

BLOCCO PERMANENTE DEI VEICOLI

Il “diktat” in Lombardia, Piemonte e Veneto. L’Emilia-Romagna parte, poi fa marcia indietro

Testo di Pier Luigi Ciolli

Foto di Mario Ristori



Nel passato, per impedire al popolo di capire e ribellarsi alla schiavitù fisica e civica, i signori vietavano e/o ostacolavano l’alfabetizzazione e la libera circolazione. Oggi, per impedire ai cittadini di avere a disposizione del tempo libero per riposarsi e impegnarsi nella vita civica, gli attuali signori della finanza internazionale, con la scusa di bloccare gli inquinamenti, hanno convinto i parlamentari eletti all’Unione Europea e agli eletti nelle regioni Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto a emanare provvedimenti per vietare la circolazione stradale permanente ai veicoli dagli euro 0 a 4.

Si tratta di un “diktat” che comporta:

1. **per la pubblica amministrazione** un aggravio di spese per l’installazione di decine di migliaia di costosissime segnaletiche stradali verticali nonché mettere a norma tutti i loro veicoli;
2. **per il cittadino:**
 - l’onere di cercare nei siti Internet dei gestori delle strade (comuni, province, regioni eccetera) per sapere se può o non può circolare con il proprio veicolo. Per chi non ha Internet l’onere di telefonare a detti gestori;
 - la perdita totale di un investimento costato anni di risparmi che nessuno risarcirà poiché detto veicolo non troverà alcun acquirente e sarà destinato a rottamazione, nonostante sia risultato idoneo al termine delle periodiche obbligatorie revisioni. E al danno sopra citato, dovrà anche sostenere gli oneri per la rottamazione e la cancellazione dal PRA;
 - uno sconvolgimento della propria vita, poiché, se non dispone delle risorse per acquistare un nuovo veicolo, dovrà spostarsi sottoponendosi al quotidiano stress del servizio pubblico, subendone le inefficienze e i costi non proprio economici, oltre a una riduzione del proprio tempo libero, conquistato in decenni di lotte;
 - essere contravvenzionato e di vedersi decurtare i punti sulla patente, e tutto perché il gestore del-

la strada non ha installato le dovute segnaletiche stradali verticali indicanti anche gli itinerari alternativi. E poiché per ricorrere si deve affrontare gravosi oneri pecuniari e disporre di molto



- tempo, difficilmente si opta per questa scelta;
- il ritiro della patente di guida (oltre all'esoso pagamento) se si dovesse incappare una seconda volta nella medesima infrazione.

A questo ennesimo attacco ai diritti di tutti noi occorre rispondere con organizzazione; e, quale esempio concreto d'impegno concreto, l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, in quanto portatrice di un interesse collettivo, ha attivato i propri tecnici e consulenti giuridici per acquisire gli atti alla base di detto blocco permanente in modo da analizzarli nello specifico e presentare ricorsi nelle sedi previste. Solo una mobilitazione generale permetterà di far revocare detti provvedimenti che, ricordiamo, sono

solo l'inizio di un'attacco alle libertà e all'economia del cittadino. Una mobilitazione che non può essere anonima ma che può partire con l'inviare via mail a: info@coordinamentocamperisti.it il proprio cognome, nome, indirizzo completo, targa del veicolo e la tipologia (autovettura, motociclo, autocaravan eccetera) in modo da poter inviare via via gli aggiornamenti sulle normative e sulle azioni in corso. Ricordiamo che l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti dispone di adeguate misure di sicurezza al fine di preservare la riservatezza, l'integrità e la disponibilità dei dati in possesso.

L'informativa sul trattamento dei dati personali è consultabile cliccando su: www.coordinamentocamperisti.it.



Mario Kistori

C'È CHI DICE NO

Il sindaco di Abbiategrasso dice NO

www.ilgiorno.it/legnano/cronaca/blocco-diesel-abbiategrasso-1.4224227

Diesel, il sindaco di Abbiategrasso sfida la Regione: "Io non blocco i miei cittadini".

Il Comune del Milanese guida la ribellione istituzionale al blocco dei veicoli. Abbiategrasso (Milano), 6 ottobre 2018 - Nessun cartello, niente ordinanze e dunque nessun divieto alla circolazione dei diesel Euro 3. Anche Abbiategrasso è nel fronte che guida la ribellione istituzionale al blocco dei veicoli di questa categoria. In testa, il sindaco Cesare Nai. «Chiariamo subito un punto: condivido le finalità dell'iniziativa, ma non è questo il modo. Il provvedimento, così come è stato pensato, colpisce le fasce deboli e mette in difficoltà l'intera comunità di Abbiategrasso. In media chi possiede ancora una Euro 3 non si può permettere un'auto nuova, mica lo fa per divertimento». Ha anche scritto all'assessore regionale all'Ambiente, Raffaele Cattaneo, sollevando dubbi sul provvedimento e sulla sua applicazione pratica. «Abbiategrasso è l'unica città che supera i 30mila abitanti in un bacino che arriva a 600mila. In sostanza siamo un puntino in mezzo all'oceano di un territorio vastissimo,

