

Si parte per un viaggio e, l'euforia di staccare dalla routine quotidiana, cancella dalla mente il fatto che nei luoghi che visiteremo o soggiorneremo potrebbero essere colpiti dalle emergenze o potremmo ammalarci o subire un infortunio che necessita di trattamento sanitario.

Pertanto, prima di partire informati navigando in Internet per registrare le indicazioni stradali per raggiungere mete d'interesse, i parcheggi, le strutture ricettive, l'elenco delle guide turistiche autorizzate, i punti di ristoro, i luoghi da visitare, i servizi pubblici e come essere assistito in caso di necessità.

Quindi se, apri il sito internet del Comune e non trovi nella home page il PIANO COMUNALE DI PROTEZIONE CIVILE con e indicazioni essenziali su come comportarti in caso di emergenze e dove recarti in caso di malattia o infortunio, perderai tempo prezioso, subendo danni alla persona, a chi ti accompagna e ai tuoi e loro beni. In sintesi nel sito Internet del Comune devi poter sapere le attività e procedure che devi/dovete adottare sia in AUTOPROTEZIONE o PER FRUIRE RAPIDAMENTE DEGLI INTERVENTI E STRUTTURE ESTERNE.

Al contrario, la totalità dei siti Internet dei 7.901 Comuni occupano le loro home page con eventi e foto accattivanti per attrarre il turismo, una calamita che attrae in moltissimi casi un numero di turisti superiore a quello degli abitanti e che non conoscono bene i luoghi e le strutture ove si prestano soccorsi: un motivo in più perché il Sindaco faccia inserire nella home page del sito del Comune il PIANO COMUNALE DI PROTEZIONE CIVILE.

Per approfondire aprire https://www.coordinamentocamperisti.it/autoprotezione_emergenze.php.

Se il viaggio si svolgerà su una nave da crociera accertati prima:

1. quali procedure hanno previsto per evacuare e i relativi tempi per evacuare in sicurezza sia i passeggeri che il personale di bordo;
2. se durante la crociera, all'improvviso, attivano allarmi per verificare la funzionalità delle procedure, addestrando così i passeggeri su come comportarsi utilmente;
3. se nel loro sito internet hanno messo a disposizione almeno un lungo filmato che evidenzia l'attivazione dell'allarme fino a quando tutti, in condizioni avverse, sono stati messi in sicurezza sulle scialuppe.

CIRCOLAZIONE STRADALE IN UNA NAZIONE ESTERA

Prima di tutto apri <https://www.dovesiamonelmondo.it/home.html> che ti sarà utile in caso di emergenze.

Poi, per conoscere quali sono le regole da rispettare nella circolazione e sosta, apri il sito Internet della loro ambasciata in Italia e del loro Ufficio di Promozione del Turismo.

Purtroppo, in circolazione stradale all'estero è possibile violare la legge senza averne coscienza, infatti, tanti hanno ricevuto sia con posta ordinaria che per raccomandata una contravvenzione elevata all'estero: articoli precedentemente pubblicati aprendo www.incamper.org e scaricando i numeri della rivista 159 e 179. Purtroppo, le limitate risorse dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperista non consentono di attivare uno studio continuo delle normative inerenti la circolazione e sosta nelle altre nazioni e tantomeno attivare i relativi ricorsi.

Per quanto sopra, nel caso ricevesti una contravvenzione elevata all'estero, puoi scegliere tra non pagare, evitando un domani di rientrare in detta nazione perché potrebbe essere fermato visto che la targa e la contravvenzione potrebbe essere registrata su un loro database oppure pagare quanto chiedono anche se lo ritieni ingiusto. Non abbiamo notizia di atti ingiuntivi attivati in Italia.

ATTENZIONE: Molte nazioni pretendono che un autoveicolo a noleggio sia guidato da chi ha la patente da oltre i 4 anni o oltre gli 8 anni. Inoltre, aver presente che in alcune nazioni o parti dei loro territori è possibile la circolazione stradale solo con il possesso della Patente Internazionale. In sintesi, si tratta di una traduzione della patente italiana che può essere ottenuta facendo domanda all'Ufficio Motorizzazione Civile oppure presso gli uffici dell'ACI e, in ogni caso c'è da pagare per bolli, fototessera e fotocopie.

SPESE SANITARIE NON COPERTE DAL SERVIZIO SANITARIO NAZIONALE

Prima di partire per un viaggio, specialmente in altre nazioni, per ogni persona che parte, stipula una polizza assicurativa che coprirà le spese sanitarie, di soggiorno, rientro fino a casa o in ospedale in caso di infortuni, incidenti stradali, malattie.

In internet ci sono tantissime polizze assicurative che coprono rischi diversi e il costo di ogni polizza è diverso, pertanto, a più tutele corrisponde in costo più alto, quindi, uno sceglie in base alle sue disponibilità economiche per scaricare più rischi alla Compagnia assicuratrice.

Per evitare di pagare una polizza assicurativa e poi ricevere amare sorprese, studia attentamente le Condizioni generali assicurative e quello che escludono.

Non fidarti di chi non ti consegna le Condizioni generali assicurative e quello che escludono o non le ha inserite nel proprio sito Internet oppure, a tua richiesta, non te le invia via mail o PEC.

UTILE PER PROGRAMMARE IL VIAGGIARE

[EcoAtlante | Viaggio nell'Ambiente in Italia \(isprambiente.it\)](#)

IL VIAGGIO / Segui il tuo percorso / *Lasciati guidare...* attraverso un percorso cartografico, alla scoperta dei dati ambientali italiani. Inizia il viaggio che ti porterà da una tematica all'altra con una nuova modalità di navigazione on-line. Una *tabula* scritta su misura per te, interessato a conoscere i dati, le sfide ambientali del nostro paese e il contributo della scienza per un mondo migliore.

LE STORIE / Scegli la tua storia / *"C'era una volta..."*, forse un tempo..... ora ci sono le StoryMap che raccontano storie reali e interessanti alla portata di tutti. Parlano d'ambiente e di scienza, con una prospettiva tutta nuova, diversa... semplice. Esplora, naviga una o più storie.... se ti lasci guidare dalla curiosità, scoprirai qualcosa di nuovo.

I DATI / Naviga tra i dati / Inizia a navigare tra i dati ambientali, organizzati per te nelle varie dashboard tematiche in modo semplice e intuitivo. Potrai interrogare interattivamente grafici e mappe per approfondire i temi di tuo interesse. Tra i dati talvolta ci si può perdere .. le dashboard sono il navigatore che guida verso una conoscenza dei numeri sintetica ma nello stesso tempo tecnica a complemento delle informazioni e dei dati contenuti nelle story map.

LE MAPPE / Componi la tua mappa / Non ci sono tesori nascosti, ma grafici, mappe e numeri da scoprire. Le mappe ti aiuteranno a capire "lo stato dell'ambiente", a localizzare i dati nel territorio nazionale e a conoscerne le caratteristiche, le quantità e le pericolosità. Tutto alla portata di un click: scoprirai il fascino della realtà.

DIVENTA AUTORE E PROTAGONISTA, EMOZIONANDO I LETTORI IN OGNI TEMPO.

Come i più grandi viaggiatori, invia a info@incamper.org e a info@nuovedirezioni.it i tuoi racconti di viaggio, le fotografie che hai scattato e la liberatoria che puoi estrarre aprendo www.incamper.org e a www.nuovedirezioni.it cliccando **PER ESSERE PUBBLICATI**.

Per la trasmissione utilizza il programma gratuito wetransfer.com che avvisa se la spedizione è stata inviata e quando il destinatario ha scaricato il materiale che hai inviato.

PAGHI CON IL POS? ATTENZIONE ALLO SCONTRINO

1 agosto 2024 testo completo aprendo [Pagamenti pos, stanno facendo a tutti questa domanda per fregarvi: non devi mai accettare o ti ritrovi il pagamento doppio - Teleradiosciacca.it](#)

Se paghi con il pos, fai attenzione a questa domanda o potresti incorrere in un doppio pagamento.

Alcune attività tendono a rifiutare il pagamento elettronico preferendo i contanti e, quando in qualche modo "costretti" a doverlo accettare, avviano una **procedura illegale** introducendo un sovrapprezzo.

Il caso di questa truffa si è verificato proprio in un bar della città di Venezia.

Lo scontrino in questione mostrava palesemente una voce che non doveva essere presente per legge ovvero "**servizio pagamento bancomat**". Quest'ultima, indicava il pagamento di un supplemento per aver pagato con il bancomat.

Come prima cosa, è stato riscontrato l'importo della consumazione e il corrispondente supplemento (illegale) che rappresentava un **rincarico del 27%** sulla spesa effettiva del consumatore.

La cliente che ha dovuto pagare il suddetto supplemento ha chiesto spiegazioni in merito e, alla richiesta di rimborso, avendo esito negativo da parte dell' esercente, è stata costretta a chiamare la **polizia**

locale. Secondo la direttiva europea, nello specifico per l'applicazione dell'articolo 62 del **Codice del Consumo** e la PSD2, **la richiesta di un supplemento per il pagamento elettronico è vietata** e quindi costituisce un **illecito**. In questo episodio in particolare, la polizia locale ha contattato l'autorità garante per la concorrenza e il mercato, che ha confermato la ragione della cliente. Pertanto, è sempre importante leggere gli scontrini così da evitare spiacevoli sorprese e soprattutto piccoli furti.

5 agosto 2024 La recente esperienza di un'associata

Fare attenzione anche quando l'esercente afferma che il bancomat non funziona visto che non emette scontrino. A noi è successo fuori Italia in un albergo. Pagato con il bancomat ma l'addetta alla reception, dopo aver eseguito l'operazione ci informa che la nostra carta non funziona dicendo "... vede non emette scontrino". Mio marito le stava dando contanti ma l'ho fermato.

Ho chiesto all'addetta alla reception di verificare dall'app i movimenti bancari.

