



ENTRA IN AZIONE PER FAR REVOCARE I BLOCCHI PERMANENTI DEL TRAFFICO

ultimo aggiornamento: 18 aprile 2024



Associazione Nazionale
**COORDINAMENTO
CAMPERISTI**
www.coordinamentocamperisti.it

www.incamper.org
in CAMPER
è rivista dal 1988
edita dall'Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI



INDICE

VIVERE OPPURE ABITARE UN TERRITORIO?	pagina 3
ARTICOLI PUBBLICATI SUL TEMA IN ORDINE CRONOLOGICO	pagina 3
TASSE, BALZELLI, ESPROPRIAZIONI	pagina 3
BLOCCHI DEL TRAFFICO	pagina 4
COMBATTIAMO IN MODO EFFICACE	pagina 8
IL CITTADINO SUBISCE IL TRAFFICO E L'INQUINAMENTO, IL PUBBLICO AMMINISTRATORE VIOLA LE LEGGI MA... ATTRAVERSO LE TASSE PAGERÀ IL CITTADINO LE MULTE EUROPEE?	pagina 13
REVOCARE I BLOCCHI DEL TRAFFICO	pagina 16
BLOCCHI PERMANENTI DEL TRAFFICO	pagina 19
BLOCCHI PERMANENTI DEL TRAFFICO: UNA RIFLESSIONE	pagina 28
LETTERA APERTA AL GOVERNO E AI PARLAMENTARI	pagina 32

Riguardo ai blocchi permanenti del traffico l'Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI è intervenuta dal 2005 e a seguire gli articoli pubblicati.

Abbiamo informato e siamo entrati in azione sollecitando i cittadini, camperisti e non camperisti, ad entrare in azione iniziando a inviare i loro dati e a inviare la loro disponibilità per creare una specifica associazione ma tutti chiedevano ma nessuno era disponibile a dedicare ogni giorno almeno un'ora di tempo.

Noi sappiamo come far revocare i blocchi del traffico ma non serve lamentarsi e urlare nei social perché sono parole al vento mentre è indispensabile unire le forze come abbiamo dimostrato noi con l'Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI.

Purtroppo, proprio come Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI non abbiamo le risorse da destinare a presentare ricorsi contro i provvedimenti emanati dai Sindaci per limitare e/o impedire la circolazione stradale spacciandoli per interventi indispensabili per evitare l'inquinamento atmosferico.

Come Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI abbiamo potuto attivare solo un ricorso sperimentale a Milano visto che le altre risorse che abbiamo a disposizione servono ogni giorno per contrastare i provvedimenti che alcuni Sindaci emanano per limitare e/o impedire la circolazione stradale alle sole autocaravan.

Infatti, al 26 febbraio 2024 abbiamo conseguito ben 21 battaglie vinte nei TAR contro chi paghiamo per amministrare i beni pubblici ha emanato provvedimenti illegittimi per limitare e/o impedire la circolazione e sosta diretti alle autocaravan. Vittorie alle quali aggiungere un lungo elenco dei ricorsi accolti negli altri gradi di giudizio nonché le revoche delle ordinanze anticamper emanate dai sindaci proprio a seguito degli interventi dell'Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI.

Nei social ci sono tanti AZZECCAGARBUGLI di manzoniana memoria che scrivono tantissimi righe di irrilevanti CHIACCHIERE mai da loro stessi verificate davanti ai tribunali e ci sono le informazioni dall'Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI che riportano i successi conseguiti dai CONSULENTI GIURIDICI incaricati che continuamente sono presenti nei tribunali di ogni ordine e grado per far riconoscere il diritto alla circolazione e sosta delle autocaravan, conseguendo continue granitiche sentenze.

Una lunga e onerosa marcia dell'Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI che è stata possibile e sarà possibile grazie ai camperisti che con la loro iscrizione hanno fornito e proseguono a fornire le indispensabili risorse economiche nonché grazie alla capacità professionali dell'Avv. Assunta Brunetti e dell'Avv. Marcello Viganò che strutturano i loro ricorsi come sintetiche lezioni di diritto, aggiornandole dopo ogni vittoria.

Isabella Cocolo, Presidente della

Associazione Nazionale
COORDINAMENTO
CAMPERISTI

www.coordinentocamperisti.it

50125 FIRENZE via di San Niccolò 21

ancc@pec.coordinentocamperisti.it

telefoni dal lunedì al venerdì in orari 9-12 / 15-17

055 2469343 e per le emergenze 328 8169174

Per comunicare iscrizioni annarita@nuovedirezioni.it

Per altre comunicazioni info@coordinentocamperisti.it

Per segnalare divieti anticamper segreteria@coordinentocamperisti.it



VIVERE oppure ABITARE un territorio?

Se sei un cittadino che “abiti” il territorio:

- preoccupandoti solo di sapere dove si trova un supermercato, una stazione di servizio, come usare gli elettrodomestici, come passare il tempo libero;
- limitando la tua conoscenza informazioni televisive;
- adeguandoti alla comunicazione da arena televisiva, lontana anni luce dal misurarsi nello studio, nella riflessione, in confronti civili;
- facendoti amministrare anche evitando in molte occasioni anche di andare a votare per rinnovare le cariche pubbliche;
- limitandoti a seguire dei semplici slogan, a scendere a urlare nelle vie e piazze cittadine convinto che il solo partecipare a sporadiche manifestazioni di piazza esaurisca il suo compito di azione civica;

PUOI CAMBIARE

Sei il cittadino che “vive” il territorio:

- impegnandoti individuare le fonti di approvvigionamento, di produzione, le risorse energetiche e cosa sia necessario per il trasporto dei prodotti, nell’ottica di vivere in modo ecocompatibile;
- disponibile ad ascoltare, analizzare precisi dati che possono essere comparati, attivo nel proporre soluzioni che migliorino la qualità della vita di tutti;
- preparato a riconoscere tra le varie opzioni presentate quale sia la migliore per risolvere i problemi socio-economici del vivere quotidiano;
- pronto a sostenere o avversare chi è stato eletto a governare la nazione e decide sui temi che ci coinvolgeranno per moltissimi anni;

ENTRA IN AZIONE, UNISCITI A NOI, RILANCIA QUESTO DOCUMENTO A CHI HAI IN RUBRICA MAIL

Oggi, più di ieri, è invece indispensabile che il territorio sia vissuto e non consumato, ricominciando a studiare i problemi in prima persona. Si tratta di attivare un vivere in modo partecipativo il territorio, anche se la vita dedicata alla professione e alla famiglia lascia sempre meno spazio: fino a esaurirsi nella consuetudine.

Inizio degli articoli pubblicati sul tema, partendo dalla data più lontana

9 MARZO 2005

Tasse, balzelli, espropriazioni

Articolo estratto dalla rivista inCAMPER numero 100 marzo-aprile 2005

Quotidianamente capita di arrivare a casa e dover pagare per parcheggiare lungo una strada, di svegliarsi la mattina e non poter usare il proprio veicolo dichiarato in perfetto stato dal bollino annuale, di vedersi espropriare un terreno e/o una strada per una indimostrata esigenza pubblica, di dover pagare 10 euro che servono per una ennesima Società che deve controllare se la nostra caldaia è in regola, di leggere che in un piccolo comune della bergamasca, COVO, ha approvato con deliberazione del C.C. n. 9 del 18 febbraio 2005 un Regolamento di Polizia Urbana dove, nel Titolo III - Nettezza - Decoro ed Ordine del Centro Abitato, l’articolo 39 inerente le Caravan, autocaravan, tende, accampamenti violava la legge e le circolari ministeriali che sanciscono che l’autocaravan è un autoveicolo che non può creare problemi igienici e/o di sicurezza pubblica e non deve essere accomunato con tende e rimorchi.

BLOCCHI DEL TRAFFICO

Quali autocaravan potranno circolare dalle 8 alle 20?

Articolo estratto dalla rivista inCAMPER numero 104 novembre-dicembre 2005

23 novembre 2005

To: Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI

In considerazione che tutte le case ad oggi hanno prodotto mezzi a normativa EURO 3 e che da Gennaio 2006 non si potrà più viaggiare nelle principali città (esempi: Provincia di Firenze e sono 40 i comuni che aderiscono alle limitazioni di traffico) pochi saranno i fortunati che potranno uscire, entrare e transitare dalle 8 alle 20.

Per questo chiedo all'Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI ed alle altre associazioni di settore di far presente ai costruttori e rivenditori che l'incapacità nell'affrontare un mercato che da tempo conosceva le date di entrata in vigore della normativa EURO 4 non deve essere pagata da chi acquista un mezzo nuovo. Infatti oggi acquisto una autocaravan a prezzo pieno che si svaluterà a breve, passibile di blocco come tutti gli EURO 3.

Perchè la COMPRO?????????

Spendo dai 40/60.000 euro per non viaggiare e da gennaio/ marzo mi ritrovo con un mezzo di valore pari a quello di un'usato di 2 anni. Allora sapete cosa faccio? Comprò una autocaravan di 5 anni la pago 20.000 euro viaggio e subisco gli stessi divieti e risparmio oltre il 50%. Ma le case costruttrici lasciano i mezzi (abbastanza cari) invecchiati? Penso che il silenzio fra venditori e costruttori nell'argomento in questo scorcio di stagione non giova a nuovi camperisti e vecchi che voglio rinnovare il mezzo ma se quest'ultimi possono rimediare il vero colpo lo subiranno proprio chi intende non informare l'acquirente.

Una soluzione forse c'è: vendere i mezzi nuovi oggi con sconti del 25% che equivale allo sconto di un mezzo di un'anno più lo sconto che normalmente fa il rivenditore all'acquirente che non consegna un mezzo vecchio in dietro.

Nella speranza che questa mia abbia da parte vostra la più ampia divulgazione porgo cordiali saluti.

Roberto Lucarini

COMUNICATO STAMPA - Firenze, 24 novembre 2005

AMBIENTE, VARATI I PROVVEDIMENTI ANTI-INQUINAMENTO.

DAL 1° GENNAIO STOP SETTE GIORNI SU SETTE A MACCHINE E MOTORINI EURO 0

Scattano i provvedimenti di limitazione al traffico.