basti pensare che per trovare altre città così grandi bisogna andare a Legnano, a nord, oppure a Pavia, a sud. Il paradosso è che nel vicino Magentino abitano molte più persone, quindi l'impatto del provvedimento sarebbe maggiore. Ma siccome sono frammentati in realtà che non arrivano a 30mila abitanti si ritrovano esentati». In questi giorni cosa le hanno detto i suoi concittadini? «C'è chi deve uscire dal Comune per andare al lavoro e ci sono i pensionati. Ma immaginiamo anche a chi viene in città a fare la spesa dai negozianti e da ora in poi sceglierà di andare altrove; pensiamo alle iniziative pubbliche che attirano gente da tutto il territorio; pensiamo pure ai numerosi servizi, come l'ospedale, che rischia di vedere i suoi numeri ulteriormente diminuiti. Con la quantità di diesel Euro 3 che circolano ad Abbiategrasso il provvedimento non ha alcun senso, spero se ne rendano conto. Al limite potrebbe essere efficace nel migliorare la qualità dell'aria se esteso a tutta la Città Metropolitana o a tutta la regione». Al momento, dunque, liberi tutti nella speranza che Regione Lombardia faccia un passo indietro? «Non ho intenzione di assumermi questa responsabilità davanti ai cittadini, se la Regione mi obbligherà ad applicare la normativa faccio pure loro un comunicato per spiegarlo alla gente».

**Quindi, durante l'inverno,
vedremo Vigili Urbani 
a bordo di auto **EURO2** far
caricare un'auto  **EURO3**
su un carro attrezzi 
EURO1, mentre l'automobilista
sconsolato se ne andrà su
un autobus  **EURO0?****



www.ilrestodelcarlino.it/cronaca/smog-diesel-euro-4-1.4229745 **Smog Emilia Romagna, la Regione ritira il blocco dei diesel euro 4. Marcia indietro dopo la riunione fume con i sindaci 'ribelli'.**

Più domeniche ecologiche, ma anche maggiori incentivi per chi vuole cambiare l'auto. Bologna, 8 ottobre 2018 - L'Emilia-Romagna fa un passo indietro e ritira il blocco per i motori diesel euro 4. Come già annunciato dalle anticipazioni del Carlino, arriva dunque la marcia indietro sulla stretta annunciata nei giorni scorsi. La decisione arriva dopo un vertice fume (durato 6 ore) con 30 sindaci della regione sul piano aria, alcuni dei quali si erano già dichiarati 'ribelli' (Valsamoggia e San Lazzaro, per esempio, ma anche Castenaso e Granarolo) rispetto al divieto di circolazione imposto dalla Regione. La frattura del fronte avrebbe certamente creato molta confusione: un automobilista avrebbe rischiato di essere fuori regola da un chilometro all'altro, appena sorpassato il confine comunale. Una disomogeneità sottolineata anche da Michele de Pascale, che oltre a sindaco di Ravenna è presidente regionale dell'Associazione nazionale comuni italiani. Il blocco dei diesel fino all'Euro 4, infatti, avrebbe riguardato solo l'Emilia-Romagna, a differenza delle altre regioni del bacino padano, nelle quali ci si ferma all'Euro 3. Uno stop che avrebbe fatto molto male a circa 300mila persone. "La stragrande maggioranza dei sindaci o degli assessori presenti - spiega il governatore Stefano Bonaccini al termine della riunione - era contraria. Inoltre, le altre regioni del bacino padano si sono sfilate: avremmo rischiato, quindi, che lo sforzo venisse vanificato nei risultati. In compenso - annuncia Bonaccini - viene portato da quattro a tre giorni il limite degli sforamenti in seguito ai quali

far scattare le misure di blocco del traffico di emergenza (compresi gli euro 4). Saranno inoltre aumentate le domeniche ecologiche". La Regione si impegna poi a mettere sul piatto 5 milioni di euro dal 2019 per incentivi ai privati per cambiare l'auto, oltre all'eco bonus già previsto per i mezzi commerciali, con la richiesta al Governo di stanziarne altrettanti per raddoppiare la cifra. È questo l'esito dell'incontro tra Regione e Comuni finito dopo sette ore di discussione, comunicato al termine dal governatore Stefano Bonaccini. "Abbiamo fatto una lunghissima riflessione con i comuni - ha aggiunto Bonaccini -, le misure per il bacino padano che abbiano validità devono essere prese tutte insieme". "Ho apprezzato - ha aggiunto Bonaccini -, una dichiarazione del Ministro dell'Ambiente Costa: manderemo una lettera firmata da me e dai 30 sindaci per chiedere al Governo una convocazione urgente per presentare le nostre misure e chiedendo un investimento subito per dare una mano ai cittadini a cambiare la loro auto. Nei prossimi giorni metteremo a punto tutto - ha chiarito -; un gruppo di tecnici è al lavoro per definire nei dettagli le misure di cui abbiamo parlato". Immediate le reazioni. Il parlamentare forlivese del Pd, Marco Di Maio, parla di una "scelta di buonsenso della Regione". Anche il sindaco di Bologna, Virginio Merola, parla di una "diversa e più razionale definizione dei provvedimenti antismog mantenendo una forte attenzione alla salute dei cittadini. È stato un confronto vero e serrato: ringrazio il Presidente che ha condiviso le preoccupazioni dei sindaci per le esigenze delle persone e della loro vita quotidiana".

