

fondato da Pasquale Merola

## La Comunità Europea si è detta pronta ad emanare le nuove direttive in materia Patente a punti anche per gli stranieri?

### L'EDITORIALE

 di **Cristina Monaco**

Gli italiani non sanno rinunciare all'automobile. Si tratta di un dato di fatto, ecco perché questo mese abbiamo deciso di dedicare grande attenzione alla patente a punti e più in generale alla nuova normativa del codice della strada. Sono diversi gli aspetti che sono stati regolamentati e che gran parte degli automobilisti conoscono solo superficialmente. Molto spesso però gli italiani sono indisciplinati o semplicemente poco attenti, quindi è parso quanto mai utile 'ripassare' le più comuni norme della diligenza e della prudenza. A partire dal rispetto della distanza di sicurezza fino all'utilizzo della cintura che è divenuto, complice anche il timore dell'eventuale decurtazione di punti, un obbligo finalmente ottemperato, per passare all'uso dei giubbotti catarifrangenti dei quali tanto si discute ma che poco si conosce. Alzi la mano poi chi ha sentito parlare del Cozart RapinScan. Sembra il nome di un nuovo sistema di antifurto, in realtà è un test immunoenzimatico capace di rilevare la presenza di stupefacenti nel sangue attraverso l'esame della saliva. E' l'ultimo ritrovato a disposizione delle forze dell'ordine per evitare le stragi del sabato sera. Abbiamo cercato in questo numero di sviluppare tutti gli argomenti per offrirvi una visione quanto più generale, e si spera anche utile, possibile su argomenti complessi come quelli relativi alla sicurezza stradale e alle innovazioni introdotte con la nuova normativa. Nel 'Picchio', come sempre del resto, troverete anche approfondimenti su altre materie come la sanità, la triste realtà dei bambini-soldato, l'arte, la politica, la cultura...  
Buona lettura.

 di **Emma De Pascale**

Con la Direttiva 2003/102/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio sono state introdotte alcune misure in materia di sicurezza stradale al fine di ridurre il numero delle vittime di incidenti stradali nell'Unione.

In particolare il provvedimento impegna gli Stati ad adottare gli accorgimenti tecnici necessari per garantire maggiore sicurezza dei pedoni e degli altri utenti vulnerabili della strada prima di una collisione (sicurezza attiva), in caso di collisione (sicurezza passiva) e dopo una collisione, con riferimento agli utenti della strada, agli autoveicoli e all'infrastruttura.

La Commissione Italiana Trasporti ha accolto un emendamento che prevede l'applicazione della patente a punti anche ai cittadini stranieri; una variazione necessaria che coinvolge in particolare gli autotrasportatori che dall'estero transitano in Italia.

Il principio della patente a punti esteso ai non italiani che viaggiano nel nostro Paese, dovrebbe eliminare il rischio di incidenti provocati da automobilisti non soggetti alle nostre normative codicistiche. Infatti, nella sola Europa "dei quindici", le statistiche sono chiare: gli incidenti sono la principale causa di mortalità tra le persone con meno di 45



anni e questo nonostante gli indici siano in flessione. Un'emergenza, dunque, di fronte alla quale l'Unione europea ha da tempo riconosciuto la necessità di intervenire e che ultimamente ha visto un'azione più concreta e coordinata muoversi lungo due

direzioni significative: l'adeguamento tecnico delle infrastrutture e la più ampia condivisione delle soluzioni. Due principi guida che automaticamente mettono in primo piano il mondo della normazione...

segue a pagina 2

### INFRAZIONI AL VIGENTE CODICE: COME RECUPERARE I PUNTI PERDUTI

Con l'entrata in vigore della legge sulla "patente a punti" ad ogni patentato è stato attribuito un bonus di 20 punti dal quale decurtare i punti persi a seguito di alcune delle violazioni al codice della strada. Il problema che ne consegue è quello del recupero dei relativi punti. Nel caso di azzeramento del bonus si ha il ritiro della patente e si deve sostenere un nuovo esame di revisione che certifichi l'idoneità psicofisica e tecnica alla guida. Mentre in caso di perdita parziale dei punti, il governo ha stabilito due modalità per il recupero degli stessi: la prima prevede il ripristino automatico del bonus iniziale di 20 punti qualora, per un periodo di 2 anni, non vengano violate norme che comportano la decurtazione di punti; la seconda, invece, prevede che il recupero dei punti avvenga

mediante la partecipazione a dei corsi di aggiornamento appositamente autorizzati, al termine dei quali non è previsto alcun esame o test. I corsi, che possono essere a cura delle autoscuole e di altri soggetti pubblici o privati attivi nella formazione inerente la sicurezza nella circolazione stradale (per es. l'Automobile Club), sono differenti a seconda dei fruitori. Per i normali possessori di patenti per la guida di ciclomotori e/o auto, il corso da seguire deve durare 12 ore distribuite in un arco temporale non più lungo di 2 settimane consecutive. Se, invece, a dover recuperare i punti sono i possessori di patenti C, D o i titolari di certificato di abilitazione professionale...

segue a pagina 3

#### La novità

Contro le stragi del sabato sera arriva il 'Cozart RapinScan'

a pagina 5

#### Arte

Aperta a Milano la mostra 'Van Dyck. Riflessi italiani'

a pagina 7

#### Politica

Sgarbi ha ufficializzato la nascita del Partito della bellezza

a pagina 6

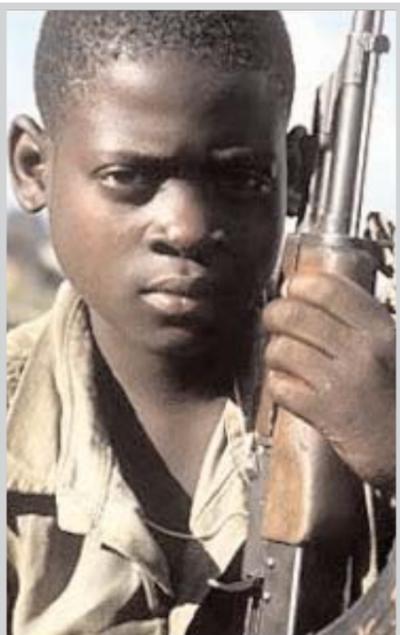
#### L'iniziativa

L'Oms in campo per la sicurezza: 'Nè morti nè feriti sulle strade'

a pagina 3

### La terribile realtà dei bambini soldato

#### E' ora di dire basta: l'Unicef scende in campo



In base alle statistiche effettuate dall'Unicef nel mondo vi sono più di 300.000 bambini che combattono attivamente in circa 41 paesi. La situazione è particolarmente grave in Africa (dove sono impiegati bambini di appena sette-otto anni) e in Asia, ma anche in Europa e in America è consentito reclutare minori negli eserciti. Il fenomeno africano suscita scalpore per le torture inflitte, o addirittura la morte, ai piccoli che rifiutano di combattere o tentano di fuggire dal campo. Amnesty International riporta la testimonianza di una bambina dell'Uganda costretta, dietro minaccia di morte, ad uccidere un suo compagno che aveva tentato di scappare. Dopo tale crimine, le fecero bagnare col sangue della vittima le sue braccia, spiegando a lei e agli altri che in questo modo non avrebbero avuto più paura della morte. Da questa testimonianza si evince che anche le ragazze sono arruolate come soldati, seppur in numero inferiore rispetto ai ragazzi, ed è da porre in rilievo che sono più esposte a violenze sessuali e abusi d'ogni

genere, anche nei paesi industrializzati. E' ora di dire basta all'uso dei bambini soldato per almeno due ragioni importanti: la prima è che trovano in molti casi la morte e, se sopravvivono, riportano in ogni caso conseguenze piuttosto gravi, tali da devastare la vita di un giovane con ferite psichiche e psicologiche difficilmente rimarginabili; la seconda è che questa è una forma di sfruttamento perché i trattati internazionali hanno stabilito che l'età minima per eseguire lavori pericolosi è di 18 anni, e arruolarsi in guerra rientra certo in questa categoria. Ciò è stato stabilito anche nel protocollo opzionale alla convenzione internazionale sui diritti dell'infanzia, datato febbraio 2002. Sono 94 i paesi che l'hanno firmato, 14 quelli che ne hanno dato concreta esecuzione. L'Italia non è tra questi ultimi. Grazie a questo protocollo si è registrato qualche progresso, ma alla pratica di arruolare i bambini soldato non è stata ancora messa la parola fine.

di Margherita Del Vecchio

### L'INTERVISTA

#### Parola all'onorevole Pezzella

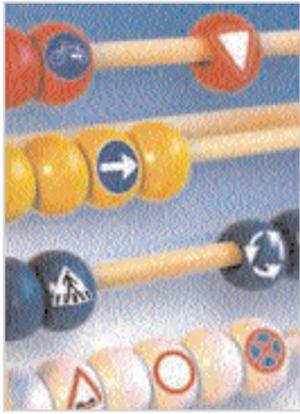


Per la prima volta, grazie all'introduzione della patente a punti, il nostro Paese può disporre di una strumentazione capace di invertire il trend degli incidenti. Nei suoi primi nove mesi di vita, infatti, la patente a punti, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, ha 'salvato' 636 vite. Dal primo luglio 2003, data di entrata in vigore delle nuove norme, al 31 marzo scorso gli incidenti mortali rilevati da Polizia stradale e carabinieri sono stati 2.463, con una diminuzione del 18,4% (in termini assoluti, - 554) rispetto al primo luglio 2002-31 marzo 2003, quando furono 3.017; le vittime, nello stesso periodo, sono state 2.730, a fronte delle 3.366 dell'anno precedente, pari al 18,9% in meno. Nel confronto tra i due periodi (luglio 2003-marzo 2004 e luglio 2002-marzo 2003) diminuiscono anche del 16,6% gli incidenti complessivi (119.768 contro 143.638), del 18,8% gli incidenti con feriti (55.315 contro 68.095), del 14,5% gli incidenti con danni a cose (61.990 contro 72.526) e del 20,4% le persone ferite (81.974 contro 102.966). L'analisi oggettiva di questi risultati, come si può vedere, è estremamente positiva. E tutto questo senza contare i 12000 miliardi di spesa sanitaria risparmiata...

segue a pagina 2

# Illustrati tutti i meccanismi di applicazione della normativa vigente

## La nuova legge: quello che bisogna sapere



Introdotta il 30 giugno la patente a punti non ha mai smesso di far parlare di sé e rimane ancora per molti automobilisti una fonte di angosce, ansie ed incertezze. Si rendono, pertanto, necessarie alcune precisazioni in ordine ai meccanismi di applicazione della normativa vigente in materia.