Dal 1 gennaio 2006, in base al rinnovato accordo di programma per la riduzione delle emissioni di sostanze inquinanti che coinvolge i 16 Comuni toscani già firmatari dell'accordo del 2003 (Firenze, Bagno a Ripoli, Calenzano, Campi Bisenzio, Cascina, Grosseto, Lastra A Signa, Livorno, Lucca, Pisa, Pistoia, Prato, S. Casciano, S. Croce, Scandicci, Sesto e Signa) e da quest'anno anche altri 7 (Arezzo Capannoni, Montecatini, Poggio a Caiano, Pontedera, Siena e Viareggio), scatteranno le misure restrittive per la circolazione che riguardano quattro tipologie di veicoli, le autovetture Euro 0, i ciclomotori Euro 0, i veicoli trasporto merci inferiori a 3,5 tonnellate Euro 0 e gli autobus Euro 0. Secondo questo accordo che verrà siglato in Regione a metà dicembre, sette giorni su sette (dal lunedì alla domenica 24 ore su 24) sarà vietata la circolazione alle autovetture Euro 0, ai motocicli Euro 0 e ai veicoli adibiti al trasporto merci Euro 0 inferiori a 3,5 tonnellate. Gli autobus Euro 0 adibiti al trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano si fermeranno solo la domenica. I provvedimenti sono stati illustrati questa mattina in Palazzo Vecchio dall'assessore all'ambiente Claudio Del Lungo. "Quest'accordo - ha detto l'assessore Del Lungo - arriva fino al 2008 e per tappe prevede la graduale scomparsa dalla circolazione dei mezzi più inquinanti. Si comincia dagli Euro 0. Chi ne possiede ancora una può fare la riconversione a gpl e a metano che con i contributi regionali viene a costare circa 300euro". Da maggio dell'anno scorso fin ad ora sono infatti state convertite 1206 macchine da Euro 0 a metano e "per lo più - ha aggiunto Del Lungo - hanno intrapreso questa scelta

persone con difficoltà economiche. E poi c'è un altro aspetto importante. Avere circa 1200 macchine in più che vanno a gas significa indurre un aumento della domanda di distributori di metano e quindi innescare un meccanismo virtuoso per il futuro". Per quanto riguarda gli autobus l'assessore all'ambiente ha fatto presente che un autobus vecchio Euro 0 (in circolazione ci sono ancora mezzi del 1982) inquina come 150 macchine. "Fermarne uno è come fermare quasi 20.000 macchine". Gli Euro 1 saranno coinvolti solo a partire dal 1 gennaio 2007. Da questa infatti per tre giorni alla settimana (fasce orarie e giorni da concordare) si fermeranno anche i ciclomotori Euro 1 a due tempi e le autovetture diesel Euro 1. Per quanto riguarda gli autobus Euro 0 lo stop verrà esteso per tre giorni la settimana. "Ci siamo mossi seguendo alcuni criteri precisi - ha voluto sottolineare l'assessore Del Lungo - quello della selezione, cercando di colpire meno persone possibile, quello della programmazione con interventi come questi dell'accordo di programma strutturati nel tempo, quello di pensare anche ad altre soluzioni che non prevedono solo la limitazione dei veicoli, ma prendono anche in considerazione il fatto di incentivare il trasporto ferroviario in alcune tratte come Lucca - Firenze e Valdarno - Valdisevie -Firenze". Il provvedimento che scatterà il 1 gennaio e di cui è già pronta l'ordinanza ha pochissime deroghe. Il via libera infatti è consentito a chi ha già in mano un contratto di acquisto per una nuova vettura o ciclomotore, agli invalidi e alle auto storiche (solo se iscritte nei registri) in servizio per manifestazioni varie come matrimoni.

(lb)

COMUNICATO STAMPA - Firenze, 30 novembre 2005

BLOCCHI DE TRAFFICO E INQUINAMENTO, CHECCUCCI (AN): «SCOPERTA L'ACQUA CALDA»

Questo il testo dell'intervento di Gaia Checcucci, consigliera di Alleanza Nazionale: «Finalmente, ma con preoccupante ritardo, l'A.C. arriva alle medesime considerazioni che la sottoscritta va denunciando da innumerevoli anni: l'inquinamento da PM 10 ha "colpevoli" precisi e ben identificati (i grandi motori diesel - ATAF, COPIT, LAZZI ecc., i vecchi veicoli pre Euro 1, i veicoli che transitano sulle grandi vie di comunicazione esterne a Firenze - autostrada A1, A11, la Fi. Pi. Li., la Firenze Siena ecc., la mancanza di una circonvallazione, una viabilità cittadina volutamente improntata sulla scarsa fluidità, gli impianti di riscaldamento,... peccato che però, invece di cercare di eliminare o limitare queste cause "certe", si sia preferito colpire indiscriminatamente tutte le auto anche quando non era necessario ("Le targhe alterne dello scorso anno sono state fatte gratis", così come ha dichiarato lo stesso Assessore Del Lungo). Da 5 anni, analizzando pazientemente i dati trasmessi dalle centraline che rilevano l'inquinamento, ero già arrivata alle conclusioni che nei giorni di blocco alla circolazione privata, i valori del PM 10 in oltre il 50% dei casi invece di diminuire, aumentavano... addirittura nell'ultimo periodo di blocchi terminato parzialmente il 30 Aprile scorso, durante i giorni interdetti alla circolazione privata, il PM 10 nel 66,7% dei casi, ovvero 32 volte su 48, è risultato superiore rispetto ai giorni di libera circolazione. I veri "responsabili" (ma già da anni anche gli stessi studi scientifici lo evidenziano), erano tutte quelle categorie di veicoli che però non subivano gli stop alla circolazione ovvero potevano transitare liberamente: i grandi veicoli diesel, soprattutto se di vecchia generazione. Infatti la "lotteria" dei dati delle centraline sembrava essere ininfluenza al fatto che le auto venissero fermate dalle giornate di blocco, oppure potessero circolare liberamente: i veri responsabili ovvero i grandi motori diesel continuavano a circolare (ed inquinare) e gli impianti di riscaldamento non venivano certo spenti, pur essendo anch'essi notoriamente grossi produttori di PM 10. L'altro aspetto inquietante è che la società che ha il più imponente parco di grandi veicoli diesel di tutta la Toscana (A.T.A.F.) è controllata direttamente dallo stesso Comune di Firenze. Fino a pochi mesi fa, un autobus ATAF su tre circa (ovvero 100 su 350) aveva un'anzianità di oltre 14 anni; di questi, circa 40 avevano un'anzianità di oltre 20 anni e dei 350 autobus

a gasolio, la metà non avevano neanche l'omologazione Euro 1. Licenza di inquinare si potrebbe affermare tranquillamente! La capacità inquinante di uno di questi veicoli, è di centinaia di volte maggiore rispetto ad una singola auto, soprattutto se Euro 3 o Euro 4, ma, nonostante questi dati risaputi, durante i giorni di targhe alterne, i veicoli privati erano ugualmente bloccati. Si arriva all'assurdo che "chi produce la maggior quantità di inquinamento" è beneficiario da questa situazione perché se c'è inquinamento si bloccano i veicoli privati, i cittadini sono "costretti" a servirsi di questi autobus altamente inquinanti, che per il semplice effetto di poter viaggiare liberamente, producono ancora più inquinamento, in un bellissimo circolo vizioso. L'altra notizia inverosimile, è quella che gli obbligatori controlli delle emissioni inquinanti (i famosi bollini blu antinquinamento che le nostre auto devono avere previo il superamento dell' esame effettuato nei centri specializzati), è effettuato "in proprio" tramite una sorta di autocertificazione direttamente dall'ATAF. Comune di Firenze controllato e controllore nel medesimo tempo, mentre i "normali" cittadini, alle prese con esaminatori "esterni" che verificano, controllano ed eventualmente "bocciano" la nostra auto quando inquinano più del normale, ci costringono a doverose riparazioni per poter circolare. L'altra importantissima concausa (ancora non ammessa dall'A.C.) che determina la produzione delle sostanze inquinanti è data dalla scelta considerata di penalizzare con ogni mezzo la fluidità del traffico, affinché gli automobilisti, costretti ad estenuanti ingorghi, siano obbligati ad utilizzare i mezzi pubblici (risanando così anche le asfittiche casse dell'ATAF). Il fatto è che la (voluta) mancata fluidità del traffico, produce conseguentemente una maggior quantità di sostanze inquinanti, quando le auto, invece di procedere in quinta marcia con "un filo gas", sono costrette a percorrere la viabilità cittadina con movimenti "stop and go". La sincronizzazione dei semafori sul "rosso", il restringimento artificiale delle carreggiate, la collocazione fuori da ogni regola delle fermate dell'ATAF ("strizzate" dalle strisce blu della controllata Firenze Parcheggi e per questo in aperto contrasto con quanto disposto dal Codice della Strada), costringe gli autobus a fermarsi in mezzo alla strada per le operazioni di discesa/salita dei passeggeri, bloccando tutta la circolazione dei veicoli dietro di essi, interrompendo la fluidità di marcia e aumentando esponenzialmente la produzione (evitabilissima) delle sostanze inquinanti. La caparbia con la quale si continua a difendere la ZTL più grande d'Italia, che costringe gli automobilisti a percorrere i viali (non esistono circonvallazioni), invece di creare strade di solo attraversamento interno ad essa per passare semplicemente da un punto ad un altro (anche vicino) della città, aumenta il numero delle auto in circolazione sulle uniche strade disponibili e la produzione di sostanze inquinanti. Scelte volute, si potrebbe pensare, non per diminuire l'inquinamento, ma per aumentarlo! E' finita un'epoca, quella in cui la protezione ad oltranza di certe scelte che penalizzano sempre e comunque il privato per favorire l'azienda pubblica, ha dimostrato tutti i limiti del "pubblico" ad ogni costo. Le scelte che un'Amministrazione Pubblica responsabilmente dovrebbe compiere, non sono quelle dettate dai giochi di potere che subordinano poi le vere esigenze dei cittadini, a quelle più facili di una bassa dietrologia, ma scelte sensate in favore della collettività. Si vuole doverosamente "combattere" l'inquinamento, ma tramite scelte ideologiche lo si aumenta, si cerca di salvaguardare i cittadini, ma questi scappano da Firenze per rifugiarsi in altri comuni. Firenze, capitale del degrado (voluto), dell'inquinamento (provocato), del traffico (volutamente) al collasso, delle attività commerciali del centro (volutamente) in crisi: era questo il programma di governo del Sindaco Domenici?».



(fn)

COMUNICATO STAMPA Firenze, 30 novembre 2005

BIANCHI (FI): «PERCHÉ BLOCCARE 7 GIORNI SU 7 LA CIRCOLAZIONE DEI MEZZI PRIVATI EURO 0 E SOLO LA DOMENICA QUELLI PER IL TRASPORTO PUBBLICO, ALTAMENTE INQUINANTI?»

Come si concilia la decisione di bloccare 7 giorni su 7 la circolazione dei mezzi privati euro 0 a fronte del blocco dei mezzi di trasporto euro 0 previsto solo la domenica, pur essendo questi ultimi altamente inquinanti? È una delle domande rivolte all'amministrazione dal consigliere di Forza Italia Jacopo Bianchi in una interrogazione «sul provvedimento di limitazione del traffico programmato a partire dal 1 gennaio 2006» «Lo scorso 24 novembre - ricorda l'esponente del centrodestra - l'assessore Del Lungo ha illustrato i provvedimenti che scatteranno il nuovo anno per quattro tipologie di veicoli fra i quali autovetture e ciclomotori euro 0. Secondo l'accordo di programma, che verrà siglato nel mese di dicembre, a questi veicoli la circolazione sarà vietata 7 giorni su 7».