Articolo uscito anche sulla Gazzetta di Parma: www.gazzettadiparma.it/news/traffico/543786/diesel-euro-4-l-emilia-romagna-fa-marcia-indietro--revocato-lo-stop.html

COME COMPORTARSI

In moltissimi ci hanno telefonato e inviato mail perché, dovendo circolare con un veicolo da Euro0 a Euro4 nei comuni ubicati nelle regioni Emilia-Romagna o Lombardia o Piemonte o Veneto, chiedevano come poterlo fare senza incorrere in contravvenzioni. La risposta è stata: la limitazione alla circolazione stradale si attiva unicamente qualora un gestore della strada (nella maggior parte dei casi un sindaco) emani il relativo provvedimento e 48 ore prima deve far installare le segnaletiche stradali verticali in modo che chi arriva può conoscere la limitazione. Nel caso del blocco stradale permanente, la segnaletica stradale deve indicare le eventuali deroghe e la relativa sanzione nel caso di mancato rispetto.

Non solo, deve altresì segnalare agli utenti della strada i percorsi alternativi.

Per quanto detto, quando incontri un divieto permanente alla circolazione stradale che dura tutto l'anno, rispettalo, fotografalo e inviaci le foto in digitale all'indirizzo info@coordinamentocamperisti.it, utilizzando per la trasmissione il programma gratuito We Transfer (*semplice da usare inserendo nel motore di ricerca in Internet la parola We Transfer*). Programma che ti informa per mail se l'invio è andato a buon fine e quando sarà scaricato dal destinatario. Nel testo del messaggio elenca le foto che hai scattato, la loro esatta ubicazione, il tuo cognome, nome, indirizzo, tipo del veicolo e relativa targa, questi sono i dati che ci serviranno per i ricorsi che invieremo.



Mario Ristori

CONSIDERAZIONI SUL BLOCCO PERMANENTE

Chi ci ha contattato ha espresso la sua rabbia perché ha visto scattare il blocco e poi ha letto sui giornali che ... stanno studiando le deroghe. Cioè, prima pongono a carico dei cittadini drastiche e definitive limitazioni alla loro circolazione stradale e poi... studiano?

Poi, alla domanda: perché un blocco permanente quando la concentrazione dell'inquinamento avviene in particolari aree e solo in presenza di particolari condizioni meteo e in particolari territori?

Nella loro mente emerge la risposta: dette limitazioni hanno lo scopo di far rottamare i veicoli, costringendo il cittadino ad acquistarne uno nuovo, alla faccia della crisi che investe il paese e alla faccia della riduzione vera dell'inquinamento. Parlando di inquinamento vale aprire www.ilfattoquotidiano.it/2018/09/30/smog-da-domani-il-blocco-dei-diesel-euro-3-al-nord-coinvolte-11-milioni-di-auto-ecco-chi-puo-circolare-e-dove/4659101/ dove, in sintesi, leggiamo che da uno studio dell'ACEA è emerso che la **scarsa qualità dell'aria dipende per il 13% dalle auto e veicoli commerciali**, per il 13% dal riscaldamento delle abitazioni e gli altri mezzi di trasporto quali navi, treni, aerei eccetera, per il 10% dal settore agricolo, per il 30% dalla produzione di energia, per il 19% dall'attività industriale. Non solo le suddette cifre evidenziano che non ha senso detto blocco ma **scordano che le auto elettriche NON sono ecologiche** perché la loro energia arriva proprio dal quel 30% di petrolio bruciato. Inoltre, aprendo gestione-rifiuti.it/smaltimento-pile-accumulatori leggiamo, sempre in sintesi: Ogni anno, circa 800.000 tonnellate di batterie

per auto vengono immesse sul mercato nell'Unione Europea. Attualmente, la raccolta, il trattamento e il riciclaggio delle pile usate in Europa sono frammentari, mentre **quasi la metà di tutte le batterie è stata smaltita in inceneritori o in discariche...** A ribadire il tema, il sito www.themeditelgraph.com/it/green-and-tech/pollution/2017/10/22/allarme-per-batterie-esauste-altra-faccia-dell-auto-elettrica-focus-4f3jfOPVFtv4MGMmL-1CAjM/index.html su cui leggiamo: ...Le auto elettriche sono meno inquinanti rispetto a quelle con i motori a scoppio, ma questo non significa che non presentino rischi sul fronte dell'ambiente. Le batterie esauste, per esempio, potrebbero presto diventare un problema non da poco. Su questo fronte, a lanciare l'allarme per il mercato cinese è stato il Gaogong Industry Research, un *think tank* con sede a Shenzhen, ma il ragionamento vale ovviamente anche per l'Europa e gli Stati Uniti. Nel più popoloso paese del pianeta mancano infatti i siti per provvedere allo smaltimento delle batterie dismesse che, secondo l'istituto di ricerca, ammonteranno a 248mila tonnellate entro il 2020. In teoria la maggior parte delle batterie per auto elettriche dovrebbero avere una vita di otto anni ma nella pratica arrivano solo fino a cinque. «La prima grande ondata di batterie esauste arriverà nel 2018, quando bisognerà smaltire quelle installate nelle auto elettriche vendute fra il 2012 e il 2014 - afferma Li Changdong, presidente della Hunan Bangpu Recycling Technology Company - Successivamente il loro numero aumenterà esponenzialmente». Non solo, ma chi costruisce i nuovi veicoli, come abbiamo illustrato da pagina 8 a pagina 9 della rivista inCAMPER numero 186 (consultabile gratuitamente andando sul sito

www.incamper.org), li progetta in modo che per sostituire una piccola parte occorre sostituire un pezzo enorme (abbiamo rappresentato nell'articolo che per sostituire una gemma di pochi grammi a una VOLVO occorre rottamare tutta una fanaleria del peso di 2,5 kg comportando 2 ore di lavoro per lo smontaggio e il montaggio nonché pagare oltre 300,00 euro). Pertanto, obbligano a rottamare un veicolo per metterne in circolazione uno nuovo che se sinistrato comporta un inquinamento micidiale!