Al momento del rilascio della patente viene attribuito un punteggio di venti punti che subisce riduzioni se si incorre in una violazione delle norme stradali. In particolare, al momento dell'accertamento della violazione, il cui punteggio viene indicato nel verbale di contestazione, e compiuta la registrazione della decurtazione nell'archivio nazionale degli abilitati alla guida, l'utente riceve al proprio domicilio una comunicazione dell'avvenuta decurtazione. Se il conducente non è identificato, la decurtazione del punteggio è posta a carico del proprietario del veicolo, salvo che questi non comunichi, entro 30 giorni, l'identità della persona che era alla guida. Qualora vengano accertate contemporaneamente più violazioni, per le quali è prevista la decurtazione di punteggio e nessuna sanzione accessoria di sospensione o di revoca della patente, dovranno essere detratti al massimo 15 punti.

Per i conducenti che hanno conseguito la patente dopo il 1 ottobre 2003 ogni violazione comporta riduzione di punteggio in misura doppia (qualora le violazioni siano commesse entro i primi tre anni dal rilascio della patente). Ai titolari di patente che per almeno due anni hanno mantenuto 20 punti è previsto l'accreditamento di 2 punti fino ad un massimo di 10.

Il punteggio perso può essere recuperato, fino a 6 punti, frequentando appositi corsi e fino a 9 punti per i conducenti titolari di abilitazione professionale correlata alle patenti di categoria B, C, C E, D, D E. Nel caso in cui si perdono tutti i punti è disposta la revisione della patente di guida, ossia il conducente è invitato con lettera recapitata al suo domicilio a ripetere gli esami previsti per il rilascio della patente. La revisione della patente deve essere effettuata entro 30 giorni dal momento in cui perviene la comunicazione che la dispone. Durante questo periodo il conducente può continuare a circolare. Se, però, non si presenta a sostenere gli esami di revisione la patente è sospesa e non può più circolare fino a quando non li ha superati con esito favorevole. La mancanza, invece, per il periodo di due anni consecutivi, di perdita di punteggio determina la nuova attribuzione del completo punteggio iniziale.

È infine garantito agli utenti la possibilità di conoscere lo stato del proprio punteggio, telefonando, al costo di una telefonata urbana e da un telefono di rete fissa, al numero verde 848 782 782.

*Elvira Allegretta*

### Arriva nelle scuole il patentino per i ciclomotori

Dopo l'introduzione della patente a punti con la quale si è tentato di punire più severamente gli automobilisti indisciplinati, adesso si passa ai motorini. Dal primo luglio 2004 per mettersi alla guida di un ciclomotore da 50 cc. occorrerà il patentino che sarà obbligatorio non solo per i ragazzi dai 14 ai 18 anni, ma anche per i maggiorenni non ancora patentati.

Le maggiori novità riguardano le modalità con cui conseguire il patentino. Grazie ad una convenzione con il ministero dell'istruzione nelle scuole medie inferiori e superiori, per il prossimo anno scolastico, saranno organizzati dei corsi di educazione stradale per gli allievi. Le lezioni riguarderanno non solo la segnaletica e le norme di circolazione e comportamento, ma anche l'educazione al rispetto della legge e della convivenza civile. Il corso durerà venti ore e al termine i partecipanti sosterranno un esame teorico, tipo test, alla presenza di un funzionario della motorizzazione civile. Le lezioni e tutto il materiale didattico necessario saranno interamente gratuiti e i ragazzi dovranno versare solo le tasse per il rilascio del patentino. Il corso, infatti, verrà pagato con il 7,5 % dei proventi delle multe che passeranno diversamente nelle casse del ministero dell'istruzione. La guida senza patentino comporterà una multa di 516 € ed il fermo del veicolo per 60 gg.

La Polizia di Stato ha, al riguardo, anche organizzato dei corsi di formazione on line per preparare i giovani a conseguire il patentino. La guida on line, disponibile sul sito della Polizia di Stato, si compone di una parte puramente teorica per spiegare le regole da seguire e il comportamento da tenere nelle diverse situazioni. La seconda sezione è pratica e comprende una simulazione della prova d'esame: dieci quiz a risposta multipla sulle regole e i segnali stradali per completare la preparazione; alla fine del test, infatti, sarà asse-

gnato una sorta di voto. Si tratta di un modo senza dubbio simpatico, ma anche molto utile, per spronare i ragazzi a conseguire il patentino. Si pone, inoltre, creare un archivio di ciclomotori, un po' come quello già esistente per gli autoveicoli. In pratica chi ha un motorino dovrà dotarsi di una vera e propria targa e non più del semplice contrassegno di circolazione. La targa sarà personale e verrà conservata in caso di vendita del ciclomotore, ma occorrerà comunque registrare il passaggio di proprietà presso gli uffici competenti. All'atto di immatricolazione si specificherà con un apposito certificato anche se il veicolo è idoneo al trasporto di due persone.

**Simona Campaniello**

### LA TABELLA DELLE PENALITÀ

VIOLAZIONE	PUNTI
<ul style="list-style-type: none"> <li>Gare in velocità con veicoli a motore</li> <li>Circolazione contromano in curva, con scarsa visibilità o su strada con carreggiate separate</li> <li>Guida sotto l'effetto di droghe o in stato di ebbrezza e rifiuti di accertamenti</li> <li>Omissione di soccorso nel caso di incidente con danni alle persone</li> <li>Trasporto di merci pericolose senza autorizzazione o mancato rispetto delle condizioni previste</li> <li>Violazione delle norme generali previste per il trasporto di merci pericolose</li> <li>Inversione di marcia in autostrada o circolazione sulla corsia di emergenza e su quelle di accelerazione e decelerazione</li> <li>Mancato uso o uso difforme del cronotachigrafo e del limitatore di velocità</li> <li>Eccesso di velocità superiore ai 40 km/h</li> <li>Fuga nel caso di incidente con danni alle persone</li> </ul>	10
<ul style="list-style-type: none"> <li>Uso in autostrada della corsia di emergenza e delle corsie di accelerazione e decelerazione al di fuori dei casi consentiti</li> </ul>	8
<ul style="list-style-type: none"> <li>Violazione delle disposizioni sull'incrocio tra veicoli nei passaggi ingombri o su strade di montagna da cui sia derivata collisione e reiterate nell'arco di 2 anni</li> <li>Mancato rispetto delle regole del sorpasso</li> <li>Mancata osservanza dell'obbligo di dare precedenza</li> </ul>	5
<ul style="list-style-type: none"> <li>Guida contromano</li> <li>Mancata adozione delle necessarie cautele nel caso di caduta del carico</li> <li>Trasporto di un numero di persone superiore a quello consentito su veicoli diversi dalle autovetture affidati abusivamente a terzi</li> <li>Mancato uso delle lenti ove prescritte</li> <li>Uso del cellulare durante la guida</li> <li>Circolazione in autostrada o superstrada con veicoli non consentiti</li> </ul>	4
<ul style="list-style-type: none"> <li>Eccezione della massa complessiva del veicolo rispetto a quella prevista</li> </ul>	da 1 a 4
<ul style="list-style-type: none"> <li>Violazione degli obblighi verso funzionari, ufficiali e agenti</li> <li>Violazione delle regole di uso dei proiettori di profondità</li> <li>Inosservanza delle disposizioni sulla sistemazione del carico</li> <li>Inosservanza delle disposizioni su trasporti eccezionali</li> <li>Trasporto di un numero di persone superiore a quello consentito su veicoli diversi dalle autovetture</li> </ul>	3
<ul style="list-style-type: none"> <li>Eccesso di velocità di oltre 10 km/h e fino a 40 km/h</li> <li>Inosservanza dei segnali ad eccezione di quelli di divieto di sosta e di fermata</li> <li>Inosservanza delle disposizioni sull'uso delle luci di segnalazione dei veicoli e dei ciclomotori</li> <li>Violazione delle norme di comportamento in caso di inversione di marcia o altre manovre pericolose</li> <li>Ingombro della carreggiata</li> <li>Mancata segnalazione di veicolo fermo</li> <li>Inosservanza delle disposizioni sul traino di veicoli in avaria</li> <li>Trasporto di un numero di persone superiore a quello consentito su autovetture</li> <li>Mancato rispetto dei periodi di guida e di pausa per gli autotrasportatori</li> <li>Mancato rispetto dei periodi di guida e di pausa per gli autotrasportatori o mancato possesso dell'estratto del registro di servizio o della copia dell'orario di servizio</li> <li>Traino di veicoli in autostrada</li> <li>Violazione delle disposizioni relative alle limitazioni della circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali</li> <li>Violazione delle disposizioni relative ai comportamenti durante la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali</li> <li>Violazione dell'obbligo di lasciare libero il passo nel caso di presenza sulla carreggiata di una macchina con dispositivi di allarme sonoro o luminoso acceso e violazione del divieto di avvantaggiarsi nella marcia seguendo olo</li> <li>Mancata osservanza dei periodi di riposo e guida per gli autotrasportatori di trasporti professionali</li> <li>Inosservanza di altre disposizioni in caso di incidente</li> </ul>	2

fonte: internet

### PATENTE A PUNTI ANCHE PER GLI STRANIERI?

... segue dalla prima

... Ciononostante la sicurezza stradale rimane sempre un tema tutt'altro che esaurito ed è reso anzi incandescente da un continuo stato di emergenza. Esso - ricordiamo - riguarda uniformemente tutto il territorio dell'Unione europea, con i suoi 375 milioni di utenti della strada - di cui 200 milioni detentori di regolare patente di guida - con i suoi 4 milioni di chilometri di strade percorsi da circa 200 milioni di veicoli e un volume di traffico che in trent'anni si è triplicato. Nonostante il livello generale di sicurezza cresca lentamente ma costantemente e benché la Comunità abbia pro-

dotto negli anni un cospicuo intervento legislativo forte con più di cinquanta direttive di normalizzazione tecnica, tuttavia a tutt'oggi rimane un sensibile deficit di azione comune, appunto a livello comunitario. Emblema di queste perduranti difficoltà, che come abbiamo visto hanno qualche eco anche nel mondo della normazione tecnica, è per esempio la mancata armonizzazione dell'alcolemia massima consentita per chi guida, argomento in discussione da dodici anni (in Italia il tasso alcolemico massimo era stato prima fissato a < di 0,8 g/l per poi essere ridotto ulteriormente a < di

0,5 g/l; negli altri paesi UE - tra varie differenziazioni - il TA varia tra 0,8 e 0,2 g/l). L'intervento dell'UE non può dunque che avvenire a tutto campo, sia tramite una politica di prevenzione che preveda percorsi di educazione stradale (specie per quella fascia di età tra i 18 e i 24 anni considerata più a rischio) e formazione continua per conducenti privati e professionali, sia tramite l'incremento allo sviluppo di veicoli più sicuri (l'armonizzazione tecnica gioca in questo contesto un ruolo centrale), sia infine tramite il miglioramento delle infrastrutture stradali. Per dare maggior

efficacia a questi pur lodevoli intendimenti, la Commissione propone l'adesione da parte di tutti i soggetti interessati - aventi potere decisionale - ad una carta europea sulla sicurezza stradale. Grande è dunque la spinta alla unificazione e alla armonizzazione che il problema della sicurezza stradale impone a tutti gli Stati Membri; una questione che è destinata ad avere un ruolo sempre più centrale nell'agenda dei lavori della Commissione, anche in vista del prossimo allargamento dell'Unione a Stati che in materia di strade e sicurezza scontano un deficit antico.