«Eppure - sottolinea Bianchi - esistono 154 mezzi di trasporto pubblico, urbano ed extraurbano, circolanti in città, di tipologia euro 0 fortemente inquinanti tanto che un solo autobus inquinerebbe quanto 150 auto. Peraltro l'assessore Del Lungo ha dichiarato che "fermarne uno è come fermare quasi 20.000 macchine". Secondo il consigliere di Forza Italia è perciò «opportuno garantire, a tutti i cittadini che non sono in grado di sostituire il vecchio mezzo inquinante con uno nuovo, la possibilità di effettuare la riconversione a gpl o a metano usufruendo dei contributi pubblici».

Bianchi vuole anche sapere «quanti sono i mezzi euro 0, auto e motorini, ancora circolanti in città che saranno interessati dai provvedimenti di limitazione totale della circolazione a partire dal 1° gennaio 2006»; «quanti sono i contributi pubblici a disposizione dei cittadini che optino per la riconversione a gpl o a metano del proprio mezzo euro 0»; «quali risultati sono previsti in termini di riduzione delle emissioni di sostanze inquinanti nell'atmosfera con le misure restrittive che si intende applicare».

(fn)

Questo il testo dell'interrogazione.

Interrogazione

Oggetto: interroga il Sindaco per avere notizie sul provvedimento di limitazione del traffico programmato a partire dal 1 gennaio 2006 Il sottoscritto Consigliere Comunale,

- considerate le dichiarazioni rilasciate il 24 novembre u.s. dall'Assessore Del Lungo in merito ai provvedimenti di limitazione del traffico programmati a partire dal 1 gennaio 2006 per quattro tipologie di veicoli fra i quali autovetture e ciclomotori euro 0;
- visto che secondo l'accordo di programma che verrà siglato nel mese di dicembre, la circolazione ai suddetti veicoli sarà vietata 7 giorni su 7;
- appreso che esistono circa 154 mezzi di trasporto pubblico, urbano ed extraurbano, circolanti in città, di tipologia euro 0 fortemente inquinanti tanto che un solo autobus inquinerebbe quanto 150 auto e che l'Assessore Del Lungo ha dichiarato "fermarne uno è come fermare quasi 20.000 macchine";
- visto che l'Assessore ha anticipato che i mezzi di trasporto pubblico euro 0 si fermeranno solo la domenica;
- ritenuto opportuno garantire, a tutti i cittadini che non sono in grado di sostituire il vecchio mezzo inquinante con uno nuovo, la possibilità di effettuare la riconversione a gpl o a metano usufruendo dei contributi pubblici

INTERROGA IL SINDACO PER SAPERE

- 1) Quanti sono i mezzi euro 0, auto e motorini, ancora circolanti in città che saranno interessati dai provvedimenti di limitazione totale della circolazione a partire dal 1° gennaio 2006;
- 2) quanti sono i contributi pubblici a disposizione dei cittadini che optino per la riconversione a gpl o a metano del proprio mezzo euro 0;
- 3) come si concilia la decisione di bloccare 7 giorni su 7 la circolazione dei mezzi privati euro 0 a fronte del blocco dei mezzi di trasporto euro 0 previsto solo la domenica, pur essendo questi ultimi altamente inquinanti;
- 4) quali risultati sono previsti in termini di riduzione delle emissioni di sostanze inquinanti nell'atmosfera con le misure restrittive che si intende applicare.

Jacopo Bianchi





L'AZIONE DELLA ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI

*Abbiamo provveduto a girare un messaggio agli allestitori
per conoscere le loro iniziative in merito.*

ECCO L'ELENCO DELLE DIRETTIVE RIPORTATE SULLA CARTA DI CIRCOLAZIONE CHE SERVONO PER "DECIFRARE" LE SIGLE DOVE NON C'È LA DICITURA "EURO XYZ"

a cura di Ruggero Rovelli

Limitazioni previste dal 20 ottobre 2005 al 6 gennaio 2006

(ordinanza del Comune di Modena n° 136758 del 17/10/2005)

Limitazione della circolazione privata nelle aree urbane per veicoli benzina e diesel pre-Euro 1, per ciclomotori e motocicli a due tempi pre-Euro (anche se provvisti di bollino blu) dal lunedì al venerdì dalle 8.30 alle 12.30 e dalle 14.30 alle 19.30.

DIRETTIVE CHE CONTRADDISTINGUONO I VEICOLI PRE-EURO 1: 70/220/CEE, 74/290/CEE, 77/102/CEE, 78/665/CEE, 83/351/CEE, 84/424/CEE, 88/76/CEE, 88/436/CEE, 89/491/CEE, 89/458/CEE

CICLOMOTORI E MOTOCICLI PRE EURO 1: *non omologati alla direttiva 97/24 CE*

ELENCO DELLE DIRETTIVE RIPORTATE SUL LIBRETTO DI CIRCOLAZIONE PER INDIVIDUARE LA CLASSIFICAZIONE DEL PROPRIO VEICOLO

PRE-EURO 1: 70/220/CEE, 74/290/CEE, 77/102/CEE, 78/665/CEE, 83/351/CEE, 88/76/CEE, 88/436/CEE, 89/491/CEE, 89/458/CEE

EURO 1: 91/441 CEE, 91/542 CEE St I, 93/59 CEE

EURO 2: 91/542 CEE, 94/12 CEE, 96/1 CEE, 96/44 CEE, 96/69 CE, 98/77 CE

EURO 3: 98/69 CE, 98/77 CE rif. 98/69 CE, 99/96 CE, 99/102 CE rif. 98/69 CE, 2001/1 CE rif. 98/69 CE, 2001/27 CE rif. 1999/96 CE riga A, 2001/100 CE A, 2002/80 CE A, 2003/76 CE A

EURO 4 : 98/69 CE B; 98/77 CE rif. 98/69 CE B, 99/96 CE B, 99/102 CE rif. 98/69 CE B, 2001/1 CE rif. 98/69 CE B, 2001/27 CE rif. 99/96 CE riga B1, 2001/100 CE B, 2002/80 CE B, 2003/76 CE B

DIRETTIVE CICLOMOTORI E MOTOCICLI

PRE EURO 1: *non omologati alla direttiva 97/24 CE*

EURO 1: 97/24 CE cap.5

EURO 2: 97/24 CE fase II, 2002/51 CE fase A, 97/24 CE rif. 2003/77 CE fase A, 2003/77 CE rif. 2002/51 CE fase A

EURO 3: 97/24 CE cap. 5 fase III, 2002/51/CE fase B, 97/24 CE rif. 2003/77/CE fase B, 2003/77/CE rif. 2002/51/CE fase B

COMBATTIAMO IN MODO EFFICACE

Articolo estratto dalla rivista inCAMPER numero 104 novembre-dicembre 2005

È dimostrato
che i blocchi
del traffico
non eliminano
l'inquinamento
mentre limitano
la circolazione
stradale solo
alle famiglie che
non hanno
denaro
per acquistare
i nuovi veicoli



Quanti si sono sentiti sudditi perchè costretti ad obbedire ad Ordinanze che non spiegano in modo adeguato il perchè di una limitazione e non spiegano a quali risultati precisi e verificabili il vostro sacrificio porterebbe ?

Con le ordinanze di blocco del traffico ci sentiamo sudditi perchè non troviamo in quale quantità la nostra auto incide nel problema inquinamento e non troviamo scritto a quali valori arriveremo grazie all'impedirci di usarla.

Il cittadino è costretto ad ubbidire, subendo un danno non precisamente quantizzabile e non recuperabile, e poi sente al telegiornale che in

alcune città, dove hanno attivato centraline che distinguono i tipi di inquinamento, l'inquinamento da traffico è solo il 27% del problema.

Non solo, ma in quel 27% nessuno sa ancora spiegare in che percentuale inciderebbero alcuni tipi di autoveicoli che alcuni amministratori impediscono di usare.

Ormai tutti sanno che il traffico concorre per circa un quarto al problema dell'inquinamento ma si prosegue a leggere delle ordinanze che intervengono incredibilmente solo contro il traffico, sperando che il vento sposti l'inquinamento e le centraline rilascino dati entro le norme previste dalle leggi.

ECCO COSA TRASFORMA IL CITTADINO IN SUDDITO

Prima gli atti di un Pubblico Amministratore, di un Sindaco, subivano il controllo sulla legittimità da parte dei CO.RE.CO. (Comitati Regionali di Controllo) e, sicuramente, un CO.RE.CO. avrebbe bocciato una Ordinanza priva di una base tecnica.

Oggi, senza i CO.RE.CO. le ordinanze devono essere definite EDITTI perchè pochissimi sono i cittadini in grado di far valere i propri diritti sostenendo gli oneri per presentare ricorsi ai Tribunali Amministrativi Regionali.

Siamo in presenza di obblighi dannosi per i cittadini che attivano senza che ci sia dimostrato la causa/effetto, dimenticandosi che un tema come l'igiene

pubblica va affrontato in modo documentato, trasparente, e non a suon di editti per "rottamazioni obbligate" che rendono più povere le famiglie e le privano di quei diritti che i ricchi si possono permettere.

PER COMBATTERE L'INQUINAMENTO IL PRIMO PASSO È IL RITORNARE AD ESSERE TRATTATI DA CITTADINI

Occorre attivare subito un correttivo affinché il cittadino abbia la possibilità di inviare in modo semplice ed economico un ricorso contro un atto della Pubblica Amministrazione e, in attesa del giudizio, tale atto sia sospeso nell'efficacia. Solo in questo modo le ordinanze saranno studiate e potranno produrre benefici alla collettività.



LE UTILI RIFLESSIONI DEL CITTADINO ANTONIO

"A quarant'anni ho smesso di credere alla Befana ma, arrivato oggi ai 52 ho provato a crederci di nuovo quando, proprio in concomitanza di detta festività, ho visto nella cassetta delle lettere una busta inviata dalla Provincia di Firenze.

Stai a vedere, visto che ero stato buono per tutto il 2004, che mi inviano dei biglietti omaggio per uno spettacolo. Amara delusione, non erano biglietti omaggio ma un volantino dell'Assessorato all'Ambiente con il quale mi si informava che erano entrate in vigore delle misure restrittive per alcuni veicoli immatricolati in certe date e con determinate caratteristiche.

La mia predisposizione a leggere il testo era la migliore perché anch'io sono un danneggiato dal traffico che in determinate ore del giorno è eccessivo, caotico, prepotente, pericoloso per la circolazione dei pedoni. Un caos del traffico che si attiva anche per la scarsa presenza di segnaletica orizzontale (strisce pedonali) e quella che c'è sembra messa alla rinfusa, nel senso che ad alcuni incroci ce ne sono tre ed in altri incroci nessuna.

Accidenti, nessuna spiegazione ma solo ordini e tabelle. Non tabelle riguardanti gli "esclusi" dalla circolazione stradale per non aver superato la revisione (obbligatoria) o non aver fatto i bollini blu (obbligatori in alcuni comuni). Ho trovato invece i miei veicoli che curo da vero amatore.