Mario Ristori

PIÙ VEICOLI ELETTRICI?

Decisioni sbagliate in contesti emotivi

Apprendo http://mobile.ilsole24ore.com/solemobile/main/art/motori/2018-10-13/tavares-ceo-psa-la-svolta-elettrica-e-scelta-emotiva-e-piena-incognite-192610.shtml?uuid=AEEnDzmMG&refresh_ce=1 arriva un ulteriore parere tecnico da Carlos Tavares, il numero uno del gruppo automobilistico PSA (Peugeot, Citroen e Opel). *"Il mondo è impazzito. Il fatto che le autorità ci ordinano di andare in una direzione tecnologica, quella del veicolo elettrico, è una grande svolta. Non vorrei che poi tra 30 anni si scoprisse qualcosa di meno bello di come ce lo immaginiamo, sul riciclaggio delle batterie, sull'uso dei materiali rari del pianeta, sulle emissioni elettromagnetiche della batteria in situazione di ricarica. Come faremo a produrre più energia elettrica pulita? Come si fa a far sì che l'impronta di carbonio di una batteria del veicolo elettrico non sia un disastro ecologico? Come fare in modo che il riciclaggio di una batteria non sia un disastro ecologico? Come trovare abbastanza materie prime rare per fare le cellule e le chimiche delle batterie nel tempo? Chi affronta la questione della mobilità pulita nella sua globalità? Chi oggi pone la questione in modo sufficientemente ampio da un punto di vista sociale per tenere conto di tutti questi parametri? Mi preoccupa come cittadino, perché in quanto produttore di macchine non sono ascoltato. Tutta questa frenesia, tutto questo caos, si ritorceranno contro di noi perché avremo preso decisioni sbagliate in contesti emotivi".* Altrettanto utile il commento dell'autore dell'articolo Pier Luigi del Visco che ricorda: *"...emissioni antropiche di CO2 (circa 30 giatons/anno), che accumulandosi nell'atmosfera producono il cosiddetto effetto serra, che contribuisce ai cambiamenti climatici. Oggi la concentrazione nell'aria è poco sopra le 400 parti-per-milione, mentre era a 280 prima della seconda rivoluzione industriale, 150 anni fa. Purtroppo, è improbabile che tali valori possano essere ridotti significativamente dall'abbattimento delle emissioni delle auto in Europa. Infatti, le auto che circolano nel vecchio continente pesano per meno dell'1,7% sul totale delle emissioni antropiche di CO2: pur dimezzandole, l'impatto positivo sarebbe inferiore all'1%".*

IL TEMA EMISSIONI PM10 E PM2,5

Irrazionale bloccare i motori a benzina a partire da Euro 2. Illogico considerare la circolazione stradale quale maggior responsabile dell'emissione di particolato quando, utilizzando gli stessi dati ARPA della Lombardia del 2016 relativi all'agglomerato di Milano, si può dimostrare che la sorgente maggiormente responsabile del particolato è il riscaldamento domestico di biomassa.

Confronto diesel-benzina e ruolo della combustione di biomasse da itr83, Gennaio 16, 2007 in Tecnologie per l'Ambiente nell'Auto. Secondo quanto riportato nel sito www.corriere.it/vivimilano/speciali/2007/01_Gennaio/15/smog/shtml, l'assessore all'ambiente di Palazzo Marino, Edoardo Croci, commentando l'ultimo rapporto sulla qualità dell'aria del Comune di Milano da parte dell'ARPA, rileva le conseguenze negative per l'ambiente derivanti dall'aumento esponenziale delle vetture con motori diesel nel capoluogo lombardo. Tale rapporto precisa che nel 2006 la concentrazione media annuale di NOx a Milano è risultata pari a 66 microgrammi/metro cubo, contro i 60 del 2005. Si tratta della prima inversione di tendenza dopo 10 anni di calo costante. "Le principali sospettate sono le auto diesel, le cui vendite non a caso sono quadruplicate negli ultimi anni. Addirittura, se i milanesi hanno acquistato 82.000 auto diesel nel 2006, il numero salirà a 208.000 nel 2007 e a 332.000 nel 2008. Occorre, quindi, disincentivare i diesel. Al contrario, da anni e fino a oggi, è incentivato l'acquisto di veicoli diesel. Per quanto riguarda il PM10, il suddetto rapporto sottolinea che i diesel Euro 4 inquinano più delle auto a benzina ante Euro, cioè fabbricate prima del 1992. Agli inizi del 2007 si sono accertati ben 11 superamenti in 13 giorni dei livelli di inquinamento giornaliero a Milano. ARPA ha provveduto a mettere a confronto le emissioni di PM10 di motori diesel e a benzina dal 1973 a oggi. Il paradosso salta all'occhio immediatamente: un motore diesel di ultima generazione (Euro 4, anni 2006-2010, privo di FAP) emette 30 microgrammi di PM10 per ogni chilometro percorso in città (euro 3 diesel degli anni 2000-2006: 48 microgrammi/Km) mentre un'auto a benzina ante Euro (Euro 1 benzina degli anni 1992-1996), immatricolata fra il 1984 e il 1992, emette 23 microgrammi/Km. Nelle macchine a benzina con motore Euro, immatricolate a metà degli anni Novanta (esempio Euro 2 benzina degli anni 1997-2000), le emissioni sono pari a 0,8 microgrammi/Km". Dal 1° ottobre 2018 si vuole mettere lo stop alle vecchie auto a gasolio e a benzina, in particolare a quelle ante Euro ed Euro 1 (benzina 1992-1996; diesel 1993-1996), e quelle Euro 2 e 3 (benzina 2000-2005; diesel 2000-2006). Dal 1° gennaio 2020 lo stop riguarderà anche i diesel euro 4 immatricolati fra il 2006 e il 2010; dal 1° gennaio 2025 si bloccheranno le auto a gasolio Euro 5, immatricolate fra il 2011 e il 2015, aventi cioè tutte, sia le Euro 4 sia le 5, un'età minima di dieci anni. In sintesi, centinaia di migliaia di veicoli inviati al disfacimento inquineranno il territorio e, soprattutto, causeranno un danno economico per i cittadini. Mentre è accettato da



