

BLOCCHI PERMANENTI DEL TRAFFICO

Una riflessione per cittadini che tengono ai diritti costituzionali e all'aggiornamento, ricordando che la libertà è partecipazione

di di Pier Luigi Ciolli



PREMESSA

Il vero blocco permanente, per ora, è la maggioranza dei cittadini non legge, si scarica davanti alla televisione, scrive a raffina nei social erroneamente pensando di incidere sulla realtà.

Cittadini che hanno dimenticato che in decine di migliaia hanno sofferto e sono morti per trasformarci da sudditi analfabeti in cittadini con una istruzione, con diritti costituzionali, ricordando che la libertà non è star sopra un albero, libertà è partecipazione.

In sintesi, per far valere la ragione e i diritti, il cittadino deve e può entrare in azione nella realtà, impegnando una parte del suo tempo e del suo denaro. Può e deve sfruttare la potenzialità di Internet per far squadra in modo da poter intervenire nella realtà come ha dimostrato dal 1985 l'Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI conseguendo concreti risultati sia nell'informazione, nel partecipare attivamente al miglioramento delle normative, nel difendere in giudizio i camperisti che venivano multati in seguito a ordinanze illegittime.

Riguardo ai blocchi del traffico l'Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI è intervenuta dal 2005 inviando mail, istanze e pubblicando sulla rivista **inCAMPER** per informare come combatterli vista la loro oggettiva inutilità.

Nel 2016 inserimmo nei siti internet www.incamper.org e www.coordinamentocamperisti.it una petizione utile a porre le basi per costituire un'associazione con lo scopo sociale di far revocare i blocchi permanenti del traffico e inviammo una mail a circa 80.000 camperisti, invitandoli a informare tutti coloro che avevano nella loro rubrica mail visto che il problema riguardava tutti i proprietari di veicoli. Solo in 1.312 si registrarono, dimostrando che pensavano che i blocchi permanenti non sarebbero scattati.

Scarica gratuitamente con un click le riviste e i libri: esemplari gratuiti fuori commercio, privi di pubblicità a pagamento. Gli articoli possono essere riprodotti citando la testata e il numero della rivista. I libri non possono essere utilizzati per eventuali ristampe nonché l'eventuale messa in vendita delle riviste e/o dei libri attiva la violazione della normativa sul diritto d'autore oltreché un danno all'immagine dell'Associazione che si riserva ogni più opportuna azione a tutela dei propri diritti e interessi.

CHI SIAMO

CONTATTI
COME ESSERE PUBBLICATI

GLI EDITORIALI

LE COPERTINE

LINK UTILI

Associazione Nazionale
COORDINAMENTO Camperisti

Rivista
Nove Direzioni

Per la Sicurezza Stradale

Cittadini per vivere la città

GLI EBOOK

I LIBRI collana InDice

LE RIVISTE PRECEDENTI

COSTITUZIONE DELLA
REPUBBLICA ITALIANA

Seguici su:

Informatica Cookies

RICERCA PER AUTORE
Inserisci qui nome autore →

RICERCA NUMERO
Inserisci qui n° da 1 a 180 →

RICERCA LIBERA
Inserisci qui parola chiave →

**DA EURO 0 A EURO 4
BLOCCO PERMANENTE DEI VEICOLI**
Hai sottoscritto un mutuo pluriennale
per acquistare un veicolo,
hai pagato la revisione, il bollo e
l'assicurazione
e poi scopri di doverlo rottamare.
FERMALI!