IL PASSEGGERO DA LUI TRASPORTATO NON INDOSSAVA LA CINTURA DI SICUREZZA, CONDANNATO UN GIOVANE

## Le responsabilità del conducente confermate dalla Corte di Cassazione

"Il conducente dell'autoveicolo è corresponsabile delle conseguenze del mancato uso delle cinture di sicurezza da parte del passeggero." E' quanto ha stabilito di recente la Corte di Cassazione con una sentenza pronunciata l'11 marzo 2004 accogliendo l'istanza dei genitori di una giovane donna, ora in coma irreversibile in seguito ad un incidente stradale avvenuto quasi 12 anni fa.

La ragazza all'epoca dei fatti aveva 27 anni e stava viaggiando in auto con un amico, all'improvviso l'autovettura è uscita di strada ed è andata a sbattere contro un muro. La donna è stata sbalzata fuori dell'auto per alcuni metri andando ad urtare con il capo sull'asfalto e procurandosi gravi lesioni. Il caso è stato portato prima dinanzi al Tribunale di Ragusa, poi alla Corte d'Appello di Catania ed infine alla Corte di Cassazione che ha condannato il giovane conducente dell'autovettura al pagamento di un ingente risarcimento danni.

Due sono stati i termini utilizzati nella sentenza: prudenza e diligenza. Ed è a questi che, secondo la Corte di Cassazione, il ragazzo doveva appellarsi avendo notato che la sua giovane compagna non aveva indossato la cintura di sicurezza. "Il conducente di un autoveicolo non può porre o tenere in circolazione lo stesso, se si è reso conto



che qualcuno dei trasportati non si conforma alle regole stabilite dalla normativa sulla circolazione stradale."

Così si legge nella sentenza che tiene conto dell'articolo 172 del codice della strada che obbliga il passeggero (ed il conducente) ad allacciare la cintura di sicurezza, accertando la responsabilità del conducente, che avrebbe dovuto imporre l'u-

tilizzo alla compagna, anzi avrebbe dovuto "in caso di renitenza, anche rifiutare il trasporto o sospendere la marcia". A questo punto occorre però fare un po' di chiarezza ricapitolando alcuni tratti essenziali della disciplina che stiamo trattando. Il conducente ed il passeggero hanno l'obbligo di usare la cintura di sicurezza. Se però chi siede accanto a noi si rifiuta di usare il dis-

positivo di sicurezza, anche in caso di controllo da parte delle forze armate, la responsabilità ricade anche sul conducente. Ma l'obbligo di quest'ultimo non si ferma solo dinanzi ad un posto di blocco, la situazione è ben più complessa. Risulta essere, infatti, responsabile per il risarcimento nei confronti del trasportato che, in auto col primo, non indossando le cinture di sicurezza, abbia subito danni o lesioni nel corso del tragitto.

Perché? La Corte di Cassazione è stata chiara al riguardo, rimarcando le disposizioni del codice e stabilendo che il conducente deve imporre al passeggero l'utilizzo del sistema di sicurezza, in caso contrario deve sospendere la manovra o il trasporto. Ritornando alla sentenza che ha fatto tanto discutere in quanto forse per la prima volta il passeggero o chi per lui agisce nei confronti del conducente, il giudice ha stabilito che il danno subito dalla donna che si trova al momento in coma, sia da ascrivere per il 50% al mancato uso delle cinture di sicurezza, ripartendo la responsabilità in ragione del 20% a carico del conducente e del 30% a carico del passeggero; condannando di fatto il giovane al pagamento di quasi un milione e mezzo di euro ai genitori della sua compagna.

di Cristina Monaco

### GIORNATA MONDIALE DELLA SICUREZZA, IN CAMPO L'OMS



'7 aprile: io ci provo. Né morti né feriti sulla strada'. E' stato questo lo slogan utilizzato dall'Acì che ha aderito alla giornata mondiale della Salute dedicata alla sicurezza stradale. Un'iniziativa che ha coinvolto forze dell'ordine, le amministrazioni comunali di tutta Italia e le associazioni di categoria che si sono impegnate a far rispettare, in modo ancor più pressante del solito, la normativa e a promuovere una serie di iniziative volte alla diffusione delle buone abitudini stradali, partendo, perché no, anche dalle scuole coinvolgendo gli studenti. Ogni anno nel mondo si registrano 1.300.000 vittime della strada, per un costo sociale di 518 miliardi di dollari. Per rendere ancora più l'idea della portata di questa situazione l'Acì ha usato un paragone davvero calzante e allarmante: "E' come se ogni anno venisse cancellata l'intera popolazione di una città come Milano". Se esaminiamo i dati relativi all'Italia e all'Unione Europea, ci accorgiamo che appaiono quasi bollettini di guerra. Le cause principali dei sinistri stradali sono il mancato rispetto della distanza di sicurezza, guida distratta, eccesso di velocità. Per rendere ancora più completa l'analisi sono stati presi in esame anche

i costi sociali: 34 miliardi di euro l'anno, più del doppio dell'ultima Finanziaria. Proprio per porre un freno a questa situazione l'Organizzazione Mondiale della Sanità ha deciso di dedicare la giornata mondiale della Sanità alla sicurezza stradale. Una scelta che ha trovato molte adesioni, prima tra tutte quella dell'Acì e che ha visto la partecipazione attiva delle forze dell'ordine e dei Comuni italiani. La giornata non è stata solo dedicata a promuovere l'informazione sulla nuova normativa, con la novità dell'introduzione della patente a punti, ma anche alla distribuzione di materiale informativo sulle più comuni regole del buonsenso da applicare quando si è alla guida o quando ci si accinge a partire. Iniziando dalla posizione giusta da tenere al volante, dal rispetto dei limiti di velocità e della distanza di sicurezza (a parte la paura di multe è buona norma non superare i limiti imposti per non mettere a repentaglio la propria vita e quella degli altri), dal comportamento da tenere in caso di nebbia, ghiaccio sul manto stradale o forte pioggia. Sono regole che si insegnano nelle scuole guida ma che, acquistata una certa sicurezza al volante, accantoniamo o peggio ancora dimentichiamo. Per coloro i quali poi vogliono imparare a dominare l'auto nelle situazioni di emergenza le scuole guida, o anche l'Acì, organizzano poi corsi specifici. Altro fattore da tenere in considerazione è che i controlli non sono un optional e che l'auto ha bisogno di essere revisionata. Per legge occorre far revisionare la vettura entro quattro anni dalla data di immatricolazione e, successivamente, ogni due anni. E' buona norma poi far controllare regolarmente i pneumatici, gli ammortizzatori (che garantiscono aderenza alla strada), il livello dell'acqua e dell'olio. La prudenza, il rispetto del codice della strada e la revisione dell'auto sono fondamentali per evitare incidenti stradali.

di Paolo Falcombello

### OBBLIGATORIO L'USO DEI GIUBBOTTI

Dal 1° aprile, in base al Decreto legge del 27 giugno 2003, gli automobilisti hanno l'obbligo di dotarsi di dispositivi ad alta visibilità da tenere a bordo del veicolo e da usare in caso di bisogno. Il comma 9 dell'articolo 3 (modifiche delle norme di comportamento) parla di: "Dispositivi retroriflettenti o luminosi che rendano visibile il soggetto che opera". Stiamo parlando dei così detti gilet ad alta visibilità che, la persona costretta ad abbandonare il veicolo, dovrà indossare per rendersi immediatamente visibile agli altri automobilisti (ad esempio posizionando il "triangolo" per segnalare il mezzo fermo sulla carreggiata).

Sulla G.U. del 3 gennaio 2004 è stato pubblicato il DM che definisce le caratteristiche tecniche del dispositivo ad alta visibilità previsto dall'art. 162, comma 4-ter, del Codice della strada. Tale decreto rinvia alla normativa tecnica EN 471 che definisce i colori ammessi, il dettaglio delle superfici e le caratteristiche cromatiche e di riflettanza delle strisce. Il fabbricante dell'indumento deve richiedere ad un organismo di controllo, autorizzato dal Ministero delle Attività Produttive, un attestato che certifichi che il "dispositivo di protezione individuale" è stato realizzato in conformità alle disposizioni del decreto legislativo 475/92. L'organismo di controllo verifica la documentazione tecnica di fabbricazione con la norma EN 471: 1994 per gli indumenti ad alta visibilità. Il fabbricante, poi, deve rilasciare una dichiarazione di conformità CE con cui garantisce la conformità dei dispositivi al decreto legislativo 475/92, e applica il marchio CE previsto dall'art. 12 dello stesso decreto. L'indumento è dotato di una etichetta di segnalazione su cui è riportata la marcatura CE, l'identificazione del produttore, l'indicazione del tipo di prodotto, il riferimento alla norma EN 471, l'indicazione della taglia (in conformità alla norma EN 340), un pittogramma segnalante le prestazioni di fluorescenza e retroriflettanza del dispositivo e le istruzioni di lavaggio.