Abitando nel comune di Sesto Fiorentino (FI), in via Imbriani, quindi in pieno centro di un comune che appartiene alla "area omogenea", mi trovo nelle condizioni di dover "buttare" la moto di mia figlia e l'auto catalitica perchè immatricolata prima del 1997.

Per la mia famiglia monoreddito, dopo aver subito una falcidiante speculazione all'arrivo dell'euro, eccoci messi a piedi. Messi a terra perchè con questi "chiari di luna" le prospettive di aumento dello stipendio per acquistare un nuovo veicolo non esistono.

E pensare che la moto l'avevamo comprata per inquinare di meno e raggiungere prima le destinazioni visto che il trasporto pubblico non consente di rispettare orari e/o appuntamenti di lavoro.

L'auto che oggi è "da rottamare" non risale al 1800 ma è arrivata solo cinque anni fa allorché ho dovuto "rottamare obbligatoriamente" la Panda in ottime condizioni ma "non catalitica".

IL PENSIERO ALLA ROTTAMAZIONE

Il problema dell'obbligo della "rottamazione" di veicoli tenuti in ottime condizioni è veramente incredibile perchè, visti i costi del carburante, delle riparazioni e dei pezzi di

ricambio, da molto tempo ne facciamo un uso veramente limitato (in cinque anni ho percorso 35.000 Km, con una media annuale di 7.000 Km che sono serviti in maggior parte per effettuare la spesa settimanale nei centri commerciali, per altre commissioni personali, per qualche visita ai parenti che abitano nella provincia, ecc..).

Non riesco a comprendere quale sia la logica di questi "obblighi alla demolizione" se negli anni ho sempre ottemperato agli obblighi di legge come la revisione ogni due anni, il bollino annuale, che hanno comportato costi in ordine di tempo e di denaro.

Nel volantino ricevuto si adducono indimostrati motivi di cautela per la salute pubblica ma, allora, mi è venuto spontaneo esclamare: Fermiamoli tutti, esclusi gli essenziali, per un giorno oppure per una settimana oppure per quanto si rende necessario se è la salute che ci interessa tutelare.

Fermiamo la rimozione rifiuti, le potature, le asfaltature, svuotature pozzi neri, ecc... che eseguiti di giorno creano lunghissime code e grande inquinamento. In calce abbiamo inserito alcune comunicazioni che evidenziano gli stravolgimenti al traffico per eseguire detti lavori.

Controlliamo che i termosifoni degli edifici pubblici non siano accesi invano per le porte sempre aperte oppure sovradimensionati per gli ambienti dove sono ubicati perchè questi sì che comportano inquinamento.

IL TRASPORTO PUBBLICO CHE DOVREMMO UTILIZZARE

Verifichiamo gli autobus del trasporto pubblico perchè, in tanti casi, dai loro scarichi esce un fumo nero e mefitico. Non capisco perchè si vedono sempre passare degli autobus extraurbani che scaricano dei fumi nerissimi e nessuno interviene.

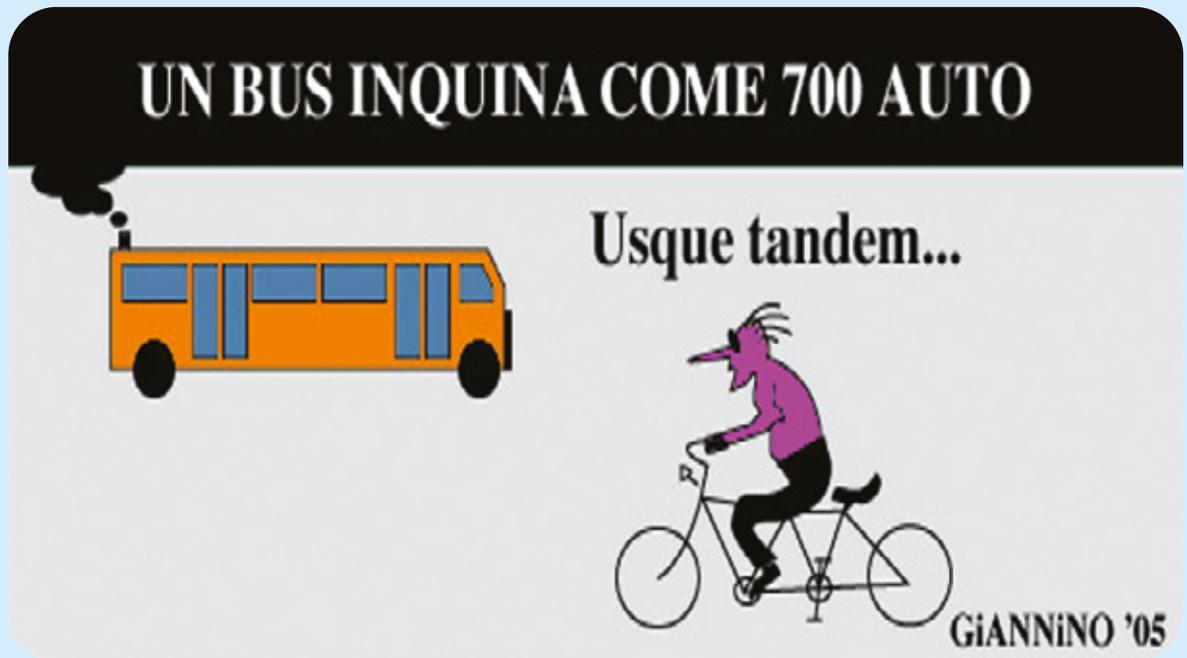
Interveniamo per licenziare chi non è in grado di organizzare un serio trasporto pubblico in sinergia con le ferrovie e tutti i sistemi di trasporto esistenti sul territorio.

Perchè il trasporto pubblico, per esempio a Firenze, viene ridotto quando le scuole sono chiuse e durante i giorni festivi e poi ci si meraviglia se a Firenze in oltre 300.000 hanno dovuto acquistare un motorino.

In un Paese autoproclamatosi civile, queste potrebbero sembrare affermazioni eccessive ma, per chi non è avvezzo ad usare un treno per recarsi da Sesto Fiorentino a Firenze provi di persona alle ore 7,30 oppure alle 8,00. Cerchi di salire sugli autobus 14 e 23 in Piazza Stazione a Firenze.

Provate a salire a Sesto Fiorentino sull'autobus 28 verso

COMUNICATO STAMPA/VIGNETTA DELL'ADUC



Associazione per i diritti degli utenti e consumatori. Firenze, 22 febbraio 2004. Ecco la vignetta di Giannino.

22 FEBBRAIO 2005 INQUINAMENTO URBANO E ABUSO DELLA PAZIENZA... A CURA DI GIANLUIGI CORINTO

Firenze, passando dal centro, e poi tentare il viaggio inverso ed essendo poi costretti a scendere ad una fermata sulle circonvallazioni a nord o sud del centro.

Mi raccomando, provate in particolare in una giornata di pioggia, solo così potrete apprezzare in quanto tempo e con quali incavolature torna a casa un cittadino di Sesto Fiorentino dopo una giornata di lavoro.

**ASSICURAZIONI E CENTRALINE
CHE CI DOVREBBERO ESSERE**

Quanto sopra dimostra come detti obblighi appaiano più come un contentino per un migliaio di pseudoecologisti, dimenticando il danno che producono a tutta la collettività. Non solo, ma la dimostrazione che il cittadino è trattato da suddito la possiamo rilevare dal fatto che contestualmente all'impedimento dell'uso dei veicoli non è previsto un rimborso da parte delle Compagnie Assicuratrici che indubbiamente si vedono ridurre sostanzialmente il rischio assicurato.

Non capisco perché non sono controllati i veicoli e le apparecchiature. Non capisco perché non ci fanno vedere sulle Reti Civiche dove sono e cosa rilevano come inquinamenti le centraline che monitorizzano l'inquinamento che arriva dalle Strade Statali, Superstrade ed Autostrade che avvolgono le città.

Non capisco perché non ci fanno vedere dove sono

e cosa rilevano come inquinamenti le centraline che monitorizzano l'inquinamento che arriva dagli aerei che decollano e che atterrano passando sopra al territorio comunale. Anche se non sono informato in materia non dimentichiamoci il traffico aereo che in questi ultimi anni ha registrato un incremento notevole: basta leggere i giornali quando elogiano il livello di traffico e di passeggeri raggiunto dallo scalo di Peretola. Non so che tipo di carburante usano, non so in che quantità in fase di decollo, tantomeno se sono dotati di un congegno simile alla marmitta catalitica che agisca sui potenti motori jets, ma so che ci sorvolano in fase di decollo a poche centinaia di metri sopra le teste degli abitanti, di una cittadina densamente abitata.

Non capisco che impatto avrebbe la costruzione del termovalorizzatore, di cui ci hanno assicurato essere dotato di una tecnologia più avanzata, ma che non va certo a pedali.

**A CHI SARANNO DESTINATI
GLI AUTOVEICOLI INQUINANTI**

Per concludere, visto che si parla di inquinamento, mi domando come risolveranno il problema dei veicoli che a causa di detti blocchi saranno venduti e non certamente comprati? Saranno inviati al Sud, spostando l'inquinamento dove non ci sono tali restrizioni?

I PURTROPPO DEL CITTADINO ANTONIO

INCENTIVI?

Perchè si discriminano i cittadini con gli incentivi comunali e/o provinciali quando non tutti i cittadini ne potranno fruire?

Perchè si crea una incredibile burocrazia con gli incentivi nazionali quando il Governo potrebbe deliberare che "chiunque installi negli autoveicoli l'alimentazione a GPL e/o a Metano può scalare tutto l'importo dall'imponibile in occasione della Denuncia dei Redditi" ?

Purtroppo L'INQUINAMENTO + L'AUMENTO DEL COSTO DELLA VITA + L'OBBLIGO ALLA ROTTAMAZIONE mi producono una DEPRESSIONE che peggiorerà la qualità della mia vita ed aumenterà i costi sociali.

Purtroppo su tale tema, ad oggi, sembra esistere un accordo bipartisan tra POLO e L'UNIONE: Non chiedere i dati, Non licenziare i burocrati che non forniscono dati, Non mandare a casa i loro politici che hanno sbagliato nel sottovalutare il problema a livello locale e nazionale.

Purtroppo non riesco ancora a capire perché il blocco del traffico è sospeso per consentire a chi ama il calcio di recarsi allo stadio mentre il blocco è attivo per me che devo andare a lavorare.

Per aggiornarsi basta un click su
<http://www.coordinamentocamperisti.it>

INTERVENTI DA LEGGERE

February 17, 2005

A PROPOSITO DI INQUINAMENTO

Ho letto la lettera del Sig. Antonio di Firenze e non si può non concordare su quanto detto, sui suoi dubbi, sul malessere suo e di tanti altri cittadini Italiani, che si tradurrà quasi certamente in futuri costi sociali. Aggiungo qualche commento. Leggo ed ascolto tutto ciò che riguarda il problema dell'inquinamento, specialmente quello dovuto alle famigerate PM10, e mi sorge spontanea una domanda: in Italia si tiene in considerazione il parere degli scienziati o, quantomeno, degli esperti nelle varie materie prima di prendere decisioni "politiche" che, guarda caso, penalizzano sempre il cittadino, qualunque sia il colore politico degli amministratori?