Sottoscrivi la petizione

premi sopra, completa i campi con i tuoi dati
e sarai aggiornato via mail

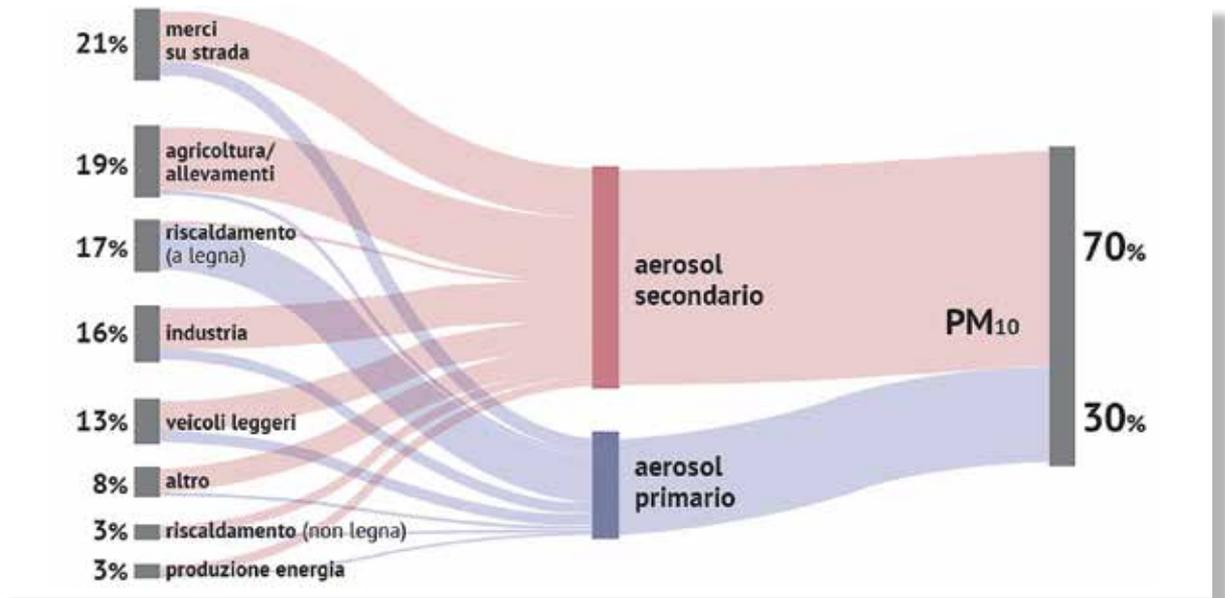
Leggi la petizione **Leggi i documenti**

Leggi l'ultimo numero

Ancora oggi i cittadini colpiti preferiscono farsi contravvenzionare, urlare nei social, evitando di impegnarsi per organizzarsi perché insieme si vince.

Noi, come Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI, non abbiamo le risorse per affrontare da soli un problema che riguarda milioni di utenti ma abbiamo attivato un ricorso sperimentale a Milano. Un ricorso che ha comportato il dedicare tantissime ore nostre e dei consulenti giuridici perché è enorme la mole di provvedimenti che hanno posto alla base dei provvedimenti (Milano li ha rinnovati ogni anno per complicare al cittadino la difesa).

Ecco in una immagine la dimostrazione di come l'inquinamento atmosferico, avendo una pluralità di cause, non deve e non può colpire il trasporto su gomma., specialmente quello dei veicoli leggeri (autovetture, autocaravan, moto eccetera), altrimenti sono espedienti per mantenere il micidiale consumismo (rapida sostituzione dei veicoli) che crea micidiali criticità socioeconomiche.



È dannoso per la nazione che un Governo accetti tali imposizioni dalla Unione Europea per attivare i blocchi permanenti del traffico in base alla categoria EURO quando è pacifico che tali decisioni sono state condizionate dalle lobby dei costruttori di autoveicoli che, visto il calo delle vendite a causa delle crisi economiche nelle varie nazioni, hanno cavalcato e fatto cavalcare come soluzione l'acquisto dei veicoli elettrici.

Veicoli elettrici che, se valutati nel loro arco di vita (*dalla produzione, alla sua ricarica per poter circolare, ai consumi delle parti quando è in circolazione, allo smaltimento dei pacchi di batterie e/o di tutto il veicolo*) sono più inquinanti di più di un veicolo con motore termico.

Inutile chiedere delle deroghe perché sarebbero una mera perdita di tempo visto che ognuno ha una sua motivazione. La soluzione è globale, quindi, occorre intervenire per convincere gli europarlamentari che ci rappresentano e il nostro Governo a far revocare i blocchi del traffico permanenti in base alla categoria EURO, premiando invece chi possiede da tanti anni un veicolo sicuro visto che passa le previste revisioni, paga il bollo, paga l'assicurazione, percorre i minimi chilometri ogni anno per recarsi al lavoro e/o per praticare attività sociali che migliorano la sua qualità della vita nonché consente lo sviluppo del turismo interno durante tutto l'anno.