All'interno della confezione troveremo anche una nota informativa su cui deve



essere riportato il marchio CE (facoltativo); l'identificazione del produttore o del suo rappresentante in territorio Comunitario completa d'indirizzo; l'indicazione del tipo di prodotto, nome, indirizzo, numero d'identificazione degli organismi intervenuti durante la certificazione del dispositivo; il riferimento alla norma EN 471; un pittogramma con le prestazioni di fluorescenza e retroriflettanza dell'indumento; le istruzioni d'uso che indichino: come indossare e togliere il dispositivo, come pulirlo, a quanti processi di pulizia sia possibile sottoporlo senza sminuirne le prestazioni e la spiegazione dei simboli di lavaggio riportati in etichetta (tali simboli, comunque, devono essere riportati anche sulla nota informativa). La corsa ai gilet è cominciata, ma bisogna stare attenti ad acquistare solo dispositivi omologati che rispettino tutti gli standard di sicurezza imposti dalla normativa europea EN471 per i requisiti di alta visibilità. Tali indumenti sono di colore sgargiante (giallo o arancio) e presentano due fasce in materiale fluorescente e retroriflettente che s'illumina e riflette le fonti di luce con cui viene a contatto. I trasgressori saranno puniti con una sanzione pecuniaria minima di 33,60 euro e con la decurtazione di due punti dalla patente di guida. "La nuova norma - ha dichiarato Stefano Zilla, direttore dell'Automobile Club di Caserta - è ovviamente orientata alla sicurezza della circolazione stradale e renderà le nostre strade ancora più sicure soprattutto in condizioni di scarsa visibilità".

di Andrea Di Lucca  
a cura dell'Automobile Club di Caserta

### La procedura corretta per la demolizione delle autovetture

La 'rottamazione', questo il gergo comune per indicare la procedura corretta per disfarsi della propria autovettura a fine vita fa capo al nuovo D.lgs 24giugno 2003, n. 209 che testualmente recita: "Il veicolo destinato alla demolizione è consegnato dal detentore ad un centro di raccolta ovvero, nel caso in cui il detentore intende cedere il predetto veicolo per acquistarne un altro, è consegnato al concessionario o al gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato, per la successiva consegna ad un centro di raccolta". Al momento della consegna del veicolo ai centri autorizzati viene rilasciata al proprietario dell'autoveicolo un'appro-

sita dichiarazione di presa in carico, attraverso la quale le responsabilità civili, penali e amministrative vengono traslate. A causa del valore di mercato nullo o negativo del veicolo fuori uso, il detentore non incorre in spese, fatti salvi i costi documentati relativi alla cancellazione del veicolo dal Pubblico registro automobilistico (P.R.A.), e quelli relativi al trasporto dello stesso veicolo o direttamente al centro di raccolta (autodemolitore). La cancellazione al P.R.A. deve essere effettuata dal concessionario, dal gestore della succursale, dalla casa costruttrice, nel caso in cui il veicolo venga a loro consegnato; oppure direttamente dal centro di rottamazio-

ne. L'impegno alla cancellazione dal Pubblico registro fa parte del documento di presa in carico. Nel caso in cui il veicolo non sia consegnato direttamente all'autodemolitore gli estremi della ricevuta dell'avvenuta denuncia e consegna delle targhe, del certificato di proprietà e della carta di circolazione relativi al veicolo devono essere depositati agli appositi centri autorizzati. Sarà così rilasciato un certificato di avvenuta rottamazione, che entro sessanta giorni dalla consegna del veicolo sarà trasmesso al concessionario, succursale o automercato che lo invierà a sua volta all'ex detentore, conservandone una copia.

di Mauro Mirto

# Automobilisti più tutelati con la nuova normativa

E' particolarmente elevato il numero degli incidenti verificatisi prima dell'entrata in vigore del vigente codice della strada

'Un morto e 3 feriti sulla A1'; '3 morti e 5 feriti sulla A4', 'Scontro sulla A2: tra le vittime una bimba di pochi mesi': queste alcune notizie di cronaca nera diffuse ultimamente, oramai gli incidenti stradali all'ordine della cronaca quotidiana! In base ad alcuni dati ACI si è riusciti a sapere che nei sinistri stradali ogni anno nel mondo 1.300.000 persone perdono la vita e milioni e milioni sono i feriti. In Europa muoiono oltre 50.000 persone e migliaia sono i feriti di cui circa 150.000 restano invalidi per la vita. Nel 2002 solo in Italia per un totale di 237.812 incidenti si sono verificati 6.736 decessi e i feriti sono arrivati a 337.878, praticamente un morto ogni ora e 18 minuti!

Dati tragici ma reali, se si pensa poi alle cause si riconosce l'assurdità della cosa, il più delle volte (58,2%) gli incidenti sono causati dai conducenti stessi, oppure dai pedoni (1,9%) e infine da difetti del veicolo (0,1%)!

Quelli più frequenti si verificano nei week-end, e

sono di ragazzi che fanno ritorno da discoteche o di persone che partono o tornano dalla classica gita del fine settimana, cause primarie sono l'elevata velocità e la guida distratta. Spesso si accelera l'po' di più forse per arrivare prima non rispettando i limiti, non rispettando le norme di sicurezza, si parla al cellulare o si discute vivamente con i passeggeri e tutto ciò a volte crea disagi fino ad arrivare addirittura all'incidente dove qualche innocente può perdere la vita. Non si può tacere sugli scontri con i conducenti dei mezzi a due ruote che infrangono le regole di continuo, sempre senza casco o se lo hanno è slacciato, si supera a destra, si passa con il rosso, una guida da brividi che può anch'essa creare sinistri.

Altre cause possono essere le auto vecchie che spesso cedono, e le strade dissestate, mal illuminate con segnaletica carente e con asfalti scivolosi già alle prime gocce di pioggia perché realizzati con materiali scadenti.

Il 7 Aprile è stata la giornata mondiale della sicurezza stradale basata sulla triade: uomo, veicolo e strada; idea offerta dal ministero dei trasporti con lo slogan "né morti, né feriti sulle strade in questo giorno". Buoni i risultati ottenuti con la patente a punti entrata in vigore lo scorso luglio e che in base ai primi dati ha già portato migliaia di morti e di feriti in meno! Solo nel periodo 1 luglio -31 gennaio 2003/04 si sono registrati 20.000 incidenti in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno 2002/03, dato rassicurante anche se ancora drammatico.

	al 31.1.03	al 31.1.04	differenza
incidenti mortali	2491	2029	-462
deceduti	2770	2255	-515
incidenti con feriti	55795	44572	-11223
feriti	84557	65937	-18620
incidenti condanni a cose	58621	48970	-9651

Che la patente a punti sia stata la nostra salvezza? Evidentemente ha realmente puntato sull'io dei conducenti dei mezzi a 2 e a 4 ruote, che forse per paura di perdere i venti punti disponibili, perché resisi conto che la vita è preziosa e non vale la pena perderla inutilmente, appaiono molto più disciplinati e rispettosi delle normative attuali e da attuare. Cinture sempre allacciate per ogni passeggero del veicolo, fari accesi anche di giorno, nelle aree extraurbane, nel

rispetto dei nuovi limiti di velocità, e giubbotto fosforescente in caso di avaria del veicolo, e per i guidatori dei ciclomotori, patentino obbligatorio a 14 anni, casco sempre ed allacciato anche per il passeggero, se il mezzo consente (dai 150cc in su); fatto sta che pur essendo stata accolta con diffidenza la patente a punti si è rivelata un rimedio abbastanza efficace per la sicurezza stradale.

di Maria Paola Oliva

CIRCOSTANZE CONDUCENTE	incidenti %	morti %	feriti %
MANCATA DISTANZA DI SICUREZZA	9.5	4.9	10.5
GUIDA DISTRATTA	8.7	8.1	8.5
ECESSO DI VELOCITA'	8.4	12.9	9.2
NON PRECEDENZA A DESTRA	6.4	1.5	5.4
NON RISPETTO SEGNALE PRECEDENZA	5.4	1.5	5.5
NON RISPETTO STOP	5	1.8	5.1
CONTROMANO	2.2	9.2	2.5
STATO PSICOFISICO	1.1	2.8	1.2
EBREZZA ALCOOL	0.8	1	0.8
ALTRE CIRCOST. PSICOFISICHE	0.3	1.6	0.3
CIRCOSTANZE PEDONE	1.9	3.6	1.5
ATTRAVERSAMENTO IRREGOLARE	1.2	2	0.9
ALTRO	0.7	1.6	0.6
CAUSE PER DIFETTI VEICOLO	0.1	0.3	0.1



## INTERVISTA AL RELATORE DELLA NUOVA LEGGE SULLA PATENTE A PUNTI

... segue dalla prima

... A tal proposito, abbiamo ritenuto opportuno intervistare uno dei protagonisti principali di questa legge "salvavite", l'On Antonio Pezzella, parlamentare napoletano nonché Responsabile Nazionale Trasporti di Alleanza Nazionale, che è stato il relatore della legge sulla patente a punti.

On Pezzella, come giudica i risultati della nuova patente a punti dopo nove mesi dalla sua introduzione?

"Il bilancio è senz'altro positivo. I dati sono certamente confortanti, ma c'è ancora moltissimo da fare. Fintanto che ci sarà un solo morto sulle strade a causa di un incidente non saremo pienamente soddisfatti. Come ha sottolineato in queste ore anche il nostro Presidente della Repubblica, Carlo Azeglio Ciampi, è inaccettabile la strage quotidiana per gli incidenti. Sedici morti al giorno, sono un numero spaventoso e socialmente inaccettabile. Tuttavia, come ha rimarcato a più riprese lo stesso Ciampi, non si possono disconoscere i meriti del nuovo codice della strada. La patente a punti ha fatto un vero miracolo, visto che ha modificato un generale e radicato comportamento indisciplinato degli italiani. Soprattutto al Sud, basta portare ad esempio la città di Napoli, la sottrazione dei punti ha molto funzionato da deterrente. Certo, è anche vero che proprio nelle nostre realtà, c'è stata, dopo le prime irrepressibili settimane, un clima di lassismo, con un ritorno alle vecchie e cattive abitudini che, tuttavia, è un elemento fisiologico ogni qualvolta si introducono nuove norme sanzionatorie. Ma non per questo mi sembra il caso di fare del terrorismo psicologico"

Ammette, quindi, che gli italiani, anche parzialmente, stanno riprendendo a commettere infrazioni?

"Quello che accade va valutato nell'arco di un anno, perché, ad esempio a gennaio e nel periodo di ferragosto si fanno più incidenti per via delle peggiori condizioni atmosferiche e per l'intasamento caotico di arterie che si trovano in zone turistiche regolate solitamente a ritmi di viabilità più tranquilli".

Forse sarebbe più giusto dire che i controlli non devono diminuire.

"Certo, siamo ben coscienti che non si deve abbassare la guardia: i controlli sono alla base di tutto. Gli imperativi, in tal senso, restano quelli di sempre: massima sorveglianza e tolleranza zero".

Cosa pensate di fare per migliorare ulteriormente la sicurezza stradale?

"La sicurezza stradale è una delle priorità programmatiche su cui è impegnato il Governo Berlusconi, nella profonda convinzione che infrastrutture moderne e sicure possono risolvere ben poco se utilizza-

te da utenti imprudenti e poco rispettosi delle regole, e che l'educazione e la prevenzione siano quindi strumenti fondamentali nell'affrontare il problema dell'incidentalità stradale. L'introduzione della patente a punti, da questo punto di vista, sta certamente dando dei risultati incoraggianti, in termini di incidentalità ridotta e di miglioramento dei comportamenti generali, portandoci, tanto per stare in argomento, sulla 'strada giusta' per il raggiungimento dell'obiettivo fissato dalla Comunità Europea e accolto dal Consiglio nazionale per la Sicurezza stradale di ridurre del 50% gli incidenti stradali entro il 2010". Fermo le innovazioni della nuova patente a punti che sono indirizzate a regolare soprattutto il comportamento degli automobilisti indisciplinati (a breve ci sarà anche l'introduzione del patentino per i giovani centauro), bisogna migliorare le strade e la pubblicità. Molte volte gli incidenti non sono provocati solo dal comportamento di chi guida. Curve troppo strette, asfalto rovinato, incroci pericolosi, segnaletica non sempre a

posto, con cartelli sbagliati o poco

visibili. Così come ritengo impor-

te anche una maggiore e più

incisiva campagna istituzionale

pubblicitaria sulla sicurezza strada-

le e sulle nuove norme del codice

della strada. Bisogna, insomma,

creare una 'cultura' della sicurezza

che parta dalla scuola".