Ha dovuto effettuare il controllo il pagamento risultava. Lo scontrino non usciva dal POS perché non c'era il rotolino di carta. Pensavamo una disattenzione dell'addetta alla reception. Invece, al mattino successivo abbiamo incontrato due italiani ai quali l'addetta alla reception aveva ripetuto la stessa sceneggiata, ottenendo il pagamento in contanti senza rilasciare alcuna ricevuta tracciabile: un raggio da denunciare ma che la maggior parte delle persone, per evitare perdite di tempo, non presenta alle autorità e i delinquenti la fanno franca. Pertanto, occorre sempre prestare attenzione quando si effettuano dei pagamenti con le carte di credito e, con l'occasione, ricordate che quando vi recate in un ufficio delle Poste Italiane SpA per effettuare un pagamento, dedicate un minuto per controllare che nel riquadro che viene stampato sulla ricevuta vi sia trascritto esattamente il numero di conto corrente del destinatario del versamento perché è possibile sempre un errore dell'impiegato di turno che causa poi enormi perdite di tempo allorché il creditore vi scrive che siete in mora per mancato pagamento.

CIRCOLAZIONE STRADALE IN ITALIA

Prima di entrare in circolazione stradale occorre verificare che:

1. la patente non sia scaduta;
2. l'assicurazione non sia scaduta e vi sia compresa la polizza assicurativa per il soccorso stradale;
3. la revisione sia stata effettuata e riportata sulla Carta di circolazione;
4. la presenza di un serbatoio permanente di GPL sia riportato sulla Carta di circolazione;
5. la presenza di un portabici o moto o altro riportato sulla Carta di circolazione e apposto il pannello quadrangolare di cui all'articolo 164, comma 6 del Codice della Strada;
6. il peso dell'autocaravan al momento della partenza non deve superare la portata massima prevista nella Carta di Circolazione al punto F.2;
7. i dati riportati sul fianco degli pneumatici dei tuoi veicoli corrispondano a quanto indicato sulla Carta di Circolazione e corrispondano a quanto prescritto riguardo al periodo estivo o invernale. Se non corrispondono provvedi subito a sostituirli, perché **NON** puoi entrare in circolazione stradale. Se entrassi ugualmente e ti fermano oltre alla sanzione amministrativa c'è il sequestro del veicolo. Peggio: in caso di incidente stradale, anche se la dinamica conferma la tua corretta guida, qualora ci fossero feriti con prognosi di oltre 40 giorni e/o morti, il proprietario e/o il conducente potrebbero essere ritenuti responsabili per omicidio o lesione stradale ai sensi degli articoli 589-bis, 590 e 590-bis del Codice Penale. Controllare che la pressione degli pneumatici sia quella riportata sul manuale del veicolo o all'interno della portiera sul lato del conducente;
8. la **DASH CAM** ovvero dashboard camera (telecamera da cruscotto) sia accesa, è un semplice ed economico dispositivo elettronico, applicabile sul parabrezza, per registrare ciò che accade all'esterno del veicolo nella direzione in cui il dispositivo è rivolto, le cui immagini sono scaricabili su un computer. che avete acquistato e montato all'interno del parabrezza. **RICORDA** che la Dash Cam è il fondamentale ausilio istruttorio per le autorità preposte agli accertamenti in caso di sinistro stradale: utile a evitare al danneggiante e al danneggiato lunghi e onerosi procedimenti giudiziari dall'esito incerto. Non solo, evita altresì anni di sofferenze e spese se ritenuti responsabili dei reati di omicidio stradale ex art. 589-bis Codice penale e di lesioni personali stradali gravi o gravissime ai sensi dell'art. 590-bis Codice penale. Peraltro, i dati registrati dall'apparecchiatura possono essere acquisiti in sede amministrativa ai sensi dell'articolo 13 della legge 689/1981 e possono costituire fonte di prova nell'ambito di un eventuale procedimento civile e penale. **RIPETIAMO:** accendi sempre la dash cam per avere una testimonianza

oggettiva, utile se ti trovassi coinvolto in un incidente causato da un pedone, da un ciclista, da un motociclista, da un carico disperso da altro veicolo sulla sede stradale, da un animale che ci attraversa la strada. La risposta del nostro tecnico. **QUALE SCEGLIERE?** Sono due la dash cam che possiamo oggi consigliare. La prima è la Garmin 67W per perché è piccola, semplice e robusta. Occorre ricordarsi di acquistare la scheda di memoria di 64 giga. La seconda è la 70Mai Omni perché attaccata all'accendisigari è semplice come la Garmin ma necessita di essere configurata con il telefono smart per l'aggiornamento al firmware mentre la Garmin si accende ed è subito operativa. Ha la scheda di memoria veloce on board e richiede le competenze per l'installazione e la gestione. Unico problema rilevato è che si disattiva se la temperatura è eccessiva. **IMPORTANTE:** Evitare di acquistare Dash Cam economiche perché le batterie al litio che possono esplodere.

9. nei posti occupati dal guidatore e dai passeggeri siano allacciate le cinture di sicurezza.

AUTOCARAVAN e SOVRAPPESO

Si ricorda che nella circolazione stradale ci sono due aspetti che non possono essere scissi tra loro. Il primo è la patente che autorizza a guidare alcuni tipi di veicoli. Il secondo è la Carta di Circolazione che autorizza il veicolo a entrare in circolazione stradale. Ciò perché ogni tanto appare la notizia di una modifica al Codice della Strada per consentire che con la Patente B si potrà guidare un autocaravan oltre i 3,5 t ma si sono rivelate solo chiacchiere perché, come pubblicammo, la Unione Europea aveva respinto per scritto tale possibilità. Ora, qualora tale possibilità diventasse realtà, ricorda che ti consentirà di guidare un'autocaravan di oltre 3,5 t ma SOLO se sulla Carta di Circolazione dell'autocaravan sarà scritto al punto F.2 che la portata massima ammessa è di 4,2 t. Al contrario, se sulla Carta di Circolazione al punto F.2 la portata massima è di 3,5 t e il peso è superiore, la tua autocaravan non può entrare in circolazione stradale anche se hai la patente che consente di guidare veicoli superiori ai 3,5 t. Pertanto, ricorda che la modifica di uno di questi aspetti non modifica l'altro, quindi, essere in circolazione con un veicolo che supera la portata massima prevista al punto F.2 nella Carta di Circolazione comporta di essere fermati, contravvenzionati, fermo del veicolo e in caso di incidenti anche conseguenze penali e civili.

Specifiche informazioni aprendo www.incamper.org rivista numero 173, 174, 176, 179, 204, 206 e www.nuovedirezioni.it rivista numero 24 e 55.

Ricordati altresì che per aumentare la portata massima della tua autocaravan serve ricevere l'autorizzazione del costruttore/allestitore alla trasformazione (*cosa quasi impossibile perché gli allestitori di autocaravan vogliono vendere le loro autocaravan nuove*) e, se la ricevesti, devi passare il collaudo alla Motorizzazione.

Con l'occasione ricordiamo che:

- per entrare in circolazione stradale il peso dell'autocaravan al momento della partenza non deve superare la portata massima prevista nella Carta di Circolazione al punto F.2, quindi, è veramente difficile il poter trasportare un motociclo all'interno di un'autocaravan come tanti vorrebbero fare;
- un motociclo non può essere trasportato su un portabici installato sul retro dell'autocaravan e ha un notevole peso al quale si aggiunge quanto utile a metterlo in sicurezza per il trasporto. Inoltre, è da considerare la perdita di tempo per svuotare ogni volta il serbatoio del carburante in una tanica da 5 litri (*conforme alla normativa CE e con i requisiti previsti dalla certificazione UN, corredata di data di fabbricazione, del codice di omologazione, del bollino circolare con l'anno e il mese di scadenza perché rientra nella CLASSE 3 – Materie liquide infiammabili, disciplinata dal Codice della Strada e nell'Accordo europeo relativo al trasporto internazionale su strada delle merci pericolose – in acronimo ADR*), da trasportare in modo corretto nel vano bagagli, avendo la certezza che non si muova durante la marcia e né che possa uscire il carburante contenuto all'interno;
- a bordo dell'autocaravan, stante anche la sua struttura e il suo utilizzo, devono esserci due estintori a polvere per liquidi e gas infiammabili, incendi elettrici e metalli infiammabili (classe B, C e D) di ottima capienza, da posizionare uno davanti e uno sul retro per consentirne un tempestivo uso in caso di incendio.

Una soluzione al camperista è il valutare se acquistare un carrello appendice e/o un rimorchio e su <https://forum.camping.it/italy/articles/attrezzature-aa/193821-differenze-tra-appendice-e-rimorchio> <https://it.motor1.com/features/494961/carrello-appendice-rimorchio-differenze-patente-portata-vantaggi/> le differenze tra le due soluzioni.