Il prossimo acquisto saranno le auto a pedali

Grazia Seneriario

tutti che il motore diesel sia più inquinante di quello a benzina per gli NOx e il PM10, il primo viene comunque ritenuto più ecologico per le emissioni di anidride carbonica, producendone in media un 10-15% in meno rispetto al motore a benzina. Ovviamente, la non meglio accreditata Transport & Environment, che tifa apertamente per l'ibrido e l'elettrico, è riuscita nella non facile impresa di affermare l'opposto (insomma, oggi il motore diesel è così inquinante che più inquinante non si può). Dai dati nazionali sul PM10 relativi al primo semestre 2017 emerge che i 35 giorni previsti dalla normativa (Decreto Lgs n. 155/2010) sono stati superati da Frosinone, Reggio Emilia, Modena e numerose città del Piemonte, Lombardia e Veneto, in accordo con la particolare morfologia della pianura padana. Quindi, è il clima il fattore determinante, e pertanto appare vessatorio il blocco permanente imposto ai veicoli sopra menzionati. Inoltre, dall'inventario delle emissioni dell'Emilia-Romagna del 2007 emerge la conferma delle differenze nelle emissioni di PM10 per Km fra diesel e benzina, come pure l'enorme contributo della combustione di biomassa, cioè legna e simili (in certe province, come Piacenza, pesa molto di più del traffico). Secondo RQA (Rapporto Qualità dell'Aria) 2016 Lombardia, nell'agglomerato di Milano, il traffico contribuisce al PM2,5 per il 37% e la combustione non industriale per il 31%. Per il PM10 le percentuali sono, rispettivamente, pari a 41% e 27%. Se, tuttavia, consideriamo che la combustione non industriale si realizza solo su 5 mesi all'anno (da metà novembre fino a metà aprile), allora il contributo del riscaldamento domestico di biomassa arriva a contribuire, nel periodo autunnale-invernale, per il 74% al PM2,5 e per il 65% al PM10. Infatti, il totale di PM2,5 emesso in un anno (2.290 ton) si riduce nei 5 mesi in cui sono accesi gli

impianti a 954 tonnellate e il PM10 (2.734 ton) a 1.141 tonnellate. Da sottolineare che gran parte dei superamenti giornalieri di PM10 avvengono nei mesi autunnali-invernali e quindi la fonte di emissione di gran lunga più responsabile di questi superamenti è, secondo gli stessi dati ARPA della Lombardia, sicuramente il riscaldamento domestico di biomassa abbinato, ovviamente, ai fenomeni di inversione termica tipici di questo periodo dell'anno. La circolazione stradale, in particolare i motori diesel, possono essere chiamati in causa solo per il loro contributo alle emissioni di NOx. Infatti, per quanto riguarda gli NOx la situazione risulta assai diversa in quanto nell'agglomerato di Milano il contributo del riscaldamento è pari al 12%, contributo che aumenta al 29% rapportandolo ai cinque mesi autunnali e invernali.

Poco, comunque, rispetto a un contributo del traffico (e in particolare dei motori diesel) stimato al 68%. Inoltre, gli Euro 4 emettono 250 mg/Km, gli Euro 5 180 e gli Euro 6 solo 80. Per raggiungere questi limiti gli Euro 5 e 6 devono essere dotati sia di valvole di EGR (Exhaust Gas Recirculation), che servono ad abbassare la temperatura della camera di combustione, sia di SCR (Selective Catalyst Reduction) per la riduzione degli NOx ad azoto.

Per fare questo si deve aggiungere una soluzione acquosa di urea al 32% che viene introdotta nella marmitta catalitica a concentrazioni comprese fra il 3-5% del consumo di gasolio (quindi la soluzione dev'essere aggiunta continuamente, come il gasolio). Oltre a ridurre la potenza del motore, questi sistemi funzionano male in presenza di sporcizia o depositi della combustione, trascurando l'emissione di ammoniaca nell'ambiente, derivante dall'idrolisi dell'urea ma che non reagisce completamente con gli ossidi di azoto.

COSA AVEVAMO GIÀ SCRITTO NEL 2016

Inviato: mercoledì 6 gennaio 2016

A: On. Vinciullo Vincenzo

Oggetto: EMERGENZA INQUINAMENTO ATMOSFERICO

Prima la conoscenza di come il traffico, le molteplici lavorazioni, gli impianti industriali e il riscaldamento degli edifici possono provocare inquinamenti sulla qualità dell'aria con effetti dannosi sulla salute degli abitanti. Poi il come possono e debbono combatterlo con azioni concrete chi abbiamo eletto a rappresentarci nelle istituzioni pubbliche. La lotta all'inquinamento e la prevenzione dei rischi per la salute sono priorità nazionali, che devono essere condotti senza generare effetti insostenibili sul piano economico e sociale e senza violare i parametri di stabilità economica comunitari, ma senza infingimenti o incertezze, da integrarsi con l'attuazione di altre politiche settoriali (energetiche, agricole, dei trasporti).