Sul problema dell'inquinamento si possono ascoltare e/o leggere pareri di fior di professori di Politecnici vari e di scienziati, tutti concordi sul fatto che limitare parzialmente il traffico alle auto private ha un'incidenza bassissima se non nulla sull'abbattimento delle PM10. Ma a quanto pare, valutazioni e suggerimenti restano lettera morta.

Anche i dati delle centraline di rilevamento (a proposito sul sito del comune di Torino nel cui circondario risiedo sono specificate le posizioni delle centraline di rilevamento ed indicati i valori degli inquinanti) confermano questi dati. È particolarmente significativo, ad esempio, quanto successo a Vicenza, Dopo un giorno di blocco totale del traffico privato il valore delle PM10 si era bensì ridotto, ma esattamente come in altre città della zona dove non c'era stato alcun blocco: il beneficio era dovuto essenzialmente ad una variazione climatica (maggiore ventilazione) e non alla riduzione del traffico.

È ampiamente dimostrato che un vecchio autobus dal cui scarico, prendendo a prestito le parole del Sig. Antonio, "esce un fumo nero e mefitico" - e se ne vedono purtroppo parecchi circolare proprio quando si limita il traffico privato e si cerca di potenziare quello pubblico - spande nell'ambiente una quantità di PM10 oltre 30 volte superiore ad un'auto.

Allora, perché incentivare (per non dire costringere) un privato a sostituire la propria vecchia auto, anche se in perfette condizioni e non usare quei quattrini per sostituire i vecchi autobus pubblici? Se ogni anno trascorso da quando si è evidenziato il problema inquinamento ciascuna amministrazione cittadina avesse provveduto a sostituire un lotto di vecchi bus a gasolio con mezzi moderni a metano, forse non ci troveremmo in questa situazione di emergenza.

Sono comunque d'accordo sul fatto che il blocco totale del traffico nei centri urbani nei giorni festivi possa essere utile a riabilitare i cittadini ad usare maggiormente i mezzi pubblici (che devono però diventare più efficienti e, soprattutto, sicuri) e quelli alternativi all'auto.

In altre città d'Europa che ho avuto modo di visitare da "pedone" (è il modo migliore per valutarne a fondo le bellezze e lo stile di vita), la bicicletta ed i mezzi pubblici di superficie sono i padroni incontrastati del traffico, anche in paesi con clima meno favorevole del nostro. Chiaramente biciclette e mezzi pubblici possono circolare con facilità e sicurezza (e senza pericolo di asfissia per i ciclisti) se si riduce drasticamente la quantità di auto circolanti.

È il classico problema del "gatto che cerca di mordersi la coda".

Passando ad un'altra fonte di PM10, probabilmente la maggiore, non vanno dimenticati gli impianti di riscaldamento: non a caso i problemi delle PM10 si evidenziano essenzialmente nel periodo invernale. Moltissimi di questi impianti presenti nelle città, malgrado gli incentivi delle società del gas, funzionano ancora a gasolio (ciascun impianto inquina quanto centinaia di auto) e molti addirittura ancora a carbone (!). Questi ultimi, è dimostrato, causano una produzione di PM10 pari a parecchie migliaia di automobili circolanti. Perché allora non si cerca di promuovere energeticamente, magari anche con qualche forzatura come per le auto private, la sostituzione dei vecchi impianti di riscaldamento con sistemi moderni a metano nettamente meno inquinanti? Forse perché la maggior parte di questi impianti obsoleti ed inquinanti appartengono proprio alle pubbliche amministrazioni.....

*Cordiali saluti a tutti,
 Renato F.*

IL CITTADINO SUBISCE IL TRAFFICO E L'INQUINAMENTO, IL PUBBLICO AMMINISTRATORE VIOLA LE LEGGI MA... ATTRAVERSO LE TASSE PAGHERÀ IL CITTADINO LE MULTE EUROPEE ?

Articolo estratto dalla rivista inCAMPER numero 104 novembre-dicembre 2005

Leggendo le sanzioni che sarebbero erogate dalla UE, come leggerete nel comunicato stampa sottoriprodotto, sorge spontanea una domanda: Visto che è stato il Pubblico Amministratore incapace di rispettare le prescrizioni UE, perchè dovrebbe essere il cittadino a pagare le sanzioni con le tasse ?

Il far pagare a chi sbaglia nel nostro Paese vale solo per il singolo cittadino mentre quando a sbagliare è un eletto dai cittadini... allora si alzano muri di gomma... si invocano i casi eccezionali... eccetera.

Detto sistema è inaccettabile per un Paese civile, per una nazione dell'Europa e per cambiare occorre che il cittadino eletto ad amministrare il Bene Pubblico se sbaglia deve possedere il dovere civico delle immediate dimissioni, prendendo atto che si è fidato di persone incapaci e/o che lui stesso è stato un incapace.

Per cambiare è necessario che sia i cittadini e, soprattutto, chi ha la possibilità di comunicare, decida che la PRIMA EMERGENZA IN ITALIA è la mancanza del valore civico.

Per determinare una positiva svolta nel nostro Paese nei programmi dei Partiti Politici, nelle azioni di Governo, negli interventi pubblici dei rappresentanti istituzionali - a partire dal Presidente della Repubblica Italiana -, IL VALORE CIVICO SIA UNA CONCRETA UNITÀ DI MISURA PER VALUTARE LE AZIONI DEI CITTADINI ELETTI E, QUALORA LA VALUTAZIONE SIA OGGETTIVAMENTE INSUFFICIENTE, DI CHIEDERNE PUBBLICAMENTE LE IMMEDIATE DIMISSIONI.

**ASSOCIAZIONE NAZIONALE
COORDINAMENTO CAMPERISTI
21, via San Niccolò - 50125 Firenze
info@coordinamentocamperisti.it
telefoni 328 8169174 - 328 7698417 - telefax 055 2346925**

Per aggiornarsi basta un click su
<http://www.coordinamentocamperisti.it>



INTERVENTI DA LEGGERE

ARIA. PROVINCIA DI BOLOGNA FA I CONTI: ECCO LE MULTE PER SMOG. 50MILA EURO AL GIORNO PER REGIONE, 5-10MILA PER LE PROVINCE

(DIRE) - BOLOGNA - "Circa 50 mila euro al giorno per la Regione per ogni giorno di sfioramento dopo i 35 consentiti in un anno, e tra i 5 e i 10 mila euro al giorno per la Provincia di Bologna". Sono le sanzioni che gli enti locali potrebbero trovarsi a dover pagare quando l'Unione Europea comincerà a far scattare le multe per l'eccessivo quantitativo di polveri sottili nell'aria. Partendo dal presupposto che il tetto massimo di sfioramento delle Pm10 è di 35 giorni l'anno per ogni paese membro, e che oltre tale limite l'Ue vorrebbe applicare una sanzione di 250 mila euro al giorno per ogni stato, per l'Italia, considerando le cinque zone più inquinate, le sanzioni verrebbero applicate, oltre al Lazio, alle regioni che hanno a che fare con la pianura padana. Ecco, quindi, i 50 mila euro al giorno anche per l'Emilia-Romagna. In regione ci sono 9 province e quindi la sanzione, per ognuna di esse, potrebbe partire dai 5 mila euro in su per ogni giorno di sfioramento dopo il 35°. I calcoli, "che ovviamente sono approssimativi", sono stati fatti dall'assessore provinciale all'Ambiente di Bologna, Emanuele Burgin, oggi a Palazzo Malvezzi, dove si è riunita la Commissione Provinciale Ambiente, che ha incontrato, in udienza conoscitiva, lo stesso Burgin e il dirigente del settore Ambiente, Gabriele Bollini. "Sara' difficile che l'Unione Europea faccia scattare le sanzioni all'improvviso, visto che prima sono previsti due richiami- spiega Burgin- e sara' difficile pure che le sanzioni debbano essere pagate direttamente. Questo significa che oltre a dover l'Unione Europea compia la scelta di trasformarle in mancati trasferimenti di fondi, proprio sul comparto ambiente. E' molto probabile, infatti, che applicare misure di emergenza quando si superano i limiti, rischiamo anche di non ricevere i fondi per la mobilita' sostenibile e per il risanamento della qualita' dell'aria". "Se poi si fa una media- prosegue Burgin- e pensiamo che solo nel 2004 abbiamo sfiorato i limiti consentiti per 82 giorni, e che nel 2005 siamo già a 31 giornate in due mesi, le sanzioni, se applicate, in un anno potrebbero arrivare a 500 mila euro solo per la nostra Provincia". Senza contare che da quest'anno "come centralina di riferimento per gli sfioramenti non si conta più solo quella di San Felice, ma anche tutte le altre". Ecco perché la Provincia, che da tempo sta lavorando a un documento di pianificazione e gestione delle misure per la qualita' dell'aria, incontrerà gli altri enti locali e in marzo 2005 aprirà una conferenza di pianificazione alla quale parteciperanno tutti i "portatori di interesse", e cioè gli amministratori locali, le società di trasporto, le associazioni di categoria e i sindacati per fare il punto della situazione. Verranno messe in campo anche diverse ipotesi per far fronte all'emergenza smog e tra queste alcune di quelle che erano già state tirate fuori da Palazzo Malvezzi. Per esempio, la sosta a pagamento per i motorini in centro storico, la fascia oraria per la consegna delle merci, l'estensione delle zone a traffico limitato e di quelle pedonali. E non solo, visto che c'è anche l'inclusione dei motori "Euro 4" tra quelli che rientrano nel blocco della circolazione. "A Torino i motori Euro 4 non sono tra gli esentati dal blocco- spiega Bollini- e questo perché non trattengono le Pm10". E poi, aggiunge Burgin, si potrebbero fare tante altre cose, "come negli Stati Uniti, dove si sottoscrivono accordi volontari tra enti locali e aziende per il rinnovo del 15% all'anno del parco macchine in favore di impianti a basso impatto ambientale e quindi per impianti a metano, a gpl o elettrici". Tutte queste proposte, sulle quali la Provincia insiste, "vanno poi inserite dai Comuni nei loro piani, visto che sono loro a dover decidere". Quello che è certo, però, è che la Provincia deve dare un parere di conformità ambientale alle decisioni degli enti municipali" e che "una volta deciso il piano questo diventerà parte del Piano territoriale di coordinamento provinciale". Anche per questo è intenzione dell'assessore Burgin creare un tavolo istituzionale al quale partecipino gli assessori all'ambiente o alla mobilita' di "tutti i comuni che ne vogliono fare parte", in modo da fare delle scelte "non solo condivise, ma anche coerenti tra loro". Anche questa mattina, infatti, i consiglieri provinciali hanno messo in evidenza l'incoerenza delle misure restrittive contro il traffico delle ultime settimane. In particolare, afferma Raffaele Finelli (Ds), "la confusione sugli orari dei blocchi, che ha portato i cittadini a fare sforzi solo per aggirare le misure invece di rispettarle". Gaetano Mattioli, anche lui Ds, insiste sull'importanza di interventi sulle infrastrutture fuori dalla città. "La strada provinciale San Carlo, per esempio- cita- una strada fondamentale per le attività produttive di Medicina e delle zone limitrofe, che hanno un milione di metri quadri di insediamenti produttivi". Ma anche "la linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore, che ha bisogno non solo dell'interramento nell'area metropolitana di Bologna, come dice l'assessore comunale Maurizio Zamboni, ma anche della elettrificazione, per permettere ai cittadini di utilizzarla al posto dei mezzi privati". (Asa/ Dire) Agenzia Pagina ZCZC DIR9XXX 3 REG 0 RR2 / DIR / (ER) 18-02-05 gip

20 febbraio 2005

MAGARI...!!! passasse una legge così in tutta l'Europa!