Qualcosa sta cambiando perché la propaganda per far rottamare i veicoli termici è stata smentita da analisi oggettive; a seguire alcuni articoli:

13 ottobre 2018 - <https://www.ilsolo24ore.com/art/tavares-ceo-psa-la-svolta-elettrica-e-scelta-emotiva-e-piena-incognite-AEnDzmMG>

04 settembre 2023 - L'Ue inizia a cambiare idea sulle auto elettriche - Tempi

07 settembre 2023 - <https://www.open.online/2023/09/07/cdm-diesel-euro-5-stop-piemonte-posticipato/> - https://www.open.online/2023/09/07/cdm-diesel-euro-5-stop-piemonte-posticipato/?refresh_ce-cp

A seguire articoli pubblicati sulla rivista **inCAMPER**

Rivista numero 67 da pagina 44 a pagina 45

Rivista numero 104 da pagina 70 a pagina 92

Rivista numero 105 da pagina 103 a pagina 111

Rivista numero 107 da pagina 18 a pagina 21

Rivista numero 140 a pagina 65

Rivista numero 188 da pagina 8 a pagina 20

Rivista numero 202 da pagina 66 a pagina 73, a pagina 75

Rivista numero 206 a pagina 81

Rivista numero 217 da pagina 12 a pagina 20

A seguire articoli pubblicati

sulla rivista **NUOVE DIREZIONI - CITTADINO E VIAGGIATORE**

Rivista numero 3 da pagina 9 a pagina 37

Rivista numero 51 a pagina 3

Rivista numero 53 da pagina 6 a pagina 8

Rivista numero 58 da pagina 28 a pagina 37

Rivista numero 59 da pagina 15 a pagina 19

PER COMPRENDERE IN MODO OGGETTIVO QUANTO INQUINA UN VEICOLO ELETTRICO

21 febbraio 2022 - <https://www.arpat.toscana.it/notizie/arpatnews/2022/031-22/veicoli-elettrici-non-a-zero-emissioni> Nel calcolo della CO₂, non ci si può fermare alla sola quantità di gas proveniente dagli scarichi: si deve tenere conto dell'intero ciclo di vita di un veicolo e dell'energia necessaria per produrlo e demolirlo.

L'Unione Europea considera pari a zero le emissioni di CO₂ delle auto elettriche. Questo perché si limita a prendere in considerazione soltanto le emissioni dal serbatoio alla ruota "tank to wheel" ovvero quelle legate all'uso della vettura, senza tenere conto né di quelle relative alla produzione di benzina, gasolio ed elettricità, né tantomeno di quelle derivanti dalla produzione e dallo smaltimento del veicolo. Il calcolo delle emissioni di un veicolo deve iniziare, invece, ancor prima della sua nascita, quando cioè viene prodotta l'energia necessaria alla fabbrica che lo produce. In questo senso l'inizio del ciclo di vita di un'automobile coincide con la produzione. Per questo, ai fini delle emissioni di anidride carbonica, è fondamentale il modo in cui si ottiene l'energia elettrica. Occorre infatti ricordare che il mix energetico per la produzione dell'elettricità condiziona le emissioni: in Italia il 43% proviene da gas naturale, il 36% da fonti rinnovabili, il 14% dal carbone, il 3,6% dal nucleare, lo 0,8% da prodotti petroliferi e la quota rimanente da altre materie prime secondo i dati raccolti dal **Gestore dei servizi energetici**- GSE S.p.A..

L'altro lato dell'elettrico

Così facendo, si scopre che anche i veicoli elettrici *electric vehicle* -EV non sono "trasparenti" per l'ambiente. Due sono i fattori determinanti: il modo di produrre energia elettrica, come accennato e quelli di costruzione e riciclo delle batterie/accumulatori. Sono queste le fasi in cui le emissioni non sempre sono pari a zero.

La fabbricazione dell'accumulatore delle auto elettriche è un processo che comporta elevate emissioni di anidride carbonica, proporzionali alla capacità della batteria stessa, che si aggiungono a quelle per la produzione della vettura.