Sta dicendo, quindi, che dopo la

patente a punti, continuerete la

vostra battaglia sulla sicurezza?

"Ripeto, si può fare di più e si deve

fare di più per raggiungere gli

obiettivi previsti (risparmio di

vite umane e di spesa pubblica),

ma un fatto è certo: questo

Governo ha avuto il merito, per la

prima volta in Italia, di avviare una

seria e concreta politica sulla sicu-

rezza. Ad An, caparbia sostenitrice

della patente a punti nonché 'relat-

trice' del testo, il merito particolare

di aver modellato in positivo la

legge e portato a lieto fine l'iter sia alla Camera che al Senato, il tutto in tempi brevissimi e con l'insolita 'convergenza' della stessa opposizione di centrosinistra. Tale e tanto è stato il riflesso positivo derivato dall'introduzione della patente a punti che molti Paesi stranieri guardano oggi l'Italia con ammirazione, come un paese che cambia, come modello da seguire. E tutto questo senza contare gli investimenti previsti dal Governo in ambito infrastrutturale e di aumento degli organici e di mezzi delle forze dell'ordine, che sosterranno ulteriormente la politica complessiva sulla sicurezza. Resta poi ancora tutto da studiare e da elaborare l'aspetto connesso delle tariffe delle polizze auto. Il Governo potrebbe, già a partire dal prossimo anno, lavorare per trovare un accordo con le compagnie assicurative e le associazioni di categoria interessate, per cercare di 'calmierare' i premi in relazione ad una oggettiva diminuzione dell'incidentalità.

di Giovanni Battista Di Matteo

... segue dalla prima

## COME RECUPERARE I PUNTI PERDUTI

... questi devono seguire un corso della durata di 18 ore, ripartibili nell'arco di 4 settimane. Diverso è anche il numero dei punti recuperabili: 6 coi corsi dedicati a normali automobilisti e 9 per gli autisti di professione. Ai corsi non possono partecipare più di 25 persone e non è prevista la possibilità di seguire corsi on-line o in video conferenza. Si rientra in possesso dei punti solo col completamento del ciclo del corso, per cui, le eventuali ore di assenza fatte durante il corso, che non possono essere più di 4 (pena la nullità dello stesso), devono essere recuperate al corso successivo. A corso terminato viene prodotto un attestato in duplice copia: una da rilasciare all'automobilista e l'altra da inviare entro 3 giorni al Dipartimento dei Trasporti Terrestri (già Ufficio Provinciale della Motorizzazione Civile) per l'aggiornamento dell'anagrafe

degli abilitati alla guida. Da notare che il reintegro effettivo dei punti si ha solo a seguito dell'avvenuta iscrizione da parte del centro elaborazioni dati del dipartimento, per cui prima di quel momento, attenzione a non perdere i punti residui: il corso perderebbe i suoi effetti e al trasgressore toccherebbe fare l'esame di revisione. Ma quanto costa agli automobilisti recuperare i punti perduti? I prezzi non sono uguali ovunque, e per le normali patenti i costi sono inferiori rispetto a quelle professionali; in linea di massima le soglie di prezzo per le autoscuole sono indicate dall'Unasca (Unione nazionale autoscuole studi consulenza automobilistica) e vanno da un minimo di 100 ad un massimo 250 euro. A ben cercare però si trova anche chi organizza corsi autorizzati a prezzi inferiori.

di Monica Matarazzi

# Cozart RapinScan: arriva il nuovo rilevatore di sostanze stupefacenti

Carte d'identità elettroniche, banche dati informatizzate, radar mobili e ancora metaldetector, rilevatori di esplosivi, telecamere. La tecnologia è sempre di più al servizio del cittadino, ma anche delle forze dell'ordine che utilizzandole riescono più facilmente a controllare il territorio e a rendere più sicure le strade delle nostre città. Per agevolare e migliorare il lavoro degli agenti di Polizia, sono stati ideati: l'Auto-detector, un nuovo sistema di monitoraggio e controllo della viabilità che legge le targhe delle auto per scoprire se risultano rubate o sospette; il Sorpassometro, occhi elettronici per vigilare sugli automobilisti e indurli alla prudenza, apparecchiature che consentono di rilevare automaticamente i sorpassi vietati, che sono una delle principali cause di incidenti stradali; il Telaser Marksmann 20-20, un sistema di misurazione della velocità di dimensioni ridotte simile a una cinepresa, che permette di accertare la velocità di un'auto sospetta fino a 800 metri di distanza, immediatamente visualizzata su un display, che dà al trasgressore la possibilità di prendere subito visione dell'illecito. Tecnologie utili, ad esempio, per rilevare se l'automobilista è sotto effetto di sostanze

stupefacenti, ciò, infatti, si può riscontrare con l'analisi della saliva. Per prevenire le cosiddette stragi del sabato sera la polizia stradale è in possesso di un nuovo strumento il 'Cozart RapiScan' un test immuno-enzimatico, un analizzatore automatico di saliva che permette di accertare la presenza di droga nelle saliva e nel sangue. L'apparecchio che utilizza cartucce diverse a seconda delle sostanze da individuare si basa sugli anticorpi (più precisamente su una reazione immuno-enzimatica antigene-anticorpo) che, riconoscendo nella saliva la presenza di una determinata sostanza di abuso, attiva un enzima che permette di evidenziare la presenza o l'assenza, entro determinati limiti, di tali sostanze. Ai conducenti che risultano positivi al test, violando l'art. 187 del CdS, viene immediatamente ritirata la patente di guida, accade lo stesso a coloro che si rifiutano di sottoporsi ai test, poiché il consumo di sostanze stupefacenti causando un rallentamento dei riflessi e una diminuzione della percezione di pericolo può essere causa di incidenti stradali. Legge e Tecnologia finalmente insieme per combattere un nemico comune!

di Teresa Pontillo



## Inquinamento acustico, il Governo interviene

Il traffico figura tra le prime cause di inquinamento acustico, fonte di inquietudine per i cittadini, in quanto si è dimostrato che le conseguenze derivanti dall'esposizione prolungata a rumori molesti generano danni uditivi o fisiologici (prevalentemente di tipo cardiovascolare), disturbi del sonno e difficoltà di comunicazione. Non dimentichiamo che la salute è costituzionalmente garantita dall'art.32, non soltanto come fondamentale diritto dell'individuo, ma anche come interesse della collettività. Nel panorama legislativo, un cardine della materia è rappresentato dalla legge 26 ottobre 1995, n.447 recante "Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico dal traffico veicolare", con successivi decreti attuativi: quello del Presidente del Consiglio dei Ministri del 14 novembre 1997, sulla "Determinazione dei valori e limiti delle sorgenti sonore"; del Ministro dell'Ambiente del 16 marzo 1998 sulle "Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico"; del Ministro dell'Ambiente del 29 novembre 2000 sui "Criteri per la predisposizione da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore". Tutto ciò non si è rivelato sufficiente, poiché la necessità di armonizzare la legislazione nazionale con quella di altre nazioni europee, ha spinto il Consiglio dei Ministri ad approvare il 30 marzo 2004 in via definitiva il regolamento proposto dal Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio di concerto con il Ministro della Salute e il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il regolamento disciplina l'inquinamento acustico da traffico veicolare, stabilisce l'ampiezza delle zone di "attenzione acustica" dove applicare i limiti, e fissa il numero di decibel da rispettare in tutte le infrastrutture stradali, sia quelle di nuova costruzione che quelle già esistenti. Il provvedimento completa il quadro di regolamentazione del rumore derivante dai mezzi di trasporto arrivando infatti, dopo analoghi provvedimenti che hanno disciplinato l'inquinamento acustico degli aerei, del traffico ferroviario e delle attività motoristiche.

di Pasqualina Iodice

## LE INSIDIE SI NASCONDONO ANCHE DIETRO I CARTELLI STRADALI

La legge è dura...ma è legge...e quindi va applicata! Così recita un noto brocardo latino, ma è sempre così? Ci sono circostanze in cui è difficile che ciò avvenga, a causa delle difficoltà con la quale la burocrazia italiana mette le autorità competenti a dura prova nella suddivisione spesso, appunto, non sempre chiara dei propri ruoli. A molti, infatti, è apparso emblematico il caso, della disciplina legislativa che prevede che vengano apposte dietro ogni segnale stradale alcune disposizioni di legge. Veniamo al merito della questione: il regolamento al Codice della Strada, all'art. 39 n.2, stabilisce quanto segue: "Il regolamento stabilisce forme, dimensioni, colori e simboli dei segnali stradali verticali e le loro modalità di impiego e di apposizione (77-136 reg.)"; mentre a norma del n. 7 del richiamato art. 77 del regolamento di attuazione del C.d.S. "Il retro dei segnali stradali deve essere di colore neutro opaco. Su esso devono essere chiara-

mente indicati l'ente o l'amministrazione proprietari della strada, il marchio della ditta che ha fabbricato il segnale e l'anno di fabbricazione nonché il numero della autorizzazione concessa dal Ministero dei lavori pubblici alla ditta medesima per la fabbricazione dei segnali stradali. L'insieme delle predette annotazioni non può superare la superficie di 200 cmq. Per i segnali di prescrizione, ad eccezione di quelli utilizzati nei cantieri stradali, devono essere riportati, inoltre, gli estremi dell'ordinanza di apposizione". Spesso però alcuni segnali di prescrizione non riportano gli estremi dell'ordinanza, quindi quelle prescrizioni risultano nulle per violazione di legge insieme gli atti ad esse consequenziali (leggasi multe). Si potrebbe obiettare, e forse con ragione, che nei fatti l'omissione sia di scarso rilievo rispetto, ad esempio, ad un divieto di sosta che comunque risulta violato indipendentemente dalla sussistenza degli estremi dell'ordinanza. Ma

se il C.d.S. impone un obbligo all'amministrazione un motivo ci sarà, e tale motivo va visto nella necessità di garantire la trasparenza dell'operato della pubblica amministrazione la quale con l'ordinanza (e quindi con l'indicazione degli estremi della stessa), giustifica, motivandolo, un divieto o un obbligo. Così facendo il soggetto pubblico, in questo caso il Comune, legittima il proprio operato e lo rende, pertanto, conforme ai principi di imparzialità e buon andamento sanciti dall'art. 97 della carta costituzionale. Le amministrazioni locali e la Polizia municipale di concerto dovrebbero avere maggiore attenzioni su tali aspetti normativi che non passano in secondo piano agli occhi dei cittadini, che spesso fanno soltanto puntare il dito contro le autorità competenti senza una critica costruttiva e concertativa al fine di risolvere le suddette problematiche.

