero impronte ai lati della carreggiata, escrementi, tracce di percorsi prodotti dal loro passaggio, resti di animali morti e chiazze sull'asfalto e in caso di incidenti stradali con animali selvatici vaganti, bisognerebbe rallentare, non suonare il clacson e all'occorrenza fermarsi specialmente se gli animali danno segni di spavento.

In caso di guida notturna fuori dai centri abitati, poi, si dovrebbero tenere accesi i proiettori a luce abbagliante (qualora non si incrocino altri veicoli) poiché la guida notturna comporta diminuzione di visibilità, difficoltà nella stima di distanze e velocità degli oggetti. Infine è bene prestare attenzione ai segnali di pericolo "animali selvatici vaganti" impiegati per informare dell'approssimarsi di un tratto di strada con probabile attraversamento di animali.

PROTOCOLLO DI GESTIONE: LINEE GUIDA GENERALI

Avendo analizzato, dunque, tutti gli aspetti relativi al tema degli incidenti stradali che coinvolgono animali selvatici, risulta necessario predisporre un protocollo operativo per gestire le singole situazioni che si possono presentare e che sia di aiuto agli operatori del settore, attraverso la presentazione di punti chiave da tenere in considerazione per la successiva stesura.

Un protocollo è uno strumento fondamentale per la standardizzazione e ottimizzazione del lavoro, così da rendere gli interventi che si devono fare il più possibile oggettivabili e riproducibili; è un sistema di comunicazione, convenzione per l'interpretazione univoca delle informazioni e un insieme di procedimenti necessari a sviluppare una certa attività.

Il protocollo è uno schema ottimale della sequenza dei comportamenti da adottare in rapporto al problema che si deve gestire e questi schemi presuppongono la possibilità di essere impiegati nella maggior parte dei casi in cui si verifica il medesimo problema.

La creazione di un protocollo, che parte da linee guida le quali rappresentano una raccolta di raccomandazioni di comportamento basate su prove di efficacia e che permettono di concentrare un volume sempre più ampio e articolato di conoscenze in un formato più facilmente utilizzabile ed applicabile al singolo caso, ha lo scopo di elaborare un sistema unico di valutazione e prevenzione, creare una metodologia comune al gruppo di lavoro, basandosi sul principio dell'omogeneità interna.

La realizzazione di questo strumento potrebbe trasformare un'informazione disarticolata, in un'esperienza spendibile nella propria realtà, traducendo conoscenze scientifiche in comportamenti misurabili; è possibile perciò prevedere dei passaggi metodologici che conducono all'elaborazione di un protocollo.

a) Acquisizione di informazioni relative al problema di interesse attraverso iniziative specifiche di rilevazione di dati

È importante che vi siano informazioni e dati disponibili per poter valutare sia l'entità del problema che si vuole affrontare, sia il reale impatto dell'introduzione di una procedura per gestirlo.

b) Costituzione di un gruppo di lavoro multidisciplinare e multi professionale per la "traduzione" delle linee guida per la successiva stesura del protocollo

Compito del gruppo di lavoro, che dovrà vedere al proprio interno rappresentate in modo uniforme ed equilibrato le figure professionali, specialistiche e non interessate al problema in questione, sarà quello di verificare in che misura le linee guida identificate siano effettivamente applicabili e accettabili nello specifico contesto.

c) Identificazione delle linee guida e degli eventuali protocolli già esistenti

Per partire da una base comune e semplificare il lavoro è importante ricercare e valutare le linee guida esistenti da usare come base di partenza.

Anche la presenza di protocolli già esistenti sullo stesso argomento possono servire come base per un confronto; in tal caso si tratterà di compiere una scrupolosa valutazione critica, verificandone la qualità metodologica e con questa l'affidabilità, così come il loro grado di aggiornamento.

d) Adozione di una strategia di implementazione appropriata

Il lavoro di gruppo dovrà anche estendersi verso una attenta analisi di ciò che determina il comportamento che si intende modificare e a definire un'appropriata strategia per la rimozione dei fattori di ostacolo all'accettazione della linea guida e del suo prodotto operativo, il Protocollo.

e) Valutazione dell'impatto

È importante essere in grado di documentare se e in che misura, l'introduzione della linea guida con il protocollo operativo ha contribuito a modificare nel senso desiderato il comportamento degli operatori.

Ciò è possibile se ci sono dati disponibili sulla situazione antecedente che possano rappresentare un'utile base per un confronto.