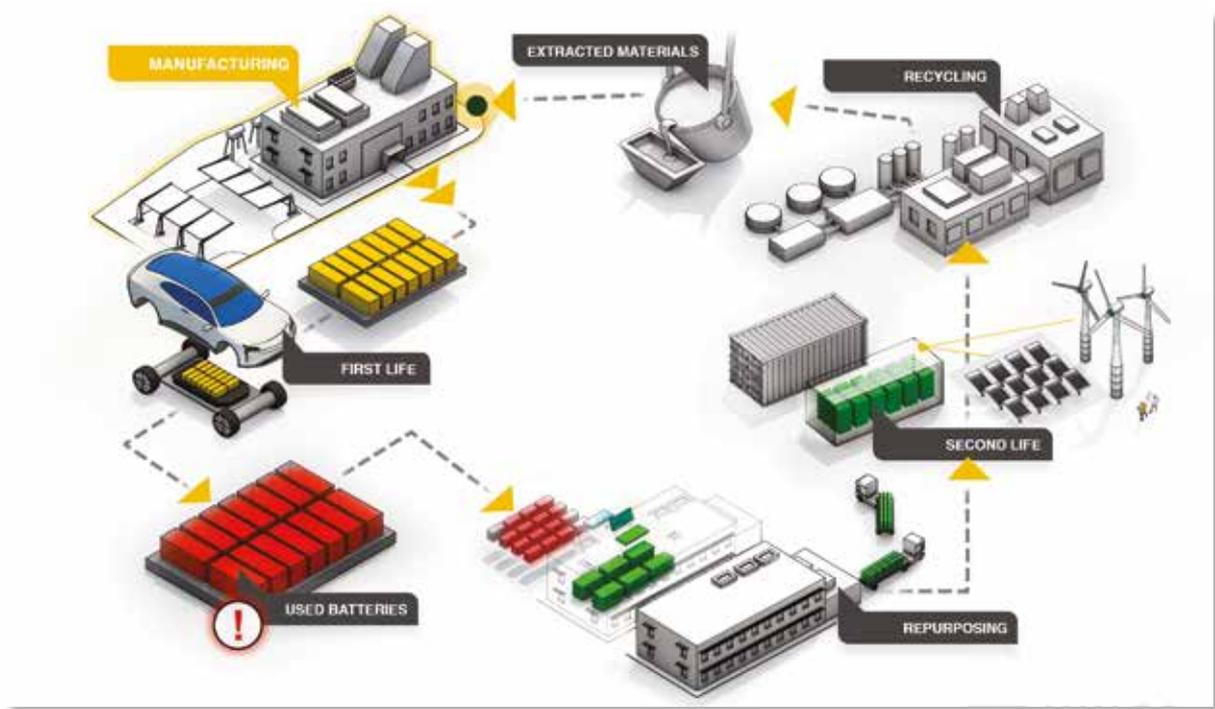
L'attività di estrazione del petrolio ha di sicuro un impatto ambientale. Ma pure l'estrazione di litio, cobalto e nichel, necessari per le batterie, il loro trasporto e la realizzazione degli accumulatori comportano emissioni (da 56 a 494 g di CO₂ per kWh).

Le emissioni di CO₂ dei veicoli possono essere azzerate a patto però di utilizzare sempre energia elettrica proveniente da fonti rinnovabili. Cosa non sempre fattibile, né facile da ottenere, visti i tempi necessari per realizzare impianti di nuova generazione. Paradossalmente abbiamo così paesi come la Cina con il maggior numero di EV in circolazione, ma anche il maggior numero di centrali di produzione dell'energia elettrica a carbone.

Alimentazione

Il modo in cui viene ottenuta l'energia elettrica inviata alle colonnine di ricarica delle auto a batteria fa la differenza sulle emissioni di CO₂ "dal pozzo alla ruota" (che considerano oltre all'impiego della vettura, anche la produzione dell'energia necessaria per l'alimentazione dell'accumulatore).

Un confronto corretto dunque, deve prendere in considerazione anche la media delle emissioni di CO₂ per la produzione dell'elettricità: nell'esempio citato per la Cina il valore è di 711 g/km, contro i 432 dei Paesi dell'**Ocse** (Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico), a causa proprio dell'utilizzo estensivo del carbone per alimentare le centrali termoelettriche.



Fine vita

L'Unione europea ha stabilito che l'85% del peso di un'auto debba essere riciclato e riusato e che il 10% debba essere impiegato come recupero energetico. Questa attività viene affidata a **centri specializzati** o a **consorzi** che si occupano ad esempio degli pneumatici. Tutte queste operazioni comportano però l'utilizzo di macchinari che richiedono energia.

Quando le batterie/accumulatori non sono più adatte all'impiego sul veicolo, queste possono ancora essere utilizzate come accumulatori stazionari, rinviando anche di molti anni il processo di riciclaggio. Questo consente da una parte di recuperare il prezioso materiale che contengono ma che dall'altra comporta elevate emissioni di anidride carbonica per le fasi industriali di disassemblaggio ed estrazione.