di Alessandro Barone

## Il rispetto delle norme stradali comincia nelle scuole

Il nuovo codice stradale da solo non basta, come non basteranno da sole né centinaia di normative né il decurtamento di migliaia di punti dalla patente o il ritiro della stessa, così come non basteranno le tante iniziative organizzate periodicamente e saltuariamente per sensibilizzare i giovani al rispetto della normativa stradale, per evitare che i cittadini diventino le principali vittime della strada. Infatti, se alla base di tutto ciò, non c'è un'efficace educazione stradale nulla potrà evitare che infrazioni, incidenti, vittime o altro continuino ad essere all'ordine del giorno delle cronache nazionali. Fonte primaria per il vero rispetto del nuovo codice stradale è, infatti, ciò che si sta cercando di attuare da ben 10 anni, cioè, già dall'entrata in vigore del Codice della Strada del 1992, che auspicava l'insegnamento dell'educazione stradale in tutte le scuole di ogni ordine e grado, ivi compresi gli istituti di istruzione artistica e le scuole materne. Per consentire la piena efficacia della nuova legge del codice stradale, da tutti comunemente e 'volgarmente' chiamata 'patente a punti', tutti devono conoscere in primis quei principi cardini della sicurezza stradale, nonché delle insidie delle strade stesche, della relativa segnaletica, delle norme generali per la condotta dei veicoli e delle regole di comportamento degli utenti, conoscenza che sia un ricco bagaglio di quelle cognizioni basilari atte a consentire il vero rispetto delle regole sulla circolazione stradale. Non è infatti vero che il codice stradale sia stato scritto esclusivamente per gli automobilisti e se già dieci anni fa era stata espressa la necessità di estendere la conoscenza del codice stradale anche a chi non doveva prendere la patente, oggi giorno questo desiderio diventa un imperativo categorico, come ben si evince dal decreto del 15 gennaio 2002 che anticipa le sostanziali modifiche del nostro codice. Ecco dunque la ragione di una materia didattica: l'educazione stradale, che impartisca ai più giovani, a coloro, cioè, che un domani saranno automobilisti e che comun-

que sfrutteranno la strada in maniera più 'diretta', i corretti comportamenti da adottare nella quotidianità e che non diventi solo una semplice disciplina per la conoscenza dei segnali. Solo comprendendo che la strada, in quanto 'pubblica', soggiace a determinate leggi e soprattutto impone prudenza e rispetto nei confronti di se stessi, degli altri e dell'ambiente, si può sperare in una riduzione degli incidenti e in una mobilità più sostenibile. L'Educazione stradale deve perciò rivolgersi ai cittadini più piccoli, infatti, collocandosi, nell'ambito della cosiddetta Convivenza civile, che secondo la legge delega 1306, è assunta sia come sintesi delle "educazioni" (alla cittadinanza, ambientale, stradale, alla salute, alimentare, all'affettività), sia, aspetto non meno importante, come risultato dell'apprendimento delle conoscenze e delle abilità che caratterizzano le differenti discipline di studio. Sviluppando l'esperienza dell'Educazione stradale nelle scuole, si vuole introdurre nei moduli educativi, rivolti agli allievi delle scuole di ogni ordine e grado, gli elementi generali della mobilità sostenibile, intesa quale ingrediente essenziale della "qualità urbana", dando informazione della situazione attuale del 'muoversi', progetto già adottato nella città di Modena, dove gli insegnanti discutono con i propri studenti anche delle problematiche connesse al codice stradale quali l'uso dello spazio pubblico, impatto ambientale, conseguenze sanitarie e sociali, focalizzando l'attenzione sulle possibili alternative al massiccio uso degli autoveicoli, cioè bicicletta, pederalità, trasporto pubblico. Il rispetto del codice stradale, quindi, oggi deve essere inteso come principio cardine del 'viver civile' e ciò può avvenire solo con la corretta e costante educazione stradale, intesa non solo come insegnamento al rispetto delle norme codicistiche ma soprattutto come 'educazione al rispetto della vita'.

di Giovanni Battista Di Matteo

**Millecase**  
IMMOBILIARE

**VENDESI  
FITTASI**

di Francesco Mottola

Via del Lavoro, 46 - S. Maria C.V. (CE) - Tel: 0823.840423  
www.millecase.org - e-mail: info@millecase.org

Nasce il Partito della bellezza

# Sgarbi: 'Non abbiamo bisogno di lifting'

La campagna elettorale ha preso il via lo scorso 4 Aprile a Roma, presso la fondazione Memmo Ruspoli, alla presenza delle autorità politiche

'Non abbiamo bisogno di lifting': è iniziata così la presentazione da parte dell'onorevole Vittorio Sgarbi delle linee programmatiche che lo vedranno scendere in campo nella prossima tornata elettorale, per le Elezioni Europee con i Liberal ed il Partito Repubblicano di Giorgio La Malfa. La presentazione si è tenuta, domenica 4 aprile, presso la Fondazione Memmo Ruspoli a Roma. Per l'occasione era presente tutto lo stato generale degli esponenti che sosterranno il nuovo movimento, in prima linea anche lo staff del Picchio, che ha preso parte ai lavori programmatici. Diversi gli obiettivi che i presenti si sono prefissi di apportare, per costituire un 'terzo polo'. Obiettivo e finalità della nuova coalizione è, infatti, la difesa integrale del patrimonio archeologico, artistico, architettonico, monumentale, ambientale, librario, archivistico, teatrale, fotografico, cinematografico italiano, inteso come

stratificazione di storia e di memoria, contro ogni falsa idea di progresso. 'La inaudita violenza patita, e ancora minacciata - spiegano gli esponenti del Partito della bellezza - senza pietà, a intere aree e a paesaggi come a singoli edifici, affidati a improvvisi restauratori, non può essere più a lungo tollerata da cittadini che abbiano a cuore la difesa della loro civiltà in tempo di pace, ma sottoposta a un attacco impietoso di forze armate contro la bellezza, di cospiratori alla conquista di un patrimonio ineguagliabile, non per possederlo, ma per distruggerlo. E' arrivato il momento di acquistare compiuta coscienza della importanza di ogni reliquia, alla quale provvedere con ogni cura per la sua conservazione, giacché ogni volta che si è creduto di migliorare o di modernizzare si è perduto il sapore dei luoghi, la loro verginità, la loro individualità. E, ciò che è più grave e più evidente, il loro valore, anche

materiale. Quando un luogo è stato contaminato, quando l'antico è stato sostituito dal moderno si è perduto per sempre quel bene prezioso che nasce dalla congiunzione tra la creazione della natura e dell'uomo e il tempo. Il Partito della Bellezza chiede ai cittadini di rivendicare con orgoglio la proprietà della polis sottraendola alle mani di amministratori senza scrupoli che, in modo arbitrario, decidono orrori irreparabili senza avere alcuna coscienza estetica, ritenendosi padroni e non custodi della eredità della storia che, nelle loro mani, si dissolve. Per questo la benemerita azione delle associazioni culturali in difesa del patrimonio monumentale, per non disperderne il valore, anche economico, non può restare uno spunto volontaristico e di impotente indignazione, ma deve diventare un impegno politico, militante, attivo'.

di Pasquale Merola



## Il Mezzogiorno ad una svolta? I giovani nuovi protagonisti della realtà che cambia

*Hanno capito che ormai è inutile farsi attrarre dai facili guadagni che, nel corso della vita, non approdano a nulla; negano il benessere, la stessa loro dignità. Quindi vogliono mettere in funzione il motore della loro intelligenza.*

All'inizio del secolo XX un'impressionante manifestazione della crisi economica creò le condizioni perché si avviasse, come triste conseguenza, una massiccia emigrazione transoceanica.

Si alleggerì la questione meridionale, si disse. Le rimesse degli emigranti apportarono una boccata d'ossigeno alla magre casse dello Stato. Ma non risolsero il problema. Anzi la "questione meridionale" divenne il problema per antonomasia.

-La Cassa per il Mezzogiorno... doveva essere il deus ex machina, ma si sostanzio in lingotti d'oro per molta gente senza scrupoli, uno spreco di pubblico denaro vergognoso che serviva a verniciare solo le croste dell'affresco invece di restaurarle. E fu così che gli interventi ebbero destinazione senza effetti propulsivi. Fu abolita la Cassa. Rimase il problema. Nacquero problemi. Nuovi. Ancora oggi il Sud fa i conti con una situazione economica tra le più disastrose di tutto il Paese. La disattenzione dei politici è generale, assoluta. E la disoccupazione ne è l'eterno problema. Solo le parole, convertite in comode cifre, mettono un pietoso velo sull'ammalato grave. Il pallido sole comincia a dar segni di risorgimento. In questi ultimi tempi un segno di vitalità, di

svolta, pare prendere consistenza anche se la gente mostra segni di stanchezza per le false, ormai anacronistiche ed improduttive, promesse. Sono soprattutto i giovani a cogliere questi piccoli segni perché da loro promanano. Hanno capito che ormai è inutile farsi attrarre da facili guadagni che, nel corso della vita, non approdano a nulla; negano il benessere, la stessa loro dignità. Quindi vogliono mettere in funzione il motore della loro intelligenza, della loro voglia di fare, per rinnovarsi, per mettere a frutto la loro creatività progettuale.

-Che fare? Innanzitutto una politica seria e concreta del lavoro. Ciò si può ottenere ridando credibilità alle istituzioni con atti e comportamenti coerenti tra gli impegni che si assumono e le cose che si realizzano. "Il lavoro si crea non solo con il sostegno di un governo sempre presente ed attento, ma anche con gli interventi concreti delle Regioni, delle Province e dei Comuni: si deve creare dal basso una cultura d'impresa dei giovani. E' importante, nelle aree a rischio di criminalità, non abbassare il livello di guardia e mantenere un maggiore controllo del territorio garantendo, così, una sufficiente sicurezza agli imprenditori, agli operatori economici e commerciali che intendono investire nel Sud. Solo una politica, quindi, diversa, seria e d'impegno costante, in grado di creare lavoro, sviluppo ed occupazione, potrà dare una risposta efficace. "Una nuova concreta e diversa attenzione da parte delle Istituzioni che - al di là delle risoluzioni che verranno

prese e delle decisioni politiche - devono volgere lo sguardo al sud. Là vi sono tutte le premesse per un'affermazione che non sarà data da fatti emotivi ma da una catena che collega Nord e Centro alla gente del Sud e della Sicilia. Dalle Alpi a Monte Erice.