José M.C.F. da Silva

Grazie per il messaggio che ci fa ben sperare dimostrando che anche chi come te, stante il cognome, dovrebbe essere di lingua spagnola la pensa come noi, cioè all'Europea. A presto leggervi.

Cordiali saluti da
Pier Luigi Ciolli

Di più caro Pier Luigi, Sono di origine portoghese, con nazionalità francese, studi in Inghilterra e abitante a Prato da quasi 24 anni!
Più europeo di così ???

saluti camperisti,
José Silva.



16 febbraio 2005

From: Telefono BLu Sos Consumatori

To: Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI

SUBJECT: BLOCCHI DEL TRAFFICO? FACCIAMO CHIAREZZA. IL CITTADINO È PERPLESSO. SONO MOLTI I MOTIVI DEL DISAGIO. TELEFONO BLU LI SOTTOPONE E ORGANIZZA LA MAGGIORANZA SILENZIOSA. IN NOME DEL POPOLO BEFFATO.

MILANO - 15 febbraio 2005 . Comunicato Stampa . I cittadini delle città italiane dove si operano i blocchi della circolazione alle auto , sono molto perplessi . Infatti non avendo spesso trasparenza sui dati si sentono un po' presi per il naso . Il fatto che non appaiano manifestazioni di dissenso degne da telecamere non vuol dire assolutamente nulla. Infatti quasi tutte le iniziative da telecamera sono in genere fatte da militanti politici. Diciamo che i cittadini, e ne abbiamo prova noi dai tanti contatti privati sono una enorme maggioranza silenziosa che obbedisce per senso civico, ma concretamente non vede nulla. Vediamo perché incalza Telefono Blu Sos Consumatori che da anni come associazione dei consumatori si batte per fare chiarezza in merito:

- 1) le centraline di rilevamento non debbono essere collocate nei punti piu' trafficati falsano il dato, i Comuni si sono adeguati a questa direttiva Ue ?
- 2) le polveri sottili PM10 (che non sono smog) non sono tutte dello stesso tipo, mediamente il 20% di esse in inverno e di piu' in estate sono prodotte in modo naturale e quindi vanno scorperate. Chi lo fa?
- 3) Le caldaie a gasolio dei condomini, e gli impianti industriali sono i fattori che inquinano di più. Quali interventi concreti vengono fatti?
- 4) La girandola di euro 1,2, 3, 4 è una vera presa per i fondelli. Non si fa in tempo a comprare una nuova auto che esce una direttiva diversa . Per cui l'Ue o anche solo l'Italia imponga alla produzione un parametro che valga almeno 3 anni e rispettato da tutti .Il parco macchine che non è nemmeno Euro 1 è di almeno il 25% .Che si sta facendo per cambiarlo?
- 5) Quali azioni svolgono i comuni per pulire le strade, come versamenti acqua ecc. che di fatto toglierebbero buona parte delle polveri e comunque con altre tecniche . Con i soldi delle contravvenzioni si potrebbero fare dei bei lavoretti?
- 6) Dulcis in fundo. Per quale motivo il cittadino che non puo' usare l'auto deve pagare la quota intera del bollo alla Regione. Le Regioni stanno pensado di restituire il maltolto? E le assicurazioni in che misura intendono ribassare visto il mancato uso? Il governo gli ha posto il problema?

Telefono Blu Sos Consumatori, lancia un appello al Ministero dell'Ambiente perché ogni forma di finanziamento verso i Comuni sia solo legata ad interventi strutturali, come Costruzione di metropolitane, defiscalizzazione per aggiornamento veicolo, iniziative concrete di intervento sui fattori inquinanti principali caldaie, tir, camion in genere, sistemi anche tecnologici per la rimozione delle polveri.

Intanto per non perdere tempo l'associazione mette a disposizione dal sito www.sosviaggiatore.com la modulistica per i ricorsi per danno da blocco, e offre la possibilità a tutti i cittadini di inviare denunce proposte e quant'altro.

21 Febbraio 2005

Facciamo attenzione a non farci rifilare ancora una volta per buona la tesi, naturalmente ispirata dai produttori di automobili, che bastino un pò di ecoincentivi per cambiare il parco macchine circolanti per risolvere il problema dell'inquinamento. Si rischia di far felici ancora una volta i soliti furboni che si possono permettere di cambiare l'auto periodicamente. Questi il loro parco macchine lo cambierebbero ugualmente con o senza incentivi solo perché se lo possono permettere, ad andare a piedi e pagare per gli altri il blocco del traffico nelle varie città sarebbero ancora quelli che vivono del misero stipendio al quale ci hanno ormai abituato e che non possono buttare via la loro auto ogni tre o quattro anni. E poi parliamoci finalmente chiaro e senza la demagogia alla quale ci hanno ormai abituati i politici, a cosa servono poche ore di blocco rispetto al traffico che in un anno caratterizza le nostre città? Mi viene il dubbio, ma sta diventando certezza, che i politici stiano utilizzando i blocchi solo per farci credere che si dannano l'anima per risolvere il problema. Insomma la solita operazione di facciata ad uso e consumo della televisione.

Prendiamo ad esempio Firenze, con la zona blu più grande d'Europa ci volevano far credere che i problemi si sarebbero risolti, invece siamo di fronte anche alla zona blu più trafficata d'Europa, visto che ormai sono talmente tanti i permessi di accesso che non si può più parlare di zone interdette al traffico.

Il massimo si raggiunge poi quando proprio i sindaci propongono di aumentare la benzina per scoraggiare l'uso delle auto, davvero un bell'esempio di lungimiranza, questi fenomeni di politici sarebbero capaci invece di proporre soluzioni serie al problema del traffico senza farlo pagare sempre ai cittadini???

Proprio in questi giorni si svolgono un pò dappertutto le primarie per decidere i candidati alle prossime elezioni. Vi siete accorti che tutti i candidati alle primarie sono ex sindaci ed ex amministratori che non essendo rieleggibili stanno alzando il tiro verso incarichi in regione ma tra questi ci sono quelli lasciano a secco di acqua potabile una frazione ? Che pensano di creare fior di centri commerciali che hanno il pregio di congestionare a dismisura il traffico in certe zone ? Ma tra questi CHI IN CAMPAGNA ELETTORALE DICHIARA DI DIMETTERSI SE NON RAGGIUNGERA' GLI SCOPI PREFISSATI ? Un esempio per tutti, a Freemantle, in Australia, mi raccontano che gli autobus, che passano ogni cinque minuti, sono gratuiti, ecco un bel modo di disincentivare il traffico privato, e alla fine l'amministrazione comunale non ci rimette neanche, basta pensare a quanto risparmierebbe con un città senza il traffico pazzesco al quale siamo abituati.

Scusate per l'enfasi di queste righe buttate giù di getto e senza tanto pensarci, ma le cose a ben vedere stanno proprio così, e sarebbe ora che tutti, invece di lamentarci sempre senza poi fare niente, cominciassimo davvero a far mancare a questi signori il nostro consenso.

E soprattutto smettiamo di pensare che molti siano bravi ed onesti solo perché appartengono alla nostra fazione politica, è ora di cominciare a valutare le persone per quello che sono, e se un sindaco ha lavorato male cerchiamo di non mandarlo a fare il consigliere regionale o il deputato, perché allora la colpa è solo nostra!!!

Saluti, Mario R.

REVOCARE I BLOCCHI DEL TRAFFICO

Il Ministero risponde in modo chiaro ed esauriente alle interrogazioni dell'On. Giovanni Bellini e del Senatore Giovanni Crema

Articolo estratto dalla rivista inCAMPER numero 107 maggio-giugno 2006

Il documento è agli atti. Ora tocca ai cittadini. È compito dei consiglieri comunali intervenire per chiedere la revoca delle ordinanze di blocco del traffico se illegittime alla luce del seguente documento.

**IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI TERRESTRI
DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE:**

...Nel caso in cui l'inquinamento del traffico raggiunge livelli d'intensità, tali da mettere in pericolo la salute pubblica, il Sindaco previa ordinanza limita la circolazione di tutte ovvero di alcune categorie di veicoli, per accertate e motivate esigenze di prevenzione dei fattori inquinanti. Tenuto conto del potere discrezionale del Sindaco, è opportuno precisare che tale ordinanza limitativa deve avere alla base una istruttoria tecnica tanto più se la restrizione è prolungata, quindi, tale da limitare drasticamente l'esercizio dei diritti assoluti costituzionalmente tutelati, in particolare il godimento del diritto di proprietà sul proprio veicolo e il diritto di libera circolazione.

Appare chiaro che le motivazioni che sono alla base dell'ordinanza devono essere il risultato di una accurata valutazione tecnica, che specifichi le sorgenti dell'inquinamento e quali fattori le attivino, nonché quanto incida in ciascuna di esse un singolo agente inquinante e il miglioramento che vi sarebbe a seguito dell'emanazione del provvedimento di limitazione del traffico, indicando quali provvedimenti sono stati attivati a carico degli altri fattori che sono causa dell'inquinamento. Nel caso di deroghe l'istruttoria, per essere completa, deve indicare le motivazioni tecniche e sociali. In ogni caso deve essere assicurato il principio, pacifico in ogni Stato di diritto e connesso alla proporzionalità dell'azione amministrativa, dell'equilibrio degli interessi contrapposti, pubblici e privati, quando vengono a confliggere in conseguenza di un provvedimento amministrativo. La regola è che gli interessi privati devono sempre essere salvaguardati, per quanto possibile, nella maggior misura consentita dal caso specifico. La Direttiva 94/12/CE, ad esempio, prevede che le misure di regolamentazione del traffico debbano essere ragionevoli e proporzionate. Difatti, la condizione di necessità che giustifica deroghe e permessi, non risiede necessariamente ed esclusivamente in interessi di natura pubblicistica o di rilevanza generale, ma può concernere interessi strettamente privati e particolari; l'unico limite è costituito dalla ragionevolezza delle scelte operate nell'ambito del potere discrezionale...

In parole povere, è illegittima un'ordinanza restrittiva alla circolazione stradale PRIVA di una relazione tecnica che comprova chiaramente il tipo di inquinamento e chi lo determina.