COME SOSTARE CON L'AUTOCARAVAN

1. Nei luoghi ove è permesso, in assenza di indicazioni è consentito sostare a tempo indeterminato. Tuttavia, il gestore della strada, ai sensi dell'articolo 6 e/o 7 del Codice della Strada, può vietare la sosta e/o parcheggio per esigenze di carattere tecnico o di pulizia, rendendolo noto non meno di 48 ore prima con le prescritte segnaletiche stradali.
2. Posizionare il veicolo in modo da poter ripartire agevolmente e con immediatezza.
3. Lasciare uno spazio adeguato tra i veicoli. Parcheggiare troppo a ridosso di altri mezzi non permette la dovuta privacy e non garantisce sicurezza, essendo le autocaravan NON ignifughe. Di contro, lasciare troppo spazio toglierebbe ad altri la possibilità di parcheggiare.
4. Evitare di parcheggiare in aree a verde a meno che non vi sia installata una segnaletica che lo consenta. Sconsigliabile parcheggiare tra gli alberi o in una macchia perché se si scatena un incendio a raso o di chioma, specialmente di notte. Altresì sconsigliabile parcheggiare su un manto erboso o sulla sabbia perché è possibile non poter ripartire e alcune polizze di soccorso stradale prevedono il pagamento per gli interventi fuori dalla sede stradale.
5. Evitare di parcheggiare in presenza di segnaletiche stradali verticali che vietano o riservano la sosta ad altri veicoli a meno che uno non voglia rischiare di trovarsi contravvenzionato sul posto o ricevere la contravvenzione a casa.
6. Se nel parcheggio ci sono stalli di sosta delimitati, il parcheggiare sbordando dai limiti può far scattare una contravvenzione.
7. Con l'autocaravan in qualsiasi tipo di parcheggio (sterrato o asfaltato, pubblico o privato, gratuito o pagamento) è vietato occupare lo spazio esterno alla sagoma del veicolo. L'occupazione di spazio esterno all'autocaravan è autorizzato unicamente dove è esplicitamente segnalato. La sagoma di un veicolo è entro gli specchietti retrovisori. L'articolo 185 del Codice della Strada recita "... non occupa comunque la sede stradale in misura eccedente l'ingombro proprio dell'autoveicolo medesimo."; in sintesi, significa che l'aprire un tendalino è sanzionabile. Tale dovere vige anche nelle aree sosta autocaravan e/o altra dizione, gratuite e/o a pagamento a meno che un cartello autorizzi in deroga al Codice della Strada. Consigliamo in ambedue i casi di fotografare la situazione, a tua tutela, qualora, poi, trovassi una contravvenzione sul parabrezza.
8. Sostare con le porte, gradini o finestre aperte, creando pericolo o intralcio per gli altri utenti della strada, è sanzionabile ai sensi dell'articolo 157, comma 7, del Codice della Strada.
9. Sostare lasciando un gancio di traino senza che sia collegato al rimorchio è sanzionabile ai sensi dell'articolo 157, comma 7, del Codice della Strada.
10. Sostare lasciando una porta non chiusa a chiave e/o un finestrino aperto e/o lasciando inserita la chiave di accensione è sanzionabile ai sensi del comma 4 dell'articolo 158 del Codice della Strada (durante la sosta e la fermata il conducente deve adottare le opportune cautele atte a evitare incidenti e impedire l'uso del veicolo senza il suo consenso).

PER EVITARE STRESS e AMARE SORPRESE,

a seguire, il come comportarsi quando parcheggi e poi quando ritorni al parcheggio nonché quando consegni il tuo veicolo ad altri e poi quando ne rientri in possesso.

Con il cellulare filmare o scattare delle foto al contachilometri, ai quattro lati e alla parte superiore del veicolo.

Inoltre, quando parcheggi, posizionati a ognuno dei quattro angoli del parcheggio per effettuare una panoramica, filmando e fotografando (in quest'ultima precauzione attivando, tra le opzioni della fotocamera, la "filigrana" con data e ora dello scatto). Filma e/o fotografa anche la segnaletica stradale verticale ivi presente.

Avrai dedicato pochi minuti che si riveleranno utilissimi qualora:

- a) ricevesti una contravvenzione quando invece avevi parcheggiato nel
- b) rispetto del Codice della Strada;
- c) in quale data e orario hai rinvenuto un danno al veicolo;
- d) il periodo e i chilometri nei quali il veicolo non era in tuo possesso.

PER EVITARE DI ESSERE FERMATI DAGLI AGENTI CHE SONO IN ESPLETAMENTO DEI SERVIZI DI POLIZIA STRADALE AI SENSI DELL'ARTICOLO 12 DEL CODICE DELLA STRADA

Testo estratto aprendo <https://www.aci.it/i-servizi/normative/codice-della-strada/titolo-v-norme-di-comportamento/art-164-sistemazione-del-carico-sui-veicoli.html> *Contenuto aggiornato al 30/9/2023*

TITOLO V – NORME DI COMPORTAMENTO - Art. 164. Sistemazione del carico sui veicoli.

1. Il carico dei veicoli deve essere sistemato in modo da evitare la caduta o la dispersione dello stesso; da non diminuire la visibilità al conducente né impedirgli la libertà dei movimenti nella guida; da non compromettere la stabilità del veicolo; da non mascherare dispositivi di illuminazione e di segnalazione visiva né le targhe di riconoscimento e i segnali fatti col braccio.

2. Il carico non deve superare i limiti di sagoma stabiliti dall'art. 61 e non può sporgere longitudinalmente dalla parte anteriore del veicolo; può sporgere longitudinalmente dalla parte posteriore, se costituito da cose indivisibili, fino ai 3/10 della lunghezza del veicolo stesso, purché nei limiti stabiliti dall'art. 61.

2-bis. Nel caso di autobus da noleggio, da gran turismo e di linea, in deroga al comma 2, è consentito l'utilizzo di strutture portabiciclette applicate a sbalzo anteriormente; tale struttura può sporgere longitudinalmente dalla parte anteriore fino ad un massimo di 80 cm dalla sagoma propria del mezzo.

3. Fermi restando i limiti massimi di sagoma di cui all'art. 61, comma 1, possono essere trasportate cose che sporgono lateralmente fuori della sagoma del veicolo, purché la sporgenza da ciascuna parte non superi centimetri 30 di distanza dalle luci di posizione anteriori e posteriori. Pali, sbarre, lastre o carichi simili difficilmente percepibili, collocati orizzontalmente, non possono comunque sporgere lateralmente oltre la sagoma propria del veicolo.

4. Gli accessori mobili non devono sporgere nelle oscillazioni al di fuori della sagoma propria del veicolo e non devono strisciare sul terreno.

5. È vietato trasportare o trainare cose che striscino sul terreno, anche se in parte sostenute da ruote.

6. Se il carico sporge oltre la sagoma propria del veicolo, devono essere adottate tutte le cautele idonee ad evitare pericolo agli altri utenti della strada. In ogni caso la sporgenza longitudinale deve essere segnalata mediante uno o due speciali pannelli quadrangolari, rivestiti di materiale retroriflettente, posti alle estremità della sporgenza in modo da risultare costantemente normali all'asse del veicolo.

7. Nel regolamento sono stabilite le caratteristiche e le modalità di approvazione dei pannelli. Il pannello deve essere conforme al modello approvato e riportare gli estremi dell'approvazione.

8. Chiunque viola le disposizioni dei commi precedenti è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma ((da € 87 a € 344)). (19) (29) (43) (52) (64) (80) (89) (101) (114) (124) (145) ((163))

9. Il veicolo non può proseguire il viaggio se il conducente non abbia provveduto a sistemare il carico secondo le modalità stabilite dal presente articolo. Perciò l'organo accertatore, nel caso che trattasi di veicolo a motore, oltre all'applicazione della sanzione di cui al comma 8, procede al ritiro immediato della carta di circolazione e della patente di guida, provvedendo con tutte le cautele che il veicolo sia condotto in luogo idoneo per la detta sistemazione; del ritiro è fatta menzione nel verbale di contestazione della violazione. I documenti sono restituiti all'avente diritto allorché il carico sia stato sistemato in conformità delle presenti norme. Le modalità della restituzione sono fissate dal regolamento.

CEDERE IL VEICOLO IN USO GRATUITO o RICEVERE UN VEICOLO DI ALTRI

È frequente che il proprietario di un veicolo, specialmente di un'autocaravan, lo conceda gratuitamente in comodato d'uso a un amico o parente, quindi, per evitare amare sorprese, stress e onerosi contenziosi, consigliamo di stipulare un contratto di comodato d'uso gratuito tra privati previsto dal Codice Civile, dall'articolo 1803 al 1812. Con l'occasione, suggeriamo:

al proprietario di:

1. autorizzare l'utilizzatore o altre persone a guidare l'autocaravan sul territorio nazionale. Nel caso di espatrio, elencare le nazioni, verificando per ogni singola nazione, tramite contatto con il loro ENTE TURISMO o la loro AMBASCIATA in Italia, se vi sia modulo da compilare in lingua italiana e nella loro lingua quale autorizzazione al guidatore che non risulta sulla Carta di circolazione e sulla polizza di RCA;

2. pretendere l'installazione e l'uso continuo di una dash cam indispensabile quale prova da utilizzare in caso di incidente stradale;
3. autorizzare o meno il trasporto di animali domestici da compagnia e, nel caso positivo, chiedere all'utilizzatore di allegare i prescritti certificati veterinari in corso di validità;
4. fornire i telefoni, pec, mail per eventuali contatti di emergenza;
5. trascrivere i km riportati sul contachilometri e la stima del valore del veicolo;
6. precisare eventuali limiti dovuti al chilometraggio percorso, all'età del guidatore, restrizioni al numero di persone trasportabili rispetto a quanto previsto sulla Carta di circolazione;
7. allegare la Carta di Circolazione verificando che sia valida la revisione per il periodo di utilizzo e che gli pneumatici siano conformi a quanto in essa trascritto;
8. allegare la polizza assicurativa valida per il periodo di utilizzo comprensiva della Carta Verde, verificando prima se la polizza assicurativa prevede che il veicolo sia ceduto in comodato d'uso;
9. allegare lo scontrino della pesata dell'autocaravan affinché l'utilizzatore sappia quanti chilogrammi può caricare in persone e cose, evitando di superare la massa massima consentita dalla Carta di Circolazione;
10. scattare al momento della consegna le foto alle parti esterne e interne al veicolo.

all'utilizzatore di:

- a) dichiarare che il veicolo sarà condotto esclusivamente dal comodatario o da altre persone;
- b) leggere la Carta di circolazione verificando la presenza della revisione effettuata, la conformità del peso dell'autocaravan e degli pneumatici;
- c) verificare sulla polizza assicurativa che sia trascritta esattamente la targa, quale sia la scadenza, quali sono gli interventi gratuiti previsti dal soccorso stradale, quali siano le altre coperture assicurative (*il tipo di assistenza in caso di guasto, in caso di incendio, a seguito di un furto o atti vandalici o effrazioni o furto bagagli, eventi atmosferici, in particolare la grandine, eccetera*) la presenza della Carta Verde;
- d) osservare la massima diligenza nell'uso e nella custodia;
- e) sostenere i costi in caso di guasti o avarie, provvedendo alla riparazione e a quanto altro necessario per la conservazione e il ripristino del veicolo, compreso il trasporto all'officina indicata dal proprietario qualora i tempi di riparazione fossero incompatibili col tempo disponibile del comodatario;
- f) essere munito dei certificati previsti dalle leggi nazionali nel caso voglia trasportare animali domestici da compagnia;
- g) effettuare tempestivamente le riparazioni in caso di sinistro stradale obbligandosi, se responsabile anche parzialmente, a risarcire il proprietario per i danni subiti (esempio: per l'aumento del premio assicurativo), oltre al trasporto del veicolo all'officina indicata dal proprietario qualora i tempi di riparazione fossero incompatibili col tempo disponibile del comodatario;
- h) espletare le azioni e sostenere gli oneri per l'eventuale dissequestro del veicolo oltre a pagare il noleggio di un veicolo con caratteristiche simili fino a quando il proprietario non ritorni in possesso del veicolo;
- i) riconsegnare il veicolo alla data specificata (*pulito all'esterno e interno nonché con i serbatoi di raccolta delle acque reflue vuoti nel caso di un'autocaravan*) per evitare un'eventuale penale per ogni giorno di ritardo nella consegna;
- j) scattare al momento della consegna le foto alle parti esterne e interne dell'autocaravan.