Prima di tutto occorre focalizzare i tre fattori da prendere in considerazione:

1. la specificità delle condizioni meteorologiche del nostro paese che, soprattutto nel bacino padano, favoriscono l'aumento delle concentrazioni di PM10 nell'aria. Si tratta di una caratteristica del territorio che non può essere modificata, e proprio per questo non va ignorata, ma chi abbiamo eletto a rappresentarci nelle istituzioni pubbliche deve attuare strategie particolari d'intervento;
2. l'eterogeneità delle emissioni, e alla conseguente necessità di tenere conto simultaneamente delle emissioni naturali e di quelle antropiche e della circolazione di inquinanti su scala continentale e globale;
3. il divario tra la natura globale del fenomeno e la scala generalmente locale delle misure di prevenzione. Sebbene, infatti, la competenza in materia di pianificazione delle attività di valutazione e gestione della qualità dell'aria spetti alle autorità regionali, l'inquinamento atmosferico non si arresta ai confini amministrativi regionali. Ecco perché è necessaria una politica trans-regionale e coordinata.

Nel documento diffuso dal Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, dal titolo: Gruppo di lavoro per l'individuazione delle misure per la riduzione dell'inquinamento atmosferico - Decreto 756 del 28/12/2011 - DG Valutazioni Ambientali (DVA) - Documenti tecnici - a cura di Ivo Allegrini e Fabio Romeo, a disposizione del Governo dal lontano Luglio 2012 (www.minambiente.it/sites/default/files/archivio/allegati/inquinamento_atmosferico/gdl_riduzione_inquinamento_atmosf_prefazione_doc_tecnico.pdf) vediamo che apre indicando ben 17 contributi nei diversi settori emissivi che hanno costituito la base conoscitiva per l'elaborazione dei documenti

sui comparti più importanti ma che, nella realtà quotidiana, sono stati poi minimizzati e/o ignorati. Eccoli:

1. Utilizzazione delle biomasse in impianti industriali.
2. Utilizzazione delle biomasse in piccoli impianti civili e combustioni incontrollate.
3. Risollevamento ed emissioni non motoristiche da traffico.
4. Settore industriale: margini d'intervento sui piccoli impianti.
5. Contenimento dell'inquinamento industriale e da impianti di produzione energetica.
6. Interventi di riconversione del patrimonio edilizio in funzione del risparmio energetico.
7. Interventi sul trasporto passeggeri.
8. Interventi sul trasporto merci e multimodalità.
9. Interventi su agricoltura e ammoniacca.
10. Emissioni da cantieri di costruzione civili e di grandi infrastrutture.
11. Aspetti scientifici e di conoscenza del problema.
12. Stato dell'arte degli strumenti predittivi e modellistici utilizzati in Italia, inclusi inventari delle emissioni.
13. Monitoraggio dell'efficacia dei provvedimenti.
14. Evidenze sanitarie e priorità per la riduzione dell'inquinamento da particolato.
15. Informazione al pubblico, consenso sociale e comunicazione.
16. Stato delle conoscenze e informazioni circa il traffico autostradale di passeggeri e merci.
17. Stato degli inventari delle emissioni per tutti gli impianti industriali e di produzione energetica.

Un documento di 156 pagine al quale si contrappongono ancora interventi locali centrati sul blocco del solo traffico e/o limitazioni senza che abbiano alla base una possibilità di verifica e controllo. Nell'attesa che il Governo di turno sia in grado di utilizzare questo studio nonché quanto si deduce consultando www.globalengineering.info/file/Le%20Strade-dic05.pdf e www.globalengineering.info/file/Dossier%20Fotocatalisi.pdf, il nostro diritto-dovere di cittadini a proposito del contenimento dell'inquinamento atmosferico è di ricordare che:

1. Tutto il traffico dei 47.936.938 veicoli registrati in Italia al 31 dicembre 2008 (36.105.183 autovetture, 5.859.094 motocicli, 3.914.998 autocarri trasporto merci, 300.890 motocarri e quadricicli trasporto merci, 203.212 autocaravan, 97.597 autobus, 1.455.964 altri) influisce solo per il 25% all'inquinamento atmosferico mentre, come si dice in economia, spostando nello spazio le merci, produce sviluppo indispensabile al paese. Il limitarne la circolazione stradale è un suicidio socio-economico.