Deve essere una relazione tecnica che vede alla base una rilevazione PM2 altrimenti non si determinano le vere sorgenti di inquinamento e tantomeno chi le causa.

L'ARPA confermerà che per individuare le sorgenti di inquinamento la ricerca va fatta PM2 e non PM10, cioè con un colino a maglie strette anziché con un colino che trattiene poco, come oggi, e male quando le centraline di rilevazione sono poche e maldistribuite.

Oggi tutte le ordinanze che abbiamo letto penalizzano solo il traffico mentre lo stesso è "colpevole" solo per il 25% dell'inquinamento.

Ecco perchè le ordinanze per abbattere l'inquinamento devono prevedere limitazioni anche per coloro che contribuiscono per il restante 75% ad inquinare.

Nelle ultime righe del documento, il Ministero non ravvede l'opportunità di esimere le autocaravan dal blocco del traffico ma semplicemente perchè le autocaravan rientrano nella normativa generale, insieme agli altri autoveicoli come abbiamo sempre chiesto. Le deroghe attualmente concesse alle autocaravan sono provvisorie e non in tutti i comuni, quindi, visto che a lavorare è sempre e solo l'associazione nazionale coordinamento camperisti ed essendo impossibile inseguire ogni singola ordinanza locale, è un successo l'inserimento dell'autocaravan insieme agli altri autoveicoli.

Concludendo, secondo il Ministero, il blocco del traffico è illegittimo solo quando non è avallato da una relazione tecnica e, pertanto, lo ritiene illegittimo nei confronti di TUTTE le categorie di veicoli, quindi, un atto decisivo per il ripristino dei diritti del cittadino contro l'abuso di potere da parte di un sindaco.

Per la nostra categoria è un successo perchè, oltre a dimostrare che pensiamo a tutti, non saremo costretti a rincorrere città per città le varie ordinanze al fine di ottenere delle deroghe provvisorie.

IL TESTO DELLE INTERROGAZIONI

AL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Premesso che:

ogni anno i comuni provvedono ad emanare ordinanze limitative ai sensi dell'art. 7 lett. b) del D.Lgs. 285/1992 "nei confronti di alcune categorie di veicoli per accertate esigenze di prevenzione degli inquinamenti e di tutela del patrimonio artistico, ambientale e naturale".

Quasi sempre tali provvedimenti sono assunti dai predetti comuni quando il tasso di inquinamento supera il livello dei parametri prestabiliti; che le ordinanze limitative sovente colpiscono in particolar modo tutti i gli autoveicoli maggiormente inquinanti, i quali, con la loro circolazione in ambito urbano, contribuiscono all'aumento dei valori di inquinamento.

Che in tali ordinanze, sono contemplate specifiche deroghe nei confronti di tipologie di autoveicoli che sono utilizzati in modo esclusivo per garantire esclusivamente il servizio e/o la sicurezza pubblica, ovvero che hanno in dotazione motori che producono modeste quantità di immissioni inquinanti (EURO 4), che vengono usati per il trasporto di invalidi, che sono utilizzati a scopo prettamente turistico (AUTOBUS TURISTICI).

Considerato che con l'emanazione di tali provvedimenti il divieto coinvolge inevitabilmente anche la categoria delle autocaravan in quanto rientranti nell'elenco contemplato nell'art. 54 del D.lgs. sopra citato.

Proprio per questa categoria si ritiene necessaria una attenta analisi sugli effetti discriminanti prodotti nei confronti di quest'ultima da parte delle Ordinanze in questione.

Difatti, in primis risulta inapplicabile la deroga prevista per gli autoveicoli meno inquinanti, in quanto la autocaravan non vengono prodotte con motori EURO 4 e, quindi, nessuna di queste può usufruire di tale beneficio.

In secondo luogo si ricorda che le autocaravan sono autoveicoli impiegati quasi esclusivamente per fini turistici e, quindi, la loro utilizzazione è prettamente occasionale con un utilizzo medio di circa 30 giorni all'anno - e non periodica come avviene per le autovetture - al pari degli autobus turistici.

Tra l'altro, le autocaravan sono soltanto circa 150.000 in tutta Italia, quindi, numero di bassissimo impatto nella circolazione stradale e nel conseguente inquinamento acustico ed atmosferico.

Inoltre, essendo tali autoveicoli dotati di sistema di alimentazione quasi esclusivamente a gasolio, e che ogni anno eseguono il controllo sulla combustione, rientrano nei previsti parametri europei di antinquinamento.

L'INTERROGAZIONE DELL'ONOREVOLE GIOVANNI BELLINI

L'INTERROGAZIONE
DELL'ONOREVOLE
GIOVANNI BELLINI

L'INTERROGAZIONE DEL SENATORE GIOVANNI CREMA

L'INTERROGAZIONE
DEL SENATORE
GIOVANNI CREMA

In merito a quanto susposto, appare chiaro che i provvedimenti limitativi in esame risultano discriminanti nei confronti delle autocaravan, con palese violazione dell'art. 97 della Carta Costituzionale.

Pertanto, è indiscutibile che i motivi di fatto e le ragioni di diritto per i quali sono disposte e motivate le deroghe debbano essere applicati anche alle autocaravan.

Quindi, appare legittimo che per tale categoria i comuni dovrebbero modificare i parametri di tolleranza - ammettendo la circolazione con dispositivi EURO 3 - almeno per i proprietari di autocaravan residenti, e/o applicare alcun tipo di limitazione per i propri etari non residenti nella città per la quale è stato emesso il provvedimento di limitazione.

Per quanto sopra si chiede al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti di rendere note le iniziative che intende adottare, previa gli strumenti di controllo e di regolamentazione previsti ai sensi dell'art 5 del Codice della strada, al fine di garantire la piena legittimità dell'applicazione dell'articolo 7 lett. b) sopra citato, nel rispetto dei principi costituzionali di buon andamento ed imparzialità della Pubblica amministrazione.

Se non si ritiene opportuno la predisposizione di una circolare che dia ai sindaci la possibilità di escludere le Autocaravan dai blocchi del traffico per le motivazioni sopra esposte.

Roma, 19 dicembre 2005
Sen. Giovanni Crema

ATTENZIONE

Inviare questo articolo al Sindaco che ha emanato ordinanze di blocco del traffico illegittime e, qualora vi risponda dicendo che il Ministero... non conta... non fa legge... e via dicendo, scrivetegli, mettendoci in copia, chiarendogli che

IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI,

ai sensi dell'articolo 5 del Codice della strada, può impartire agli enti proprietari le direttive per l'applicazione delle norme della circolazione, che l'articolo 35 attribuisce allo stesso la competenza ad impartire le direttive per l'organizzazione della circolazione e della segnaletica stradale.

L'eventuale assunto che "il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti non è il Tar" non trova applicazione nella fattispecie in esame, difatti la posizione presa dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti non tocca la "eventuale illegittimità della norma ovvero un'interpretazione restrittiva" della stessa, ma è finalizzata ad indicare la corretta applicazione della procedura amministrativa che si conclude con l'emanazione del provvedimento di limitazione avente per oggetto la limitazione del traffico.

Quanto sopra detto è ulteriormente confermato dal fatto che quando un soggetto interessato impugna un provvedimento che ha per oggetto un'installazione di segnaletica potenzialmente illegittima direttamente al TAR, senza aver presentato ricorso gerarchico ai sensi dell'articolo 37 del Codice della Strada, lo stesso organo giurisdizionale non decide rimettendo in termini il soggetto interessato per esperire la procedura ai sensi dell'articolo citato, proprio perché ritiene di non poter intervenire previamente sul "merito" del provvedimento, riconoscendo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – essendo questo il custode virtuale delle norme del codice – il potere di valutazione ma, soprattutto, di interpretazione delle norme del codice applicate per emanare il provvedimento impugnato, conferendo in tal modo natura definitiva al medesimo.

Solamente dopo tale passaggio il Tar si potrà pronunciare sulla legittimità degli atti e delle procedure applicate.

Gli stessi organi giurisdizionali di primo e di secondo grado, per la definizione di contenziosi in materia di Codice della Strada, richiedono sovente al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti richieste di informazione e pareri ai sensi degli articoli 213 c.p.c. e 23 VI co. Legge n. 689/81, proprio perchè riconoscono allo stesso la competenza specifica in materia.

Per ultimo, e non meno importante, si ricorda che in occasione di modifiche da apportare al Codice della Strada previa emanazione di nuove normative in materia, gli organismi istituzionali richiedono sempre e comunque un parere preventivo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: tale procedura si rende necessaria proprio perché tale Ministero ha una visione totale della materia, ma, soprattutto, è in condizione di valutare meglio di qualsiasi altro le conseguenze e gli effetti che si potrebbero avere a seguito di modifiche apportate al Codice sopra citato.

In merito a quanto sopra esposto, pertanto, è ineccepibile il fatto che al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti siano attribuiti poteri di interpretazione ed di corretta applicazione delle norme del Codice della Strada, sia nella fase preventiva che nella fase applicativa delle normative in esame.



RISPOSTA DEL MINISTRO
ALL'ONOREVOLE
GIOVANNI BELLINI



RISPOSTA DEL MINISTRO
AL SENATORE
GIOVANNI CREMA

BLOCCHI PERMANENTI DEL TRAFFICO

Decisioni sbagliate,
illegittime,
irragionevoli
e dannose:
l'inconsapevolezza
dei consumatori
indotti ad acquistare
nuovi autoveicoli

Articolo estratto dalla rivista *inCAMPER*
numero 117 settembre-ottobre 2023

L'Unione Europea ha introdotto una serie di **standard sulle emissioni inquinanti**, identificati con la sigla **Euro** seguita da un numero, posta sia come prescrizione per le nuove costruzioni dei veicoli sia per impedire e/o limitare la circolazione stradale ai veicoli.

Un modo per spingere il proprietario a rottamare il proprio veicolo pur avendolo sottoposto alla revisione, pagato la tassa di circolazione e pagato l'assicurazione. Per verificare la classe ambientale di un veicolo, aprire il link [1].

Per quanto riguarda la violazione dell'interdizione alla circolazione stradale per classe ambientale in Italia, occorre ricordare che ciò comporta una sanzione amministrativa (aggravata dalla sospensione della patente da 15 a 30 giorni se l'infrazione viene commessa un'altra volta nei 2 anni successivi).

La lobby dei produttori di veicoli, allorchando è iniziata la discussione sull'abbandono della produzione di veicoli a benzina e a gasolio, non è intervenuta per dire quanto fosse errata la scelta dell'elettrico e tantomeno ha espresso il suo diniego all'utilizzo di tale tecnologia. Imperterrita, ha proseguito a produrre e vendere, chiedendo deroghe per le scadenze per ottimizzare gli utili e raggirare gli acquirenti di veicoli nuovi a benzina o a diesel destinati alla rottamazione.

È bene ricordare che i veicoli che superano la revisione hanno il diritto di circolare liberamente: perché rispettano la tutela dell'ambiente e oltre a essere stati acquistati con grossi sacrifici.