-Riconquistare la dignità E' in queste terre dimenticate che si accumulano storicamente record negativi; è proprio in queste rigogliose terre che bisogna trovare le soluzioni più pratiche ed idonee per una svolta economica, per il benessere, per riconquistare la libertà a tutta questa gente che fino ad oggi ha sopportato con dignità ogni sfruttamento e sofferenza causata da gruppetti senza scrupoli e di malaffare. Attuando semplici iniziative tra il pubblico ed il privato (non occorrono opere faraoniche o cattedrali nel deserto di cui la Nazione è piena), il Sud potrà equilibrare le sorti dell'Italia e cancellare quasi due secoli di storia inutile. Da dimenticare e non essere più la solita pecora sgozzata.

di Giovanni Venezia

## La cioccolata è davvero la principale causa della comparsa dei brufoli?

Al cioccolato vengono associati poteri e virtù ma anche effetti negativi sulla salute. Scopriamo insieme in quali casi queste proprietà sono frutto di leggenda popolari oppure quando invece sono effettivamente dovute al cioccolato.

### Il cacao calma la fame

Vero. Il cacao contiene feniletilamina, una molecola che si lega agli stessi recettori cerebrali delle anfetamine, e che quindi fornisce energia a disponibilità immediata.

### La serotonina contenuta nel cacao migliora l'umore

Falso. Il cacao non contiene serotonina, però ne favorisce la secrezione procurando così una sensazione di appagamento e benessere.

### Il cioccolato aiuta a stare svegli

Vero. Il cioccolato contiene le metilxantine,

che sono delle sostanze simili alla caffeina, e che hanno il pregio di tenere svegli e di favorire la concentrazione, non facendo sentire la fatica. Di questa sostanza una tavoletta di fondente da cento grammi ne contiene tanto quanto un caffè espresso, mentre in una tazza di cioccolata calda si trova tanta metilaxantina quanta ne contiene una tazza di tè forte.

### Quando il cioccolato fiorisce significa che è avariato

Falso. La patina bianca che a volte si forma sul cioccolato e che molti ritengono pericolosa in realtà è la manifestazione del fenomeno della fioritura, che può verificarsi anche quando il cioccolato è stato tenuto in frigo. Questa patina non è assolutamente tossica, e può essere considerata semplicemente un inconveniente estetico, che può essere risolto facilmente grattan-

do via dalla superficie quel sottile strato di polvere bianca formata sulla nostra tavoletta di cioccolato. Le macchie bianche che si vengono a creare sulle tavolette, quindi, non sono altro che il burro di cacao che affiora sulla superficie del cioccolato, e che, come tutte le sostanze polimorfe, può presentarsi con sei diversi colori, compreso appunto il bianco: sicuramente tutti abbiamo presente il burro di cacao che si spalma sulle labbra, che è di colore bianco.

### Il cioccolato fa venire i brufoli

Falso. L'ingestione di grandi quantità di cioccolato clinicamente non influisce sull'evoluzione dell'acne e biologicamente non influisce sulla produzione e sulla composizione del sebo.

Alessandro Andreazza  
data pubblicazione: 07/04/2004

## SOS Cecenia: una pagina sanguinosa da cancellare

Se vi trovate a Mosca e chiedete a un passante cosa pensi dei Ceceni molto probabilmente vi risponderà che sono "mafiosi" o, nella migliore delle ipotesi, "contrabbandieri". Nella memoria dei Russi, del resto, le immagini degli attentati compiuti dai terroristi ceceni sono ancora fresche. Ma sarebbe stupido pensare che 1.277.000 persone (popolazione Cecenia) siano tutte dedite ad attività delinquenziali. Intanto il dramma che il popolo ceceno sta vivendo va avanti da anni, tra la quasi totale indifferenza della comunità internazionale, che si è accontentata di una versione di comodo fornita da Putin, in base alla quale i Ceceni sarebbero terroristi che fiancheggiavano la rete di al Qaeda. La realtà non è proprio uguale a quella che il premier russo vorrebbe propagandare. Il popolo ceceno ha dovuto subire già altre volte pesanti persecuzioni, come le deportazioni ordinate da Stalin nel 1944 a causa del sospetto di "complicità" dei locali col regime nazista.

di Orlando Sacchelli

## Riceviamo e pubblichiamo:

Spett. le redazione de "Il Picchio"  
Ho letto con molto interesse l'argomento trattato dal vostro mensile nel mese di Marzo, peraltro molto approfondito. Il tema dei rifiuti è di scottante attualità e soprattutto direi molto vicino alla nostra quotidianità. La lettura mi ha permesso di avere un quadro più completo sulla questione e soprattutto confermato timori e speranze che già avevo. Ad oggi, anche con l'intervento del Governo, che da quanto sento dai media ha stanziato finanziamenti per far fronte all'emergenza, e con la Regione che cerca aiuto da altri Enti, la situazione ancora non sembra del tutto regolarizzata. Che sia la provincializzazione, che sia la raccolta differenziata, occorre, a mio avviso, che si ricrei soprattutto un clima di buon senso sia da parte dei cittadini (incendiare i rifiuti non gioverà la nostra causa, soprattutto occorre considerare la questione diossina) che da parte delle istituzioni, perché se ne venga fuori da questa situazione insostenibile.  
Nicola Duonnolo (CE)

PAROLA AI LETTORI

**BUSICO FRANCESCO**  
SERRAMENTI E PORTE  
1976

Produzione e vendita di porte e serramenti in alluminio

ESCLUSIVISTA Internorm

Sede:  
Santa Maria C.V. - Via Arco Felice n.20 Vo. I  
Tel. e Fax 0823.84.52.71

Posizione:  
Santa Maria C.V. - Via Galatina n.182/184  
Tel. e Fax 0823.79.89.83  
www.busico-serramenti.it  
e-mail: info@busico-serramenti.it

TRE-P  
TRE-PIU  
SOLIDA  
INTERNORM  
Dierre

ristorante

**La Colombaia**

Ampio salone per cerimonie,  
cresime e battesimi

Via Nazionale - 81010 - Ruviano (CE)  
Tel: 0823.615009 - 330.813002

## Van Dyck. Riflessi italiani

La mostra su uno dei più grandi artisti fiamminghi della prima metà del XVII secolo, Antoon Van Dyck, nasce dal recupero, da parte del Nucleo di tutela del patrimonio artistico dell'arma dei Carabinieri, di una delle opere più importanti di questo pittore: "Il Compianto sul Cristo morto". Il dipinto, eseguito probabilmente tra il 1636 ed il 1640 e che misura cm 153 x 254, non è passato inosservato agli occhi degli agenti che lo hanno bloccato al confine, evitando così che l'opera finisse sul già ben fornito (purtroppo) mercato clandestino europeo. Dobbiamo dunque ringraziare la solerzia di questi agenti se lo Stato ha fatto una delle acquisizioni più importanti, in materia di opere d'arte trafugate, da quando esiste il Nucleo di tutela del patrimonio artistico dell'arma dei Carabinieri, nato nel 1969. E' quindi ovvio che la mostra ruoti intorno a quest'opera che, tra l'altro, potrebbe raggiungere un valore assicurativo che oscilla tra i 20 ed i 25 milioni di euro. Nella Sala delle Cariatidi del Palazzo Reale di Milano, sede della mostra che si concluderà il 20 giugno, sono anche esposte numerose opere del genere per cui Van Dyck divenne famoso (e richiesto) in tutta Europa: i ritratti. E' possibile, infatti, ammirare le splendide "fotografie" che dimostrano come Van Dyck assimilò gli "insegnamenti" dei maestri italiani, unendoli alla tradizione realistica fiamminga (ricordiamoci che fu allievo di Rubens!). E', infatti, evidente lo studio degli artisti italiani da parte di Van Dyck, che soggiornò in Italia dal 1621 al 1626. Nella sua pittura ritroviamo il colorismo veneto con chiari riferimenti a Tiziano (per i rossi) e a Tintoretto (per la composizione complessiva dell'opera), nonché elementi che rimandano alla pittura emiliana (si pensi al disegno del Correggio). Non a caso, la mostra si intitola: "Van Dyck. Riflessi italiani".

di Gennaro Apuzzo

## Gli Uros del lago Titicaca: un popolo da scoprire...

Zigomi alti arrossati dal sole e dal vento, un uomo sulla sua piroga pesca le trote che si annidano tra le canne, mentre una bambina sta sull'uscio della capanna di bambù assieme alla mamma intenta a sbucciare patate. Qui il pesce è l'unica risorsa degli Uros, gli abitanti di queste "isole galleggianti" del lago Titicaca.

Gli attuali Uros sono un miscuglio di discendenti Uros e di Aymaras, l'etnia che con i Quechuas popolano gli altipiani andini, a cavallo tra il Perù e la Bolivia.

Sono sempre meno numerosi, qualche centinaio in tutto, ad abitare queste isole galleggianti, fatte con canne e torba che possono essere spostate a seconda dei bisogni della pesca e della caccia agli uccelli acquatici che qui sono un loro privilegio esclusivo.

Per evitare che queste isole vadano alla deriva, seguendo le correnti piuttosto forti del lago, gli Uros le ancorano con grandi tronchi d'albero conficcati nella melma del lago e grosse corde, con all'estremità delle altrettante grosse pietre, fungono da ancora.

Qui, la canna è la materia prima: serve a costruire le isole mentre il suo stelo sostituisce il nostro porro. Ed è anche un combustibile: le donne accendono il fuoco a terra, dopo avere copiosamente annaffiato d'acqua le canne da ardere.

Regolarmente occorre rimettere uno strato di canne nuove e, quando l'isola non può più essere riparata, viene abbandonata. Sono poco meno di 76 le isole galleggianti, di queste solo 36 abitate. La più grande ospita una scuola, un dispensario e gli alunni, gli insegnanti, i pazienti e i medici arrivano fin qui in piroga o fanno il viaggio in 20 minuti di battello da Puno, capoluogo della regione. Sulla sommità delle capanne dei pannelli solari forniscono la poca energia per ascoltare la radio ma non è abbastanza per l'illuminazione elettrica. I giovani disgiunti tendono a emigrare verso un villaggio sulla terra ferma, bramosi di sedentarismo.

A tre ore delle isole degli Uros si trova una vera isola, Taquila, piantata in mezzo al lago Titicaca, immenso mare interno di oltre 8.340 chilometri quadrati: Questo autentico mare snoda i suoi paesaggi stranamente mediterranei a 3.812 metri d'altezza. In lingua quechua l'isola che culmina a 4.000 mt. di altezza si chiamava Intiqa.