LINK UTILE

https://www.coordinamentocamperisti.it/contenuto_largo.php?file=scelta_argomenti.php

PER LA TUA SICUREZZA

Una continua informazione grazie alla continua attività di ricerca e informazione messa in campo da tutti coloro che lavorano nel e per il Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (SNPA) e nel e per l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambiente (ISPRA).

ISPRA e SNPA operano al servizio del cittadino e delle istituzioni, svolgendo attività di ricerca, monitoraggio e controllo per la tutela dell'ambiente e assicurando omogeneità di azione su tutto il territorio nazionale.

[Linea di costa: pubblicati sul portale Ispra i dati aggiornati – SNPA – Sistema nazionale protezione ambiente \(snpambiente.it\)](https://www.snpambiente.it)

È pari a 120 km² la superficie complessiva delle spiagge italiane. Una misura che può apparire apparentemente piccola – meno del territorio del solo municipio di Ostia a Roma – se non si considera

che la profondità media delle spiagge è di circa 35 metri e occupano il 41% delle coste, ovvero 3400 km, su un totale di più di 8300 km.

Le tipologie sono diverse: si va dalle grandi spiagge di Rimini o della Locride, fino alle piccole e suggestive “pocket beach” tra le scogliere dell’Asinara o alle spiaggette che sopravvivono tra i porti, i lungomare o le scogliere artificiali davanti le nostre città di mare.

Si tratta di uno dei primi risultati del rinnovato censimento Ispra sulle spiagge, che quest’anno aggiorna e integra i dati costieri del 2020, completando le informazioni già elaborate gli scorsi anni per la Linea di costa e la Linea di retrospiaggia.

Il tematismo delle spiagge, composto da circa 5800 poligoni derivati da ortofoto e immagini satellitari ad alta definizione, con ciascun poligono che individua una spiaggia fisicamente delimitata, da quelle che risultano non più grandi di un monocale a quelle che si sviluppano per oltre 10 km lungo la costa.

Ispra pubblica sul proprio portale delle Coste il database geografico degli elementi che compongono l’assetto costiero, da oggi integrato con la componente delle spiagge, seguendo la Direttiva europea “Inspire” per la non proliferazione dei dati, strumento utile agli studi ed alla pianificazione in ambito costiero (<https://sinacloud.isprambiente.it/portal/apps/sites/#/coste/pages/dati>).

Ogni elemento spiaggia è corredato da una serie di informazioni pensate a questo scopo, al di là delle caratteristiche di geometria, superficie e tratto della costa occupato; quelli selezionati per l’attuale indagine riguardano la tipologia di substrato, la presenza di opere legate al turismo balneare e informazioni a supporto degli studi che riguardano gli accumuli di biomassa, strettamente legati alla protezione naturale delle spiagge.

La distribuzione della superficie per lunghezza di costa occupata dalle spiagge non è affatto uniforme tra le varie Regioni; sono quelle del sud e le isole maggiori a costituire oltre due terzi delle spiagge italiane, mentre Regioni come la Liguria o l’Emilia-Romagna si trovano a dover gestire una risorsa relativamente ridotta.

Le condizioni non cambiano di molto se si passa a considerare i valori della superficie delle spiagge italiane, con le Regioni del sud che da sole valgono metà della superficie nazionale e la Calabria che, da sola, vale il 20% del totale.

La comparazione tra i due valori (costa occupata e superficie) non trova corrispondenza perché la conformazione dei territori genera spiagge di profondità molto diverse: le spiagge adriatiche, infatti, sono generalmente le più profonde, con quelle del Veneto profonde mediamente 67 m e quelle dell’Emilia-Romagna 72 m, circa il triplo dei valori di Liguria (26 m) e Sardegna (22 m).

Quest’anno sono stati aggiunti elementi utili a supportare la gestione sostenibile delle spiagge e per contrastare l’erosione costiera e gli effetti dei cambiamenti climatici.

Uno di questi elementi riguarda la litologia delle spiagge (sabbia, ciottoli) con una caratterizzazione rinnovata, oggi definita “tipologia di substrato” in quanto si è rilevato che circa l’1% dei poligoni è in effetti costituito esclusivamente da accumuli di biomassa, con la base appoggiata proprio sul fondale marino. Questi accumuli possono essere costituiti dalle banquettes di Posidonia spiaggiata o da altri materiali vegetali (tronchi, canne) che, quando non eliminati, possono costituire un elemento di “elasticità della spiaggia” che la protegge contro l’azione delle mareggiate.

Per questi rilievi sono state utilizzate prevalentemente le immagini satellitari e fotografiche di Google Earth; lo scopo era definire la presenza di accumuli di biomassa nel periodo compreso tra il 2016 ed il 2024. Ne è emerso che in circa metà delle spiagge italiane si presentano almeno tracce di tali accumuli (53%), in una quantità che tende a non essere costante ma a sparire o magari aumentare da una stagione all’altra e da un anno all’altro.

Per il rilievo più recente disponibile, con una chiarezza sufficiente delle immagini, si è fatta un’analisi qualitativa sulla porzione di spiaggia coperta da tali accumuli; prendendo a riferimento solo la data più recente, la presenza di tracce di accumuli di biomassa scende al 35% delle spiagge italiane, mentre per il 15% dei casi si rilevano porzioni più consistenti di copertura della superficie delle spiagge (oltre il 20%).

QUALITÀ DELL'ARIA

[Previsioni qualità dell'aria in Italia – SNPA – Sistema nazionale protezione ambiente \(snpambiente.it\)](https://snpambiente.it)

Il sistema di previsione della qualità dell'aria in Italia, sviluppato e mantenuto da Arpae Emilia-Romagna (Struttura IdroMeteoClima) sulla base di convenzioni con Ispra, produce quotidianamente previsioni sulla qualità dell'aria a scala nazionale. Il sistema fornisce mappe orarie di concentrazioni di PM10, PM2.5, ozono (O₃), biossido di azoto (NO₂) e *dust*.

Durante l'estate, come tutti gli anni, riprende il servizio di **previsioni sulle concentrazioni di ozono** in Toscana, che durerà fino al 15 settembre. Il servizio è realizzato in collaborazione fra ARPA Toscana e Consorzio LaMMA per tutto il periodo estivo.

Dal lunedì al venerdì entro le ore 13.00, LaMMA e ARPA Toscana pubblicano il bollettino, composto da mappe colorate che permettono di visualizzare il territorio della Toscana con differenti colori in funzione delle concentrazioni di ozono, basandosi sui **valori rilevati il giorno precedente dalla rete regionale di rilevamento dell'ozono** gestita da ARPA Toscana (**Bollettino**).

Viene inoltre fornita un'indicazione sulla tendenza per il giorno in corso e quello successivo in base alla previsione di alcuni parametri meteorologici che influenzano l'andamento dell'inquinante (irraggiamento solare, temperatura, pressione atmosferica e vento).

La concentrazione di ozono viene valutata e conseguentemente visualizzata in base a quattro classi di criticità:

- nessuna, colore verde (valori inferiori a 120 µg/m³)
- media, colore giallo (valori tra 120 e 180 µg/m³)
- alta, colore rosso (valori tra 180 e 240 µg/m³)
- molto elevata, colore viola (valori superiori a 240 µg/m³)

Ricordiamo che l'ozono rappresenta il parametro più critico per la nostra regione ed il raggiungimento del valore obiettivo per la protezione della salute risulta ogni anno difficoltoso in una buona porzione del territorio toscano.

I parametri di riferimento per l'ozono indicati dalla normativa vigente per la tutela della salute della popolazione sono tre:

- soglia di informazione pari alla media oraria di 180 µg/m³ (microgrammi/metrocubo);
- soglia di allarme pari alla media oraria di 240 µg/m³;
- valore obiettivo per la protezione della salute umana che consiste nel numero di 25 medie massime giornaliere di 8 ore superiori a 120 µg/m³, come media dei valori degli ultimi tre anni.

Nel 2023 non si è verificato alcun fenomeno di superamento delle soglie di informazione e di allarme, mentre il valore obiettivo è stato superato presso quattro stazioni su dieci: PT-Montale, FI-Signa, FI-Settignano e LU-Carignano.

Nel maggio 2024 la maggior parte dei valori orari di ozono sono stati al di sotto di 120 µg/m³.

Ma cos'è l'ozono, come si forma nell'aria che respiriamo?

Quali sono gli effetti delle sue alte concentrazioni?