2. Per contenere il rialzo delle polveri prodotto dal nostro semplice camminare (quando Firenze fu bloccata per la manifestazione dei 25.000 NO Global, le centraline dei viali percorsi superarono il PM10) e anche da veicoli elettrici, biciclette eccetera; per cui, a livello europeo (e non solo) serve tenere sotto controllo lo sviluppo e l'impatto tecnologico dei mezzi di trasporto che via via si utilizzeranno.
3. Riguardo al traffico, invece, è indispensabile che il Governo di turno segua il regolamento comunitario che invita gli Stati membri a dare agevolazioni a chi acquista pneumatici a più bassa resistenza al rotolamento, poiché fanno consumare meno carburante, con la conseguente riduzione delle emissioni dannose. Regolamento (CE) n. 1222/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2009, sull'etichettatura degli pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri parametri fondamentali (Testo rilevante ai fini del SEE -<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/ALL/?uri=CELEX%3A32009R1222>).
4. Gli oltre ottomila sindaci non hanno mappato (sono all'oscuro) tutte le attività industriali, agricole, commerciali e artigianali che producono inquinamento atmosferico, quindi sono incapaci di adottare provvedimenti efficaci (esempio concreto si è visto in questi giorni: nelle maggiori città che hanno adottato il fermo dei veicoli, l'inquinamento è rimasto stabile e in alcuni casi aumentato). Il non voler accorpate i Comuni sotto i 35.000 abitanti (lasciando sul territorio aperti gli uffici per i servizi ai cittadini) e non voler conoscere i dati è un suicidio socio-economico.
5. Gli oltre ottomila sindaci non verificano dove finiscono i soldi che i cittadini sono obbligati a versare per la revisione delle caldaie (si tratta di milioni di euro) che dovevano e devono servire per pagare il personale da inviare a effettuare controlli programmati resi pubblici in modo da evitare le elusioni a dette verifiche da parte dei cittadini e società.
6. È assurdo che un comune chieda ai cittadini il pagamento del suolo pubblico in presenza di una ristrutturazione visto che sono sempre interventi tesi al decoro pubblico e al risparmio energetico (meno consumo elettrico e/o gas e/o gasolio per il riscaldamento degli edifici e conseguente minor spesa per i cittadini nonché meno immissione di fumi nell'aria).
7. Gli oltre ottomila sindaci, per comprendere da dove proviene l'inquinamento, devono chiedere all'ARPA di riferimento di analizzare nel dettaglio la composizione e la correlazione delle polveri sottili. Senza detti dati, aggiornati e diffusi semestralmente, ogni intervento è pura ipocrisia, tesa ad aspettare che il vento e la pioggia rimandi l'emergenza alla prossima volta. Per quanto detto, l'inquinamento atmosferico (che produce costi socioeconomici causati da malattie e morti) non si combatte con editti o chiacchiere ma conoscendone tutti i fattori, adottando precise azioni nei confronti dei settori che producono soprattutto il 75% dell'inquinamento e verificando a campione chi le elude.
8. Il Governo di turno deve prendere atto, quindi provvedere a evitare l'aumento dell'inquinamento derivato dai contenziosi che richiedono il consumo di tonnellate di carta. Per rimanere nel concreto, eccone un esempio: entro gennaio 2016 dobbiamo pagare la tassa TV, quindi al Governo il dovere di comunicare subito ai cittadini che hanno più contratti elettrici e una sola tassa TV da pagare, a chi devono segnalare via PEC e/o FAX di non fargli pervenire tutte le fatture contenenti tale tassa. Se non vi provvedono ci saranno decine, centinaia di contenziosi con relativi consumi di carta e carburanti.
9. Per contenere il rialzo delle polveri è di primaria importanza la puntuale programmazione del lavaggio di strade e marciapiedi, avendo l'accortezza di aumentarne la frequenza in particolari periodi di criticità. A questo riguardo è bene tener presente che operare in questo senso sarebbe un valido presidio per la tutela dell'igiene pubblica perché si eliminerebbero le evacuazioni fisiologiche di uccelli migratori, cani, gatti, piccioni, topi e quelle degli esseri umani che in assenza di gabinetti sono portati a espletare le loro esigenze fisiologiche all'aperto. Appare opportuno che gli sforzi dei responsabili della qualità dell'aria siano orientati più efficacemente alla limitazione dei "precursori" del fenomeno del risollevarsi delle polveri sottili, ossia a evitare che le strade e i marciapiedi, per vari motivi, vengano sporcati; coerentemente con il vecchio adagio che mantenere pulito è meglio che pulire.

La vogliono rottamare



Grazia Semerario

RIFLESSIONI SULL'UNIONE EUROPEA

Aprendo www.alvolante.it/news/il-parlamento-europeo-taglia-emissioni-del-40-359484 leggiamo:

Il Parlamento europeo taglia le emissioni del 40%.

Approvata a Strasburgo una risoluzione per ridurre il rilascio di CO₂ del 20% entro il 2025 e del 40% al 2030. Proposta "irrealistica" per l'industria dell'auto. Quindi, questi europarlamentari che tra pochi mesi saranno sostituiti insistono nel limitare la circolazione stradale dei veicoli quando basta aprire https://it.wikipedia.org/wiki/Anidride_carbonica per leggere: L'anidride carbonica (nota pure come biossido di carbonio o, più correttamente, diossido di carbonio; formula chimica: CO₂) è un ossido acido la cui molecola è formata da un atomo di carbonio (simbolo: C) legato a due atomi di ossigeno (O). In particolare, di fondamentale importanza nei processi vitali di piante e animali, tale sostanza è coinvolta nella fotosintesi (da cui ossigeno e vapore acqueo) e viene prodotta durante la respirazione; oltre a essere prodotta nella maggior parte delle combustioni. Prodotta dalle attività umane, è