CONSIDERAZIONI E CONCLUSIONI

La questione degli incidenti stradali con coinvolgimento di fauna selvatica, è abbastanza complessa poiché è composta da diversi elementi da tenere in considerazione e risulta, per questo, necessario individuare dei

punti chiave specifici per semplificarla e gestire al meglio ogni aspetto di questo fenomeno.

I punti chiave che si possono individuare, sono sostanzialmente quattro: a seguito di un lavoro di analisi della normativa vigente, si evince una modifica molto interessante per la gestione degli incidenti con coinvolgimento di fauna selvatica, ovvero l'introduzione dell'obbligo di soccorso agli animali che hanno subito il danno.

Questo aspetto è molto importante perché permette il possibile recupero degli animali incidentati che, soccorsi e portati in un centro idoneo, hanno la possibilità di essere curati e anche salvati.

Inoltre con l'articolo 1 della Legge sulla caccia n. 157 del 1992, la fauna selvatica da "*res nullius*" (cosa di nessuno) è divenuta "patrimonio indisponibile dello Stato", ovvero è un bene pubblico di proprietà dello Stato, con il conseguente effetto sostanziale, per quanto riguarda gli automobilisti danneggiati, di avere o la possibilità di individuare un soggetto, lo Stato, astrattamente responsabile per i danni causati dalla fauna selvatica in caso di incidenti stradali al momento del risarcimento.

BIBLIOGRAFIA

-CODICE DELLA STRADA, nuovo comma 9-bis dell'art. 189 aggiunto dalla legge del 29 luglio 2010 n.120.

-CODICE CIVILE, art. 2025.

-REGOLAMENTO CE n. 2724 del 30 novembre 2000 (Cites).

-CODICE CIVILE, art. 2043.

-LEGGE n. 968 del 1977, legge sulla caccia.

-LEGGE n.152 del 1992, art 1, vigente legge sulla caccia.

-CODICE DELLA STRADA, segnaletica di pericolo, art. 39.

-SCHIRRU C., 2010. Codice della strada: l'obbligo di soccorso agli animali feriti è legge.

-GUARDA P., versione 1.0, 2008. Automobilisti danneggiati dalla fauna selvatica: regole di responsabilità e piani di indennizzo no-fault.

-CEROFOLINI A. (Vice Questore Aggiunto Forestale-ufficio legislativo del Mi.P.A.F), *Silvae*, Anno II, n° 4. Danni agli autoveicoli causati da fauna selvatica.

-FILA-MAURO E., MAFFIOTTI A., POMPILIO L., RIVELLA E., VIETTI D., 2005. Fauna selvatica ed infrastrutture lineari. Regione Piemonte.

-DINETTI M., 2002. Strade e fauna selvatica: come migliorare la sicurezza. Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

-CENTRES FOR DISEASE CONTROL AND PREVENTION, 2002. Crisis and emergency risk communication.

-CENTRES FOR DISEASE CONTROL AND PREVENTION, 2011. Crisis and emergency risk communication by leaders for leaders.

-COVELLO V., ALLEN F., 1988. Seven Cardinal Rules of Risk Communication. US Environmental

-PROTECTION AGENCY, WASHINGTON DC: Office of Policy Analysis. European Food Safety Authority, 2006, EFSA. Risk Communications Strategy and Plans

-HEALTH CANADA AND THE PUBLIC HEALTH AGENCY OF CANADA, 2006. Strategic Risk Communications Framework and Handbook.

-U.S. DEPARTMENT OF HEALTH AND HUMAN SERVICES, 2002. Communicate in a Crisis: Risk Communication Guidelines for Public Officials.

-UNITED STATES ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY, 2007. Risk

Communication in Action: The Risk Communication Workbook.

-UNITED STATES ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY, 2007. Risk Communication in Action: The tools of message mapping.

-ALBANESI C., 2004. I focus group. Roma: Carocci.

-SELLNOW T.L., ULMER R.R., SEEGER M.W., LITTLEFIELD R., 2009. Effective Risk Communication: A message-centered Approach. New York: Springer.

-FURLINI S., SOMA' K, 2005. Valutazione della qualità di un protocollo sulle lesioni da decubito- analisi delle criticità. Tesi di Master

-GRANATA R., veterinario CRAS La Fagiana LIPU, Atti workshop 2010 "L'esigenza di direttive in materia di esemplari irrecuperabili".

-CRAS VANZAGO per dati 2010-2012

-RAIMONDI S., veterinario CRAS Vanzago, Atti workshop 2010 "Gestione veterinaria di un centro di recupero"