Per rispondere a queste domande ARPAT mette a disposizione del pubblico due strumenti informativi, appartenenti alle collane Chi fa cosa in Toscana e Schede informative:

- **L'ozono un inquinante tipicamente estivo** spiega cosa è possibile fare per difendersi dall'esposizione all'ozono ed anche per limitare l'inquinamento;
- **Inquinamento da ozono – Chi fa cosa in Toscana** fornisce sintetiche ed utili indicazioni per orientare i cittadini fra le competenze dei diversi enti coinvolti nella tematica, da ARPAT, ad ASL, ai Comuni.

OCCHIO ALL'ACQUISTO O AL CONSUMO DI GENERI ALIMENTARI

29 luglio 2024 <https://www.money.it/questi-4-marchi-acqua-venduti-italia-sono-unic-i-senza-pesticidi>

1 luglio 2024 **VONGOLE, COZZE E ALTRI MOLLUSCHI: PORTATORI DI GENI DI TUMORI INFETTIVI**

[Vongole, cozze e altri molluschi: portatori di geni di tumori infettivi \(microbiologiaitalia.it\)](https://www.microbiologiaitalia.it) di Francesco Centorrino

Le **vongole, le cozze e altri molluschi bivalvi** sono stati recentemente identificati come portatori di **geni di tumori infettivi**. Questi possono passare da individuo a individuo e, in alcuni casi, addirittura da specie a specie. Uno studio pubblicato sulla rivista scientifica Nature il 22 giugno ha sollevato l'ipotesi che il responsabile sia un **oncovirus** o **virus oncogeno**, ossia un virus capace di causare tumori. L'esistenza di virus oncogeni nel mondo animale non è una novità, con una storia che risale al 1911.

Questo articolo esplorerà in dettaglio la scoperta, l'impatto e le implicazioni future di questa nuova infezione.

LA SCOPERTA DEGLI ONCOVIRUS NEI MOLLUSCHI

Gli inizi della scoperta/ L'esistenza di virus oncogeni è nota dal 1911, quando **Peyton Rous** scoprì il primo, il virus del sarcoma dei polli. In seguito, nel 1933, **Richard Shope** scoprì il virus del papilloma del coniglio e pochi anni dopo, nel 1937, venne identificato il virus del tumore mammario del topo. In quegli anni si pensava addirittura che **tutti i tumori fossero dovuti a un virus**.

Il caso delle vongole e di altri molluschi / La nuova infezione sembra essere piuttosto diffusa, con **virus capaci di saltare da specie a specie**. La prima identificazione è avvenuta in una vongola dalla conchiglia morbida, la **Mya arenaria**, che vive nella battigia delle coste dell'Atlantico dal Canada agli Stati Uniti meridionali. Il virologo **Stephen Goff** della Columbia University (New York) ha scoperto il virus mentre cercava l'origine di una leucemia comune fra le vongole. Raccogliendo mitili a Long Island (Maine) e in Canada, ha notato che avevano la stessa sequenza genetica, suggerendo che la leucemia si fosse diffusa da animale ad animale lungo tutta la costa.

LA DIFFUSIONE DEL TUMORE

Il ricercatore ha poi chiesto ad altri biologi marini se tumori trasmissibili fossero presenti anche in altri molluschi. Le risposte hanno confermato la presenza di tumori in mitili (**Mytilus trossulus**) della Columbia Britannica (Canada), nei cuori (**Cerastoderma edule**) e nelle vongole **Polititapes aureus** in Galizia, sulla costa nord-occidentale della Spagna.

Le cellule tumorali di individui diversi avevano gli stessi marker genetici, indicando due diverse linee tumorali. Il tumore presente nelle vongole galiziane sembra essere originato in altre vongole che condividono gli stessi fondali, le **Venerupis corrugata**.

MECCANISMI DI TRASMISSIONE

Il ruolo delle feci / Goff ha osservato che le feci dei molluschi sono ricche di cellule del sangue, il che potrebbe costituire il veicolo di trasmissione. Questo suggerisce che i molluschi possano diffondere le cellule tumorali attraverso le loro escrezioni, facilitando il contagio tra individui e specie diverse.

L'importanza della genetica / L'analisi genetica ha giocato un ruolo cruciale nella scoperta, permettendo di identificare le sequenze comuni tra i tumori di diversi molluschi. Questo ha fornito prove concrete della trasmissione del tumore e ha aperto nuove strade per lo studio dei **tumori infettivi** negli animali marini.

IMPLICAZIONI PER LA BIOLOGIA MARINA

Impatti sull'ecosistema/ La scoperta di tumori infettivi nei molluschi bivalvi ha significative implicazioni per l'ecosistema marino. I molluschi sono specie chiave nelle catene alimentari marine e il loro declino potrebbe avere effetti a cascata su altre specie.

Sfide per la conservazione / La diffusione di tumori infettivi rappresenta una sfida per la conservazione delle specie marine. Le strategie di gestione dovranno tener conto della prevenzione della diffusione dei virus oncogeni e della protezione delle popolazioni di molluschi vulnerabili.

CONCLUSIONE SUI MOLLUSCHI E I TUMORI INFETTIVI

La scoperta di **geni tumorali infettivi** nei molluschi bivalvi rappresenta un importante avanzamento nella comprensione dei **tumori negli animali marini**. Mentre le implicazioni per l'ecosistema e la conservazione sono significative, la ricerca futura sarà fondamentale per sviluppare strategie efficaci per mitigare l'impatto di questi virus oncogeni.

La scienza continua a svelare i complessi meccanismi della natura, offrendoci nuove sfide e opportunità per proteggere la biodiversità marina.

CONSIGLI FINALI

1. **Monitorare attentamente le popolazioni di molluschi:** Implementare programmi di monitoraggio per rilevare precocemente la presenza di tumori.
2. **Promuovere la ricerca sulla trasmissione dei tumori:** Investire in studi che esplorino i meccanismi di trasmissione e sviluppo dei tumori nei molluschi.
3. **Sviluppare strategie di conservazione mirate:** Adottare misure per proteggere le specie di molluschi più vulnerabili e preservare gli ecosistemi marini.

10 marzo 2024 **INTOSSICAZIONE-DA-COZZE** di Nazzareno Silvestri
<https://www.microbiologiaitalia.it/salute/intossicazione-da-cozze/>

Un viaggio tra gusto e rischio

Le **cozze** sono prelibatezze marine amate da molti, ma dietro il loro sapore succulento si nasconde un potenziale rischio: l'intossicazione da **cozze**. In questo articolo esploriamo i rischi associati al consumo di **cozze** e come proteggersi per godere di queste delizie in modo sicuro.

Le Delizie del Mare / Le cozze sono un tesoro culinario, amate per il loro gusto delicato e la versatilità in cucina. Tuttavia, il loro consumo comporta rischi, in particolare legati alla contaminazione da tossine batteriche.

I RISCHI DELL'INTOSSICAZIONE DA COZZE

Le cozze possono accumulare tossine batteriche, come le **dinaofiscatoxine** e le **amnesico tossine**, che possono causare gravi intossicazioni alimentari. I sintomi includono nausea, vomito, diarrea e crampi addominali, e in casi gravi possono portare a disturbi neurologici e persino alla morte.

Come Proteggersi

1. **Acquisto:** Acquistare **cozze** fresche da fornitori affidabili e certificati.
2. **Esame:** Verificare che le **cozze** siano vive prima della cottura; scartare quelle che non si aprono.
3. **Cottura:** Cucinare le **cozze** a temperature elevate (almeno 75°C) per almeno 5 minuti.
4. **Sensibilizzazione:** Essere consapevoli dei sintomi di intossicazione da **cozze** e cercare assistenza medica immediata se si sospetta un avvelenamento.

Fonti Autorevoli

Per ulteriori informazioni sulla sicurezza alimentare e la prevenzione delle intossicazioni da cozze, consulta le seguenti fonti autorevoli:

- [Food and Drug Administration \(FDA\)](#)
- [Centers for Disease Control and Prevention \(CDC\)](#)
- [Organizzazione Mondiale della Sanità \(OMS\)](#)
- [Intossicazioni alimentari](#)

Conclusione

Le cozze offrono un'esperienza culinaria straordinaria, ma è essenziale essere consapevoli dei rischi associati al loro consumo. Seguendo le precauzioni appropriate e facendo riferimento a fonti autorevoli, è possibile godere di queste prelibatezze marine in tutta sicurezza.

16 novembre 2016 **GLI ONCOVIRUS, I VIRUS CHE CAUSANO IL CANCRO** di Francesco Centorrino
[Gli oncovirus, i virus che causano il cancro - Microbiologia Italia](#)

Al pensiero del **virus** vengono associate diverse paure, in un range che si può definire ad **ampio spettro** e che va dalla **comune influenza stagionale** alla temutissima **sindrome dell'AIDS**, tutte malattie che sono una conseguenza di quello che il virus fa all'interno del nostro organismo, e cioè **infezione**, **replicazione** e **lisi**. Ma, ed è ormai una **conoscenza assodata**, alcuni virus possono essere la causa di un altro terrificante incubo, più temuto dei virus stessi, il **CANCRO**. Questi virus sono definiti **oncogenici** od **onco-virus** e sono classificati tra i **principali agenti infettivi cancerogeni per l'essere umano**; normali virus, quindi, se non fosse che oltre ai non trascurabili danni che provocano al nostro organismo durante l'infezione hanno come **side effect** quello di scatenare tumori.

Da quando sono stati scoperti per la prima volta l'elenco degli onco-virus è in continuo aumento, solo pochi giorni fa il Dipartimento di Salute americano ha rilasciato il **quattordicesimo Rapporto sulle**

Sostanze Cancerogene, che ha visto 5 virus-new entry aggiungersi ai pre-esistenti nell'elenco: l'**HIV-1** (causa dell'AIDS), l'**HTLV-1** (virus T-linfotropico di tipo T 1), l'**MCV** (il *poliomavirus* a cellule di Merkel) e due *herpesvirus*, il virus di Epstein-Barr (**EBV**, che causa la mononucleosi) e il **KSHV** (Kaposi sarcoma associated herpes virus), il virus dell'epatite B (**HBV**), il virus dell'epatite C (**HCV**) e il *Papillomavirus* umano (**HPV**).