la prima volta alla fine del XIX secolo. L'aumento della quantità di anidride carbonica nell'atmosfera incrementa l'effetto serra e contribuisce quindi all'aumento della temperatura media del pianeta, al quale gli ecosistemi non hanno il tempo necessario per adattarsi. L'entità di questo effetto è ancora in discussione, ma la diffusa convinzione che stiamo in effetti attraversando una fase di riscaldamento generalizzato del clima terrestre ha portato molti paesi del mondo a siglare il protocollo di Kyōto, un accordo in cui le nazioni si impegnano a limitare e ridurre le emissioni di diossido di carbonio, affinché la sua concentrazione resti al di sotto di 450 ppm: nell'ultimo decennio (1999-2009) il livello di diossido di carbonio nell'aria è aumentato di 2 ppm all'anno, ed è in costante accelerazione. Quindi, intervenire solo sulla circolazione stradale comporta una criticità economica e sociale senza che tali sacrifici raggiungano un vero cambiamento. Inoltre, questi parlamentari europei sono incoerenti perché prima emanano disposizioni inerenti alla circolazione stradale che devono essere rece-

interrogazioni parlamentari

25 luglio 2018

E-002631/2018

Risposta di Violeta Bulc a nome della Commissione europea

Spetta agli Stati membri sviluppare le infrastrutture di trasporto nel loro territorio e stabilire le norme del codice della strada, in conformità delle convenzioni internazionali. La Commissione attualmente non ritiene necessario proporre norme sulla circolazione, sulla sosta degli autocaravan, sulla loro libera circolazione né sulla permanenza a bordo degli autocaravan parcheggiati al di fuori delle strutture ricettive.

ritenuta il principale gas serra nell'atmosfera terrestre (da una sua produzione incontrollata deriva infatti un aumento dell'effetto serra, il quale contribuisce al surriscaldamento globale per il 70%). Il rilascio dell'anidride carbonica in atmosfera si deve a cause sia naturali (tra cui: vulcani, geysir, fumarole e dissoluzione di rocce carbonatiche) sia antropogeniche (tra cui centrali a carbone e inquinamento veicolare). Si ipotizza che la concentrazione atmosferica di diossido di carbonio prima della rivoluzione industriale fosse 280 ppm, e che quindi sia aumentata del 35% dai tempi della rivoluzione industriale e del 20% dal 1958. La combustione dei combustibili fossili (carbone, petrolio) sarebbe la prima causa di questo aumento con il 64%, mentre la deforestazione sarebbe la seconda con il 34%. La teoria del riscaldamento globale compare nella letteratura scientifica per

rite dagli Stati membri e poi, all'istanza dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti per una norma riguardante la circolazione stradale delle autocaravan, rispondono come riprodotto nel riquadro. Tra l'altro, detta risposta, contrasta con la relazione Luis Queirò sulle nuove prospettive e le nuove sfide per un turismo europeo sostenibile approvata il 12 settembre 2005 dai membri della Commissione Trasporti e Turismo del Parlamento Europeo che sanciva al punto 11e: *Si riconosce il contributo del turismo itinerante, così come quello del turismo su caravan e autocaravan, nel ridurre gli effetti negativi del turismo di massa, come la capacità di disperdere le concentrazioni di turisti. Si sottolinea il bisogno di promuovere misure di sostegno che contribuiscano al suo sviluppo, in particolare per rimediare alla mancanza di strutture attrezzate per i parcheggi, siti di sosta multifunzionali e depositi per*

caravan e autocaravan in tutta la comunità. Parlando di Unione Europea cosa dire della pronuncia della Corte di Giustizia europea <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=9e-a7d2dc30d8550da2c1f7b241aa8407f045cda2cd65.e34KaxiLc3qMb40Rch0SaxyPax10?text=&docid=205320&pageIndex=0&doclang=IT&mode=req&->

[dir=&occ=first&part=1&cid=732154](#) che prevede che i veicoli siano assicurati anche se parcheggiati in suolo privato.

Quindi, se un cittadino non ha il tempo e/o i soldi per essere in circolazione stradale con il proprio veicolo e trova dove poterlo parcheggiare può sospendere l'assicurazione?

Bruxelles, Quartiere Europeo



Mario Ristori

APPUNTI TECNICI

Sono illegittime le *clausole che affermano in un documento emanato da una pubblica amministrazione: IN ASSENZA DI SEGNALETICA PERIMETRALE O LOCALE APPOSTA DAI COMUNI INTERESSATI SI CONSIDERA VIETATO L'INTERO TERRITORIO COMUNALE*

Si ricorda, infatti, che la circolazione stradale è organizzata dal Codice della Strada e non dai gestori della strada. Infatti, l'articolo 5 comma 3 del Codice della Strada dispone che i provvedimenti per la regolamentazione della circolazione sono emessi dagli enti proprietari, attraverso gli organi competenti a norma degli articoli 6 e 7, con ordinanze motivate e rese note al pubblico mediante i prescritti segnali. La segnaletica, dunque, costituisce non una semplice forma di pubblicità-notizia della regolamentazione stradale bensì un elemento costitutivo della fattispecie complessa da cui la regolamentazione stessa scaturisce.

Ne deriva che nessun segnale può essere installato

se manca il relativo provvedimento istitutivo e che nessun provvedimento di regolamentazione della circolazione può applicarsi in mancanza della segnaletica apposta.

Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del Sindaco:

- limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli per accertate e motivate esigenze di prevenzione degli inquinamenti e di tutela del patrimonio artistico, ambientale e naturale, conformemente alle direttive impartite dal Ministro (art. 7 co. 1 lettera b) del Codice della Strada);
- sospendere temporaneamente la circolazione di tutte o di alcune categorie di utenti sulle strade o su tratti di esse per motivi di sicurezza pubblica o inerenti alla sicurezza della circolazione o di tutela della salute, conformemente alle direttive del Ministro (art. 6 co. 1 come richiamato dall'art. 7 co. 1 lett. a) del Codice della Strada).



Mario R. Istorì