## Nasce in Campania 'Muva', il museo virtuale di architettura



In questi ultimi anni ci si è resi conto di come l'affascinante e l'infinito mondo di internet abbia portato ad un processo di annullamento del tempo e dello spazio; perché allora non pensare di utilizzare questo straordinario mezzo di diffusione per la creazione di un museo? Nasce così "Muva", un museo virtuale volto a promuovere e diffondere l'architettura oltre i consueti confini accademici, attraverso i canali multimediali, con l'enorme vantaggio di consentire al museo di essere raggiunto e quindi visitato dagli angoli più remoti della terra. Il "Muva" nasce dall'idea-progetto di uno spazio virtuale espositivo che ha tuttavia come base una struttura realmente esi-

stente, individuata nella Centrale di Trattamento delle Acque, sita nell'area ex-industriale di Napoli, in Campania, esempio di "Archeologia Industriale" in via di recupero, che il prossimo piano urbanistico potrebbe destinare a sede fisica del museo. 'Muva' si rivolge al mondo dell'architettura e del design, a chiunque desideri avvicinarsi alla cultura architettonica moderna e contemporanea, esperti del settore e non. Per avere un'idea delle reali potenzialità di questo progetto basta andare sul sito [www.muva.it](http://www.muva.it), e rendersi conto di come sia possibile, con un semplice clic, fruire di un inestimabile bagaglio culturale, fondato sull'architettura di qualità; significa avere a disposizione in un istante una raccolta di informazioni relative ad immagini, testi, monografie di architetti, nell'ambito dell'evento ospitato, il tutto catalogato perfettamente come negli archivi di un museo reale. Ecco quindi che in uno spazio simile troveremo mostre ed eventi di rilievo, come la temporanea ospitata attualmente, affascinante testimonianza di architettura contemporanea colombiana, poco conosciuta in Europa. L'intento di questo progetto, quindi, è quello di ampliare il campo di conoscenza e diffusione delle opere dei progettisti di tutto il mondo, allo scopo di offrire la possibilità di visitare, in un viaggio sospeso tra immaginazione e realtà, le mostre realmente allestite nei più lontani musei di tutto il mondo. Oggi che anche le più piccole sedi espositive mettono on-line i propri contenuti nell'ottica del superamento del limite costituito dalla "fisicità" dell'opera d'arte, al fine di allargare il campo di fruizione del patrimonio culturale, storico-architettonico di un popolo, espresso attraverso le opere dei propri artisti, pensare di poter "inventare" anche i luoghi espositivi costituisce senza ombra di dubbio una sfida affascinante.

di Angelo Iasevoli

## "Malvina", senza un tempo preciso: quando l'amore degenera in follia

"Malvina" è il romanzo d'esordio di Silvia Andreoli, una giovane scrittrice già conosciuta per la raccolta di racconti "Senza un tempo preciso" pubblicato dall'editore indipendente Colpo di Fulmine. L'autrice è la figlia di Vittorino Andreoli, neurologo e psichiatra, che si è dedicato allo studio dell'importanza della plasticità encefalica come luogo per la patologia mentale, sostenendo che l'ambiente contribuisce a strutturare la biologia della follia. Egli, ancora, ha elaborato e contribuito ad una concezione sul comportamento criminale, che sostiene la compatibilità della normalità con gli omicidi efferati, opponendosi alla concezione del delitto come sintomo certo di malattia mentale. La figlia Silvia subisce l'influenza degli studi del padre. Nel romanzo, infatti, le tematiche riscontrate sono la paura, l'abbandono, il tradimento e l'amore che degenera in follia. Malvina è una venticinquenne che abita a Verona e vive con la paura e i sensi di colpa in seguito all'abbandono della madre quando era ancora una bambina. Un giorno incontra uno

scrittore con il quale comincia una storia d'amore travolgente. Anche lo scrittore vive una paura. Egli sente l'incapacità di scrivere una storia, di dare una forma compiuta ad un potenziale che ha dentro. Alla loro storia se ne intreccerà un'altra raccontata da una vagabonda per strada. Quest'ultima narrerà dell'amore di un uomo del mare di nome Gregor e di una donna dai capelli di seta mortuaria, del loro amore e del loro distacco e del suo coinvolgimento nella storia e di come tutte le persone che avvicinano Gregor ne rimangono affascinate fino alla follia. Malvina si lascia rapire dall'assurdità di questa storia e parte per Venezia alla ricerca di Gregor, non sa perché, se ne renderà conto solo in quella magica città. La storia ha un funzione catartica, poiché tutti i personaggi alla fine riescono a liberarsi delle proprie paure. Il romanzo rivela la capacità di trascinare il lettore in un'atmosfera magica, ha uno stile fluido e rasenta la poesia. È un romanzo contorto ma di facile lettura, le descrizioni sono funzionali e mirate a trasmettere dettagli

Silvia Andreoli

"Malvina"

La Tartaruga

emozionali e non fisici. Tutto nel racconto è privo di contorni, è indefinito quasi irreale, passato e presente sembrano confondersi e mischiarsi continuamente. Un libro da leggere con attenzione al quale può essere data anche un'interpretazione soggettiva.

di Alessandra Santillo

Dopo la colonizzazione spagnola Carlo V<sup>o</sup> la cedette a un nobile signore del luogo, tale Gonzales de Taquila, che diede il suo nome all'isola. Qui tutti si chiamano Dolores e Benigno e due coniugi, con tali nomi, gestiscono un "Bed and Breakfast".

Il menù è molto semplice: zuppa di patate alle erbe dell'isola, pasticcio del lago alla "planca" e delle gustose crêpes di banane ornate con uno sciroppo al caramello; l'ultima pietanza è stata suggerita da un turista di passaggio.

Stranamente qui tutti gli uomini sanno lavorare a maglia: passano intere giornate a confezionare cuffie rosse per gli uomini sposati e rosse e bianche per i celibi, mentre le donne che vanno alla festa del villaggio indossano un variopinto costume tradizionale composto da quindici gonne sovrapposte.

Il giorno del loro matrimonio, poi, ne indossano uno con trenta gonne l'una sull'altra, il tutto ingentilito da un cappello di feltro ornato da ponpons multicolori.

Fine Luglio e inizio Agosto, tutto è un pretesto per varie festività: la fine della mietitura, la festa di San Giacomo lago, qui patrono di Taquila. La birra scorre a fiume assieme all'alcool, non più proibito, mentre a turno, ogni quartiere manda uomini e donne a ballare sulla piazza al suono di tamburi e pifferi andini.

I notabili sono seduti davanti al Municipio e le loro donne accovacciate ai loro piedi.

La festa si anima d'un tratto e le donne iniziano a ballare sulla piazza gremita al suono ritmico di tamburi e flauti mentre il lago Titicaca occhieggia sonnolento sotto una volta stellata quando, imponente, "El Condor Pasa".

di Angela de Robbio

## il Picchio

DIREZIONE E REDAZIONE: Via Trieste, 6 - 81055 S.Maria C.V. (CE) - Tel./Fax: 0823.890229

"Il Nuovo Picchio" testata reg. al Tribunale di S.Maria C.V. n°607 registro periodici 02/12/03

Mensile a diffusione gratuita Anno I numero 4 - Aprile 2004 - In corso di Registrazione presso il R.O.C. Registro Operatori Comunicazione

Editore: Arkamedia s.r.l.  
ilpicchio@arkamedia.com

Amministratore unico: Pasquale Merola  
pasqualemerola@arkamedia.com

Direttore editoriale: Giovanni Battista Di Matteo  
giovannidimatteo@arkamedia.com

Vice direttore editoriale: Andrea Merola  
andreamerola@arkamedia.com

Responsabile Marketing: Antonio Lamberti  
antoniolamberti@arkamedia.com

Direttore responsabile: Maria Cristina Monaco  
cristinamonaco@arkamedia.com

Vice direttore responsabile: Emma De Pascale  
emmadespascale@arkamedia.com

Caporedattore: Antonietta Sorrentino  
antoniettasorrentino@arkamedia.com

Hanno collaborato:  
Teresa Pontillo, Mauro Mirto, Angelo Iasevoli, Simona Campaniello,  
Gennaro Apuzzo, Bruno Lai, Pasqualina Iodice, Domenico Valletta, Andrea Di Lucca,  
Attilio Mezzero, Paolo Falcombelli, Maria Paola Oliva, Alessandro Andreatza, Giovanni Venezia,  
Orlando Sacchelli, Alessandra Santillo, Pietro Sorbo, Margherita Del Vecchio,  
Elvira Allegretta, Monica Matarazzi, Umberto Della Rocca, Alessandro Barone.

Grafica: [www.tenmerello.com](http://www.tenmerello.com)

Foto: Fotostudio Vertaldi - Green Foto Express

Stampa: Grafica Natale - S. Maria C.V. (CE) - 0823.819322

La redazione non assume la responsabilità delle immagini utilizzate.  
Gli articoli non impegnano la rivista e rispecchiano il pensiero dell'autore.  
Il materiale spedito non verrà restituito.  
Le proposte pubblicitarie implicano la sola responsabilità degli inserzionisti.



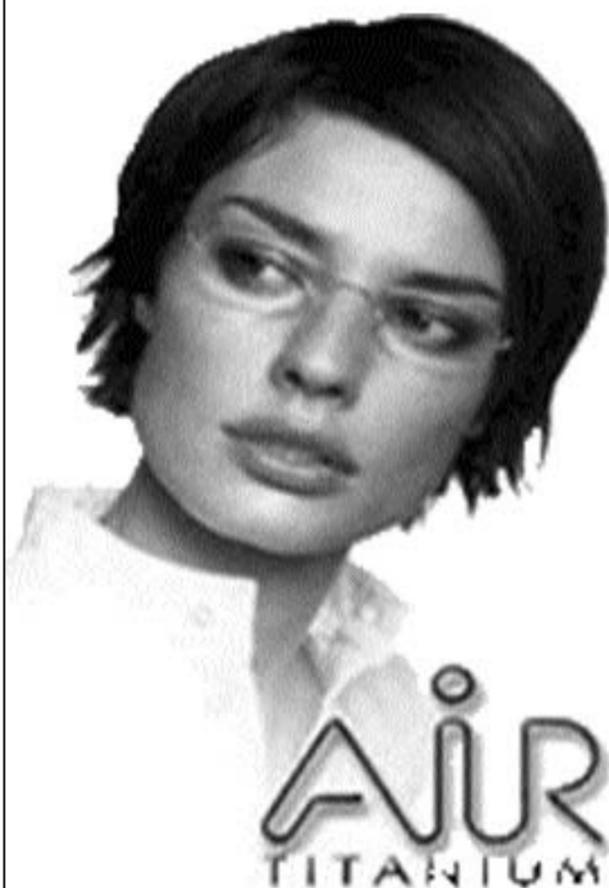
IL PICCHIO SMS  
334.3076035

# Cappabianca

ottica



ALTA PROFESSIONALITÀ  
AL VOSTRO SERVIZIO



Corso Aldo Moro, 128 - 81055  
Santa Maria C. V. (CE)  
Tel. 0823.843920  
[www.otticacappabianca.com](http://www.otticacappabianca.com)  
[otticacappabianca@iiberio.it](mailto:otticacappabianca@iiberio.it)