Eppure ci hanno insegnato che, nel caso del **cancro**, *il nemico è dentro di noi*, sono le nostre stesse cellule che, per uno tra migliaia di motivi, impazziscono.

Ci hanno spiegato che la malattia Cancro non esiste, come non esiste un cancro uguale ad un altro; che il cancro è **statistica**, il cancro siamo **Noi**, *cellule differenziate che regrediscono a cellule mesenchimali, cellule del nostro sistema immunitario che attaccano altre cellule scambiandole per estranee, cellule dormienti che proliferano e cellule che si ribellano ai segnali di vita o di morte cui una volta erano dipendenti*.

I virus invece sono tutta un'altra storia, sono entità esterne, nemici chiari e facili da individuare, che nonostante siano micidiali e, per il momento, senza una cura vera e propria, sono stati *studiati, sviscerati, addirittura sfruttati!*

Come è possibile che l'infezione di questi minuscoli killer porti le nostre cellule sulla strada della pazzia?

Sono i meccanismi di infezione che i virus usano per poterci invadere e per potersi replicare che causano il cancro, che non è mai l'obiettivo ma una sorta di trascurabile (per i virus) **errore di percorso**.

Le vie attraverso cui l'infezione virale degenera in tumore sono quindi differenti a seconda del patogeno responsabile, così come cambiano le strategie di invasione e sfruttamento della cellula da un patogeno ad un altro.

Alcuni virus tumorali della famiglia dei **retrovirus** (virus che integrano il proprio genoma nel genoma della cellula che infettano, diventando provirus) possono trasportare nel genoma **protooncogeni** (geni che funzionano come un "acceleratore" per la formazione del tumore) o degli **oncosoppressori** mutati (geni che sarebbero un "freno" per il tumore ma che essendo mutati sono disattivati). Ci sono virus che, per potersi replicare all'interno di cellule non in fase di replicazione, hanno escogitato lo stratagemma di ingannare la cellula fornendole **falsi segnali di proliferazione** per indurla a replicare e poter quindi sfruttarne i macchinari (macchinari enzimatici come la polimerasi che la cellula produce solo durante il ciclo cellulare per duplicare il proprio genoma, e che il virus necessita per poter replicare se stesso).

Questi stimoli di crescita virali possono far **impazzire** la cellula, che sfugge così al controllo dei veri fattori endogeni e prolifera eccessivamente generando una neoplasia, come succede nel **carcinoma della cervice uterina** causato dal *Papillomavirus* ed anche nell'infezione da **EBV, HHV8 e HTLV-1**.

Altri virus associati a tumori sono caratterizzati dalla capacità di instaurare un'**infezione persistente-cronica** (**HBV e HCV**), in questo caso non sono i virus ad essere strettamente carcinogenetici e lo sviluppo del tumore rappresenta un evento accidentale nel corso della storia naturale dell'infezione poiché il sistema immunitario, esasperato da un'infezione che non si conclude, può sbagliare e iniziare a come nemici cellule del nostro organismo (fenomeno noto come la **rottura del self**).

Gli oncovirus sono stimati responsabili di circa il 15% di tutti i casi di tumori diagnosticati, e *"considerando questo fatto, e considerando che per questi virus non esistono vaccini, è ancor più fondamentale impegnarsi in strategie di prevenzione che limitino le infezioni"*, ha dichiarato **Linda Birnbaum**, direttore del **National Institute of Environmental Health Sciences** statunitense.

Fonti Science, Dipartimento della Salute Americano, National Institute of Environmental Health Sciences. Laura Tasca.

**NOROVIRUS SULLA NAVE DA CROCIERA, INCUBO PER 200 PASSEGGERI:
VOMITO E DIARREA, TUTTI CHIUSI IN CABINA**

26 luglio 2024 di Stefano D'Alessio

<https://notizie.virgilio.it/norovirus-sulla-nave-da-crociera-incubo-per-200-passeggeri-vomito-e-diarrea-tutti-chiusi-in-cabina-1631318>

Duecento passeggeri di una nave da crociera sono rimasti chiusi in cabina dopo essere stati colpiti da vomito e diarrea a causa del norovirus. Viaggio da incubo per **200 passeggeri** di una **nave da crociera**, colpiti da **vomito** e **diarrea** a causa del **norovirus** e costretti a rimanere chiusi in cabina.

Norovirus sulla nave da crociera: il racconto di Jessica Bird

I vacanzieri hanno accusato i sintomi dopo essere saliti a bordo della nave da crociera di lusso MV Ventura della compagnia P&O. Circa 200 passeggeri sono rimasti confinati nelle loro cabine. Tra i passeggeri che si sono ammalati ci sono **Jessica Bird**, un'infermiera di 27 anni, e sua nonna **Cynthia Davies**, di 86 anni. Come riportato dal *Daily Mirror*, avevano pagato per una crociera di 10 giorni e sono salite a bordo della nave a Southampton il 20 aprile, ma sei giorni dopo Jessica ha iniziato a soffrire di vomito e diarrea.

La nave da crociera è della compagnia P&O

L'infermiera ha informato lo staff della nave delle sue preoccupazioni per la nonna, che aveva problemi di mobilità e che è stata trasferita in un'altra cabina. Le condizioni di Jessica Bird sono rapidamente peggiorate ed è stata messa in quarantena e attaccata a una flebo. Il medico della nave l'ha anche collegata a un monitor ECG per il cuore dopo che Jessica ha lamentato dolori al petto. La 27enne è rimasta malata per il resto del viaggio ed è stata costretta a prendersi tre giorni di ferie al suo ritorno a casa a Rotherham. La nonna ha iniziato sentirsi male il giorno dopo il suo rientro a casa a Sheffield.

Al giornale, Jessica Bird ha raccontato: "Non sono mai stata così male".

Norovirus in crociera: la testimonianza della famiglia Bond

Jill e Andrew Bond sono saliti a bordo della nave da crociera MV Ventura l'11 maggio per una crociera di due settimane attorno alle Isole Canarie prenotata per celebrare il loro 25° anniversario di matrimonio. I due hanno riferito di aver ricevuto un'e-mail da P&O che diceva che ci sarebbe stato un ritardo di 90 minuti nella partenza da Southampton mentre il personale puliva la nave. Il 16 maggio Jill, 67 anni, ha iniziato a soffrire di "costante" nausea e diarrea il 16 maggio. Due giorni dopo anche Andrew, 59 anni, si è ammalato. La coppia è rimasta in cabina per cinque giorni finché i sintomi non sono migliorati.

Andrew Bond ha commentato: "Siamo stati in crociera in passato, ma questa è stata sicuramente la peggiore in termini di igiene. Jill e io ci siamo ammalati uno dopo l'altro, il che è un bene, visto quanto eravamo malati. I primi due giorni di malattia sono stati i peggiori in assoluto che abbia mai provato".

Poi ha aggiunto: "Sembrava che molte altre persone non stessero bene ed è stato davvero preoccupante vedere le cabine chiuse durante la crociera, i vassoi lasciati intatti fuori dalle porte e un sacco di cibo ordinato ma non mangiato".

Norovirus sulla nave da crociera: le parole dell'avvocato dei viaggiatori

Lo **studio legale Irwin Mitchell** sta indagando sulla causa delle malattie subite dai passeggeri.

L'avvocato **Jatinder Paul**, che rappresenta i passeggeri della nave, ha dichiarato: "Tutti i nostri clienti attendevano con ansia la loro crociera, ma i loro resoconti di prima mano sulla loro malattia e l'impatto che ha avuto su tutti loro sono preoccupanti". E ancora: "Il **norovirus** è una malattia particolarmente spiacevole e può essere molto grave in alcuni casi. In quest'ultimo focolaio, i resoconti parlano di alcuni a bordo portati in ospedale in Spagna con sepsi e insufficienza renale".

01 luglio 2024 **LAMPONI RITIRATI DAI SUPERMERCATI CARREFOUR PER NOROVIRUS, IL LOTTO**

RICHIAMATO: SINTOMI E RISCHI PER LA SALUTE di Paola Palazzo

[Lamponi ritirati dai supermercati Carrefour per Norovirus, il lotto richiamato: sintomi e rischi per la salute \(virgilio.it\)](https://www.virgilio.it)

Un lotto di lamponi è stato ritirato dai supermercati Carrefour per la possibile presenza di Norovirus

Nuova allerta alimentare in Italia. Questa volta, sotto la lente del **Ministero della Salute**, è finito un **lotto di lamponi a marchio Carrefour Bio** per possibile presenza di **Norovirus**. Cosa fare nel caso in cui siano stata acquistate le confezioni coinvolte dal richiamo e quali sono i rischi in caso di consumo.

Qual è il lotto a rischio

Il **Ministero della Salute** ha reso noto, in data 1 luglio 2024, il richiamo di diverse confezioni di **lamponi surgelati** a marchio Carrefour Bio per una "possibile **presenza di Norovirus** pericoloso per la salute

umana". La frutta si presenta in porzioni da 400 grammi, confezionate in sacchetti di plastica che riportano il numero di **lotto 50616301** e il termine minimo di conservazione fissato al **3 aprile 2026**.

Cosa fare se sono stati acquistati i lamponi richiamati

Tramite un comunicato, il Ministero della Salute ha diffuso alcune linee guida **per chi avesse già acquistato il lotto di lamponi** surgelati coinvolto dal richiamo. Nel caso in queste persone abbiano ingerito "i prodotti e presentassero febbre, isolata o accompagnata da mal di testa, sono invitate a **consultare il proprio medico** curante segnalando il consumo".

La nota specifica inoltre che "**le donne in gravidanza, le persone immunodepresse, i bambini e gli anziani** devono prestare particolare attenzione a questi sintomi". Per ulteriori chiarimenti, il Ministero invita a contattare il numero verde di Carrefour: 800 650 650.

Norovirus, cos'è e quali sono i rischi per la salute

Il **Norovirus** è **altamente contagioso** e provoca gastroenteriti acute. Si trasmette principalmente attraverso il **contatto diretto** con persone infette, consumo di cibo o acqua contaminata e contatto con superfici contaminate.

I sintomi tipici includono nausea, vomito, diarrea, dolori addominali e febbre. **Non è pericoloso per la vita**, ma può causare **gravi disagi e disidratazione**, specialmente nei bambini piccoli, anziani e individui con sistema immunitario compromesso.

Poiché **non esiste una cura specifica, né un vaccino preventivo**, la gestione si concentra sul **trattamento dei sintomi** e sull'**igiene** per prevenire la diffusione.

DA LEGGERE

[Intossicazione da Norovirus per centinaia di persone a Torri del Benàco, sul lago di Garda: le cause \(virgilio.it\)](#)

[Formaggio Grana Padano grattugiato ritirato dai supermercati Conad, frammenti di plastica: il lotto richiamato \(virgilio.it\)](#)

[Pancetta affumicata ritirata dai supermercati per l'errore sulla data di scadenza: marca e il lotto richiamato](#)

[Biscotti e salatini ritirati dai supermercati per problemi di allergeni nell'etichetta: quali sono le marche Gorgonzola Auricchio ritirato per possibile Listeria dai supermercati: il lotto con le confezioni richiamate](#)

IL CUCINARE RISCALDANDO LA PIETRA LAVICA CON L'ENERGIA ELETTRICA O IL GAS

Salta questo pezzo se sei convinto che cucinare i cibi sopra i carboni o sopra alla legna sia sano.

Chi non ha la possibilità di effettuare ricerche in Internet spesso ci chiede informazioni sul cucinare in modo sano e, una delle soluzioni è l'uso della PIETRA LAVICA riscaldata con l'energia elettrica o il gas. Pertanto, facciamo il punto semplicemente copiando in modo sintetico le informazioni di base presenti in Internet.

LA PIETRA LAVICA, per le sue caratteristiche intrinseche, consente una cottura uniforme dell'alimento, garantendo quindi una cottura impeccabile, sfruttando l'unione fra il riscaldamento e le capacità di diffusione del calore del materiale vulcanico.

Che differenza c'è tra la PIETRA OLLARE e la PIETRA LAVICA? La pietra lavica risulta più performante perché riesce ad assorbire il calore in meno tempo e a rilasciarlo in maniera più lenta. Al contrario, la PIETRA OLLARE richiede tempi di riscaldamento più lunghi e tende a raffreddarsi prima.

Come cuocere sulla pietra? Disporre sulla pietra molto calda fino a raggiungere il grado di cottura desiderato. Poi consumare senza condire oppure condire come con olio extravergine di oliva, sale, spezie eccetera.

Come si pulisce la pietra lavica dopo la cottura? La pietra lavica ceramizzata è una superficie impermeabile e non porosa, quindi, non si macchia ed è facile rimuovere da essa qualsiasi traccia di sporco, che sia solida, liquida, secca o unta.

OCCHIO ALLE SPECI ALIENE

24 luglio 2024

LA PLANARIA OBAMA NUNGARA

[Prima segnalazione in Liguria della Planaria Obama nungara – SNPA – Sistema nazionale protezione ambiente \(snpambiente.it\)](#)

In provincia di Imperia è stata segnalata, per la prima volta in Liguria, *Obama nungara*, una specie aliena invasiva di origine sudamericana appartenente ai platelminti terrestri, comunemente detti “vermi piatti”.

Nonostante non costituisca alcun pericolo per l’uomo, come ogni specie aliena invasiva essa rappresenta una **criticità per la biodiversità** della regione e, in particolare, per l’ecosistema del suolo, all’interno del quale è predatrice di molluschi gasteropodi come le lumache e di anellidi come i lombrichi.

Lunga fino a 10 cm, non è caratterizzata da un’elevata mobilità: una delle possibili vie di diffusione è costituita dal trasporto internazionale del terriccio per il florovivismo o delle piante ornamentali.

Sebbene già presente in Europa dal 2008 e già segnalata in Italia, il primo ritrovamento in Liguria è frutto di una segnalazione proveniente da un cittadino: questo importante contributo, una volta verificato da esperti, è confluito nella sezione dedicata alle specie aliene invasive del database dell’**Osservatorio regionale della Biodiversità (Li.Bi.Oss)**.

Per facilitare le segnalazioni, dal 2021 è attiva un’app **multiplatforma** che consente, previa autenticazione con SPID o CiE, di inviarle direttamente all’Osservatorio o di consultare quelle già validate e confluite nel database. L’app Li.Bi.Oss. non è scaricabile dai normali store ma, in maniera ancora più facile, andando direttamente al link applibioss.arpal.liguria.it/applibioss/ e seguendo le indicazioni suggerite dal dispositivo per il salvataggio nella schermata preferita.

22 luglio 2024

LA MEDUSA PORPITA PORPITA, nome comune BOTTONE BLU

[Monitoraggio specie aliena: la medusa Porpita porpita – SNPA – Sistema nazionale protezione ambiente \(snpambiente.it\)](#)

L’Arpa Basilicata effettua, tra le sue attività istituzionali, il monitoraggio di alcune delle specie aliene, come la **Porpita porpita**, al fine di comprendere meglio le sue abitudini e il suo impatto sull’ecosistema marino e mettere in atto misure di controllo se necessario.

La Porpita porpita è stata segnalata scientificamente per la prima volta nel 2019 dinanzi la costa ionica di Policoro (MT), ma diviene sempre più presente sulle coste italiane.

Le specie aliene invasive, secondo la definizione dell’Unione Internazionale per la Conservazione della Natura (IUCN), sono “animali, piante o altri organismi che l’uomo ha portato in aree al di fuori del loro habitat naturale, dove si stabiliscono e si diffondono, causando effetti negativi sull’ecosistema locale e sulle specie autoctone”.

Alcune di queste specie sono particolarmente pericolose poiché danneggiano gravemente gli ecosistemi: alterano le catene alimentari, cambiano i comportamenti degli animali, modificano la disponibilità di risorse, perturbano il ciclo dei nutrienti e influenzano la diversità e l’abbondanza delle specie native, aumentando così il rischio di estinzione di queste ultime.

Al fine di monitorare l’espansione delle specie tropicali nel mare lucano della costa ionica e tirrenica, l’Agenzia ha chiesto la collaborazione dei cittadini nel segnalare la presenza di tale specie e, in un’ottica di divulgazione, ha pubblicato sul sito le informazioni su tale specie e ha realizzato un poster esplicativo che ha posizionato in tutti gli stabilimenti balneari della costa ionica e tirrenica.

La modalità della segnalazione viene indicata nel [poster](#)

Come segnalarela:

1. Scatta una foto o un video dell’organismo, assicurandoti di includere una scala di riferimento (ad esempio una moneta o un righello).
2. Annotare la data, l’ora e il luogo del ritrovamento (coordinate GPS se possibile).
3. Descrivere brevemente l’habitat in cui hai trovato l’organismo (ad esempio, tipo di fondale, presenza di altre specie).

4. Inviare la documentazione alla pagina Facebook dell'Arpa Basilicata o all'indirizzo e-mail teresa.trabace@arpab.it.

14 marzo 2024

LA MESANTHURA ROMULEA

[Crostaceo di provenienza australiana segnalato nel porto di Gioia Tauro – SNPA – Sistema nazionale protezione ambiente \(snpambiente.it\)](#)

Nel fondo duro delle acque del porto di Gioia Tauro una nuova specie marina è stata trovata per la prima volta grazie alle indagini al microscopio eseguite da Costanza Lauria, tecnico esperta di monitoraggio degli ambienti acquatici, durante le attività della strategia marina, attuate da Arpa Calabria attraverso il Centro regionale.

Si tratta di *Mesanthura romulea*, un piccolo crostaceo, di provenienza australiana, con un corpo che appare simile a quello di un gambero stretto, lungo circa 1 millimetro costituito da cinque segmenti con estese chiazze dorsali, da marrone a marrone scuro, e una macchia a forma di farfalla sul sesto segmento.

La presenza del genere *Mesanthura* nei mari italiani è stata riportata già nel 2009 nei porti di Taranto e Salerno, nel 2011 nell'isola d'Ischia e nel 2017 in Liguria. Il primo ritrovamento della specie nel fondo duro delle acque del porto di Gioia Tauro è una conseguenza del trasporto di navi mercantili.

Il ritrovamento e la segnalazione della nuova specie non indigena (NIS) rientra in una specifica attività della strategia marina finalizzata, tra le altre azioni a tutela del mare, ad osservare la presenza di NIS per salvaguardare l'equilibrio della biodiversità marina.

Si stima, infatti, che nel Mediterraneo ci siano almeno 837 specie non indigene, il 5% della biodiversità totale (20% per i pesci): una ricchezza specifica 10 volte superiore alla media.

In questo contesto, Arpa Calabria ha focalizzato le sue attività di monitoraggio delle NIS sul Porto di Gioia Tauro, tra i più importanti d'Italia per flusso di merci. Al fine di rilevare l'effettivo apporto di specie non indigene ai preesistenti popolamenti, il Centro regionale di Strategia marina dell'Arpa calabrese indaga le comunità bentoniche, fitoplanctoniche e zooplanctoniche.

Il sistema di osservazione Specie marine aliene è principalmente finalizzato per le attività di osservazione, monitoraggio e per valutare la presenza e l'impatto delle specie marine aliene nel Mediterraneo.

La segnalazione della specie *Mesanthura romulea*, rientra negli obblighi a condividere dati ed informazioni utili per gli esperti ed addetti ai lavori che si occupano della specifica tematica a supporto di attività istituzionali, quali principalmente la direttiva quadro Strategia Marina, per preservare la biodiversità dei nostri mari da invasioni biologiche di organismi bentonici che possono richiedere azioni mirate per il contenimento.

8 agosto 2023

IL GRANCHIO BLU REALE

[Il granchio blu: danno o risorsa? – SNPA – Sistema nazionale protezione ambiente \(snpambiente.it\)](#)

Il granchio blu (*Callinectes sapidus*), largo carapace, fino a 20 cm, di color bruno-verdastro, con macchie biancastre con una lunga spina ai due lati, zampe blu e lunghe chele blu all'estremità, è una specie aliena invasiva per il Mar Mediterraneo.

Originario delle coste Atlantiche dell'America, è stato segnalato la prima volta nel 1949 nel Mediterraneo e negli ultimi anni si è ampiamente diffuso soprattutto in Adriatico, in **prossimità di lagune ed estuari**.

Anche in Toscana il fenomeno si sta diffondendo, soprattutto lungo le coste della Maremma. Negli ultimi giorni si è registrato un aumento eccessivo in termini di esemplari soprattutto nella Laguna di Orbetello, anche se il fenomeno, seppur con numeri inferiori, ha riguardato anche Burano. Numerosi esemplari sono stati ritrovati nelle reti alle Secche di Vada, a Marina di Pisa, alla Foce Arno e all'isola d'Elba.

Questa **specie aliena** è diventata invasiva grazie ai cambiamenti climatici e al riscaldamento delle acque che hanno reso i nostri ambienti più idonei alla sua sopravvivenza e proliferazione.

È un predatore che si nutre di gasteropodi, bivalvi per il 30-40%, crostacei per il 15-20% e per meno del 5% di piccoli pesci, vermi e meduse. Occasionalmente **può cibarsi anche di materiale vegetale e rifiuti**.

Si tratta di una specie altamente competitiva che può comportare danni agli ecosistemi, in particolare, può divenire competitore per gli invertebrati con cui condivide l'habitat grazie alla forte aggressività e alla sua grande capacità natatoria.

Inoltre, presenta una elevata fecondità e un lungo periodo riproduttivo.

Tutto questo fa sì che il granchio blu, in presenza di condizioni ambientali favorevoli, riesca ad avere un enorme successo riproduttivo con un elevato numero di esemplari che determinano eventi come quello registrato presso la Laguna di Orbetello, a Grosseto.

Tra gli effetti negativi della presenza di questa specie è da evidenziare anche l'impatto sulle specie algali di cui può nutrirsi e anche sulla pesca e le attività produttive in genere.

Soprattutto per quanto riguarda la pesca si assiste a danni agli attrezzi, come reti e nasse, e anche al catturato rimasto negli attrezzi.

Per gli allevamenti, invece, la loro voracità porta a una riduzione della disponibilità delle "materie prime" necessarie allo sviluppo delle specie ittiche e a una riduzione del novellame.

Proprio a questo riguardo l'ultimo evento di invasione a Orbetello ha comportato danni consistenti in quanto gli esemplari di granchio blu hanno depauperato il "cibo" per l'allevamento di anguille e orate quali ad esempio vongole, cozze e anche piccole orate, danneggiando la produzione.

Cosa fare per ridurre questa minaccia?

L'eradicazione totale è pressoché impensabile ma una riduzione del numero e quindi una riduzione della minaccia alla biodiversità marina è possibile.

Al riguardo si segnalano gli **studi dell'Università di Siena** sulle caratteristiche organolettiche e tossicologiche delle **carni del granchio blu al fine di utilizzarlo come alimento e consentirne la commercializzazione**.

ARPAT, nell'ambito della la Direttiva europea sulla Marine Strategy, effettua il monitoraggio delle specie non indigene, dette NIS. Tale **monitoraggio** è stato effettuato prima nel porto di Piombino ed attualmente nel porto di Livorno dove, dal 2021, vengono utilizzate anche le nasse per la raccolta degli organismi bentonici, che vivono in stretto rapporto con il fondo marino.

Al momento, nell'ambito di tale attività, non si registrano catture di tale specie.

ALTRI ARTICOLI CORRELATI

4 ottobre 2023 [Granchio blu in Veneto. Le attività in corso – SNPA – Sistema nazionale protezione ambiente \(snpambiente.it\)](#)

29 agosto 2023 [Granchio blu: il sopralluogo in Veneto – SNPA – Sistema nazionale protezione ambiente \(snpambiente.it\)](#)

18 luglio 2023 [Specie aliene, ritrovato un esemplare di granchio reale blu nell'imperiese – SNPA – Sistema nazionale protezione ambiente \(snpambiente.it\)](#)

27 giugno 2023

IL PESCE SCORPIONE

[Attenti al pesce scorpione: due nuovi avvistamenti in Calabria – SNPA – Sistema nazionale protezione ambiente \(snpambiente.it\)](#)

Segnalati nelle acque calabresi due esemplari di pesce scorpione *Pterois miles*, specie aliena originaria del Mar Rosso.

Il primo catturato pochi giorni fa in località 'Le Castella' in provincia di Crotone da pescatori professionisti alla profondità di circa 24 metri. Il secondo avvistato e fotografato il 25 giugno scorso durante un'immersione ricreativa lungo le coste di Marina di Gioiosa Ionica (RC), da un subacqueo a circa 12 metri di profondità.

Gli avvistamenti sono stati prontamente segnalati a ISPRA, alla Capitaneria di Porto di Crotona e al progetto AlienFish dell'Ente Fauna Marina Mediterranea, coinvolti insieme al CNR-IRBIM (Istituto per le Risorse Biologiche e le biotecnologie Marine) nella campagna di allerta denominata *Attenti a quei 4!*

Entrato dal Canale di Suez, il pesce scorpione ha già colonizzato con abbondanti popolazioni i settori più orientali del Mediterraneo e si sta velocemente espandendo verso ovest, favorito dall'aumento delle temperature.

La specie è stata segnalata per la prima volta in Italia nel 2016 nella Sicilia sud-orientale ed è una tra le specie più invasive al mondo, nota per aver colonizzato gran parte delle coste atlantiche occidentali con imponenti impatti ecologici.

La specie è commestibile e possiede carni pregiate, ma è pericoloso maneggiarla perché sulle pinne dorsali, anale e pelviche presenta spine velenose, molto lunghe e sottili.

La puntura di queste spine può creare gravi danni a chi la subisce, in rari casi anche con esito letale. Il veleno si mantiene attivo dalle 24 alle 48 ore dopo la morte del pesce, per cui la pericolosità delle specie resta elevata anche su esemplari morti da diverse ore, quindi riscontrabili anche sul mercato.

Il pesce scorpione, insieme al pesce palla maculato e ai pesci coniglio, è oggetto della campagna '**Attenti a quei 4!**' patrocinata dal Ministero dell'Agricoltura, della Sovranità Alimentare e delle Foreste, Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Ministero della Salute e dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto – con la collaborazione di ISPRA, CNR ed il progetto AlienFish.

I ricercatori dell'ISPRA, del CNR-IRBIM e di Ente Fauna Marina Mediterranea (Progetto AlienFish) invitano chiunque abbia osservato o catturato uno di questi pesci in acque italiane ad inviare eventuali foto/video via WhatsApp al numero dedicato +320 4365210 o attraverso il gruppo Facebook "Oddfish".

ALTRI ARTICOLI CORRELATI

10 agosto 2022 [Attenti a quei 4! I pesci alieni nei nostri mari da conoscere e riconoscere – SNPA – Sistema nazionale protezione ambiente \(snpambiente.it\)](#)

13 giugno 2023 [LAONOME TRIANGULARIS; IL POLICHETE "AUSTRALIANO"](#)

Testo + foto aprendo [Specie aliene, prima segnalazione di polichete "australiano" in Italia – SNPA – Sistema nazionale protezione ambiente \(snpambiente.it\)](#)

Nell'ambito delle attività di monitoraggio previste dal **progetto SeAlien** di cui l'ARPA Lazio è partner, all'inizio di maggio del 2023 il personale tecnico dell'Agenzia ha raccolto 9 esemplari di *Laonome triangularis*, un polichete appartenente alla famiglia dei Sabellidi originario dell'Australia, in un'area adiacente al canale d'ingresso del porto commerciale di Civitavecchia (RM).

L. triangularis nel Mediterraneo è considerata specie alloctona (o specie aliena, o NIS – "Non Indigenous Species") e come tutte le specie aliene pone diversi rischi a carico della biodiversità, dall'alterazione degli ecosistemi marini alla modifica della struttura degli habitat costieri.

L'osservazione fatta dai tecnici ARPA Lazio rappresenta la prima segnalazione in Italia di questa specie che aveva fatto la sua apparizione nel Mediterraneo nel 2009, in Turchia, ed è attualmente considerata invasiva lungo le coste orientali, ma non era mai stata riscontrata nella parte occidentale del bacino.

Gli esemplari di Civitavecchia, di lunghezza variabile tra 16 e 18 millimetri, sono stati raccolti in un'area a fondale fangoso/sabbioso a circa 22 metri di profondità, lo stesso tipo di habitat che *L. triangularis* ha dimostrato di prediligere anche in Australia e Turchia.

Il ritrovamento nelle immediate vicinanze del porto di Civitavecchia (dove sono state già segnalate altre NIS) offre una nuova conferma agli studi che identificano il traffico marittimo commerciale come uno dei principali vettori di circolazione ad ampio raggio di specie aliene (in tale ottica i porti commerciali vengono definiti come "bioinvasion hotspots") e sottolinea ancora una volta la necessità di un costante monitoraggio biologico negli ambienti portuali per prevenire la diffusione delle NIS nel bacino del Mediterraneo.

Il ritrovamento di *Laonome triangularis* da parte dei tecnici dell'ARPA Lazio è stato anche oggetto di un approfondito articolo scientifico pubblicato da "Diversity" e che può essere consultato (in inglese) [a questo indirizzo](#)

.....