Al contrario, la produzione dei veicoli elettrici è devastante per i seguenti motivi:



Richiamato nel testo

[1] <https://www.ilportaledellautomobilista.it/web/portale-automobilista/verifica-classe-ambientale-veicolo>

1. costringe a rottamare un veicolo che ha superato la revisione;
2. l'energia elettrica per la ricarica delle batterie è prodotta da centrali termoelettriche, quindi, l'inquinamento è solo delocalizzato;
3. la costruzione di una batteria agli ioni di litio comporta enormi scavi a cielo aperto (dove vigono paghe da fame per i lavoratori e casi di sfruttamento di minori). Per ciascun kWh di cui è dotato l'accumulatore, sono emessi dai 150 ai 200 kg di CO2 nell'ambiente, e per estrarre il litio, in alcune aree di scavi l'utilizzo fino al 65% dell'acqua disponibile porta alla migrazione dei coltivatori;
4. le batterie, dopo ogni ricarica, riducono la loro autonomia fino a dover essere sostituite (in teoria dovrebbero avere una vita di otto anni ma nella pratica arrivano solo fino a cinque);
5. quasi la metà di tutte le batterie viene smaltita in inceneritori o in discariche;
6. la loro circolazione produce ugualmente il rialzo delle polveri e il rilascio sulle strade delle usure degli pneumatici.

In passato abbiamo pubblicato ampi articoli (mai smentiti) dimostrando che in Italia l'inquinamento derivante da tutta la circolazione dei veicoli non supera il 25%. È quindi un problema da affrontare con la dovuta consapevolezza, prediligendo il trasporto delle merci su rotaia e rendendo efficiente il trasporto pubblico piuttosto che instaurare i poco risolutivi quanto deleteri blocchi permanenti. Purtroppo, però, le incapacità e/o gli interessi privati hanno finora impedito che queste soluzioni fossero adottate.

Se non intervieni, preparati a pagare, perché esistono anche delle telecamere che multano al volo i veicoli non conformi alla classe ambientale (30.08.2021 da la Repubblica: ... a Firenze un appalto da 4,4 milioni di euro per installare 81 pali con telecamere).

Da non scordare il salasso degli autovelox (erano illegittimi ma il governo con un tratto di penna li ha legittimati) che multano al volo chi guida in sicurezza ma a velocità superiore a quella che ha adottato il sindaco di turno (a Firenze, solo nel primo mese di attività, solo tre postazioni hanno prodotto 32.683 contravvenzioni con sottrazione di punti dalla patente).

In sintesi, il danno arrecato ai privati e a tutta la collettività per la limitazione della circolazione ai veicoli in base alla categoria EURO perché, provato su strada, raggiungere una strada a valle e/o nelle intersezioni richiede la percorrenza di **più** chilometri e, di conseguenza:

più carburante bruciato,

più consumo degli pneumatici,

più inquinamento atmosferico e acustico,

più aumento nei flussi di traffico e, quindi, aumento della possibilità di incidenti stradali,

più perdita di tempo e denaro per l'utente della strada,

più spesa per la Pubblica Amministrazione (noi contribuenti) per l'acquisto e l'installazione delle numerosissime segnaletiche stradali verticali,

più compiti per gli agenti della Polizia Municipale già gravati di innumerevoli compiti.



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 speculatori internazionali, con la scusa di bloccare gli inquinamenti, hanno convinto i parlamentari eletti all'Unione Europea a emanare provvedimenti per vietare la circolazione stradale permanente ai veicoli dagli euro 0 a 4.

Si tratta di un "diktat" che comporta:

a) per la pubblica amministrazione:

- 1.** un aggravio di spese per far produrre, acquistare e far installare decine di migliaia di costosissime segnaletiche stradali verticali;
- 2.** mettere a norma tutti i loro veicoli;
- 3.** assistere all'impatto atmosferico e acustico sul territorio delle rottamazioni, della loro selezione e del relativo trasporto per i conferimenti.

b) per il cittadino:

- 1.** 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;
- 2.** 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 oltre al danno sopra citato, dovrà anche sostenere gli oneri per la rottamazione e la cancellazione dal PRA;
- 3.** 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;
- 4.** essere contravvenzionato e di vedersi decurtare i punti sulla patente, e tutto perché il gestore della strada non ha installato le dovute segnaletiche stradali verticali indicanti anche gli itinerari alternativi. E poiché per ricorrere si devono affrontare gravosi oneri pecuniari e disporre di molto tempo, difficilmente si opta per questa scelta;
- 5.** il ritiro della patente di guida (oltre all'esoso pagamento) se si dovesse incappare una seconda volta nella medesima infrazione.

Grazie per l'attenzione e per l'azione che attiverai ricordando che anche uno può fare la differenza:

- rilanciando il presente documento via mail al Governo e ai parlamentari eletti nella tua circoscrizione (elenchi mail in www.insiemeinazione.com) nonché a quanti hai in rubrica mail e nei social chiedendo che entrino in azione a loro volta;
- inFORMANDO ogni giorno, sempre con il pessimismo dell'intelligenza e l'ottimismo della volontà.

Ricordando che le azioni contro le leggi e le menzogne arrivano velocemente mentre la verità e la giustizia possono arrivare in ritardo, ma arrivano sempre.

COME FIRENZE AFFRONTA IL TEMA DELL'INQUINAMENTO ATMOSFERICO E ACUSTICO

La lettera di un cittadino

Firenze, 03 giugno 2023

Al Sindaco Al Comandante la Polizia Municipale Alle SS.LL. in indirizzo

A: Firenze Direttore Polizia Municipale direz.pol.municipale@pec.comune.fi.it;

direz.pol.municipale@comune.fi.it;

FI Sindaco sindaco@comune.fi.it;

Cc: marcello.vigano@firenze.pecavvocati.it; assunta.brunetti@firenze.pecavvocati.it;

nuove.infrastrutture@pec.comune.fi.it; ammopereelavoripubblici@pec.comune.fi.it;

direttore.generale@pec.comune.fi.it; nuove.infrastrutture@pec.comune.fi.it; direttore.cultura@pec.comune.fi.it;

direzione.urbanistica@pec.comune.fi.it; itassessore.bettini@comune.fi.it; assessore.delre@comune.fi.it;

assessore.delre.ambiente@comune.fi.it; assessore.funaro@comune.fi.it; assessore.gianassi@comune.fi.it;

assessore.giorgetti@comune.fi.it; assessore.martini@comune.fi.it; assessore.sacchi@comune.fi.it;

pm.segreteria@comune.fi.it; pm.campodimarte@comune.fi.it; pm.gavinana@comune.fi.it;

pm.romana@comune.fi.it; pm.zona.centrale@comune.fi.it; vicesindaco@comune.fi.it; tfi23377@pec.carabinieri.it;

tfi23377@pec.carabinieri.it; comm.oltrarno.fi@pecps.poliziadistato.it; comm.sangiovanni.fi@pecps.poliziadistato.it

Oggetto: richiesta di rimozione di pannelli mobili installati nei viali di circonvallazione in violazione di quanto previsto dal Codice della Strada.

Il sottoscritto Pier Luigi Ciolli, quale cittadino residente in via di San Niccolò 21, PREMESSO CHE:

1. il Codice della Strada e il relativo Regolamento di esecuzione e di attuazione siano in vigore dal lontanissimo 1992;
2. il legislatore ha dimostrato di spendere un'attenzione particolare per fermare l'anarchia della segnaletica stradale, tanto che è intervenuto con ben 8 articoli nel Codice della Strada e ben 85 articoli nel relativo Regolamento, obbligando il gestore della strada ad adottare un sistema segnaletico armonico integrato ed efficace, a garanzia della sicurezza e della fluidità della circolazione pedonale e veicolare;
3. attraverso il Codice della Strada, il legislatore ha fornito tutti gli strumenti utili per evitare l'anarchia delle segnaletiche stradali che crea confusione, inficiando la sicurezza stradale;
4. le segnaletiche stradali verticali sono il cardine essenziale della mobilità, essendo fonte di responsabilità per gli utenti e consentirgli, attraverso il retro opportunamente serigrafato dei dati previsti, di conoscere la fonte del provvedimento limitativo;
5. le segnaletiche stradali verticali non sono, di per sé, fonte di obblighi, divieti o limitazioni, ma costituiscono una forma di pubblicità che presuppongono sempre l'esistenza della legge, del regolamento, del decreto o dell'ordinanza dell'autorità competente o dell'ente proprietario della strada;
6. le segnaletiche stradali verticali prevalgono su quelle orizzontali, quindi, dannoso il collocarle ambedue nella stessa strada (nel recente passato ne abbiamo contate oltre 2.000 da poter rimuovere);
7. gli utenti della strada sono tenuti a rispettare segnali stradali irregolari e/o in contrasto con le norme del Codice solo allorquando siano collocati in via temporanea per imporre prescrizioni comportamentali nei casi d'urgente necessità e certamente non rientra il caso dei blocchi di traffico per il presunto inquinamento imputato solo per alcune categorie di veicoli che hanno, tra l'altro, passato la revisione;
8. alla apposizione le segnaletiche stradali deve obbligatoriamente seguirne la manutenzione;
9. il Comune di Firenze è stato ripetutamente oggetto di sentenze che hanno accolto i ricorsi dei contravvenzionati (in particolare quelli presentati dall'Avv. Marcello Viganò e dall'Avv. Assunta Brunetti che avevano evidenziati segnaletiche stradali prive alla base di provvedimenti legittimi) ma, ignorandole, ha creato e crea continui oneri alla stessa Pubblica Amministrazione, ai cittadini (molti dei quali impossibilitati a presentare ricorso), alla macchina della giustizia intralciando i lavori, ai cittadini che vedono allungarsi i tempi per avere una sentenza, perdendo fiducia nelle istituzioni;

in questi giorni, in circolazione stradale, ha visto nei viali di circonvallazione una serie di cartelli mobili gialli (vedi allegato) NON previsti dal Codice della Strada;



CHIEDE:

- a) l'immediata rimozione di detti pannelli che non sono previsti dal Codice della Strada visto che creano possibile intralcio alla circolazione stradale e incomprensione da parte dei turisti;
- b) ricevere via mail e/o PEC la copia dell'ordinanza istitutiva del suddetto divieto completa di ogni eventuale allegato e/o atto richiamato.

EVIDENZIA

- A. la necessità di produzione e installazione di pannelli esplicativi di preavviso di divieto di circolazione, installati alla distanza prevista dal Codice della Strada per indicare agli utenti della strada i percorsi alternativi per raggiungere le loro destinazioni;
- B. il danno arrecato ai privati e a tutta la collettività per la limitazione della circolazione nei viali di circonvallazione ai veicoli in base alla categoria EURO perché, provato su strada, il raggiungere una strada a valle e/o nelle intersezioni dei viali di circonvallazione richiede il percorrere **più** chilometri e, di conseguenza:
 - più** carburante bruciato,
 - più** consumo degli pneumatici,
 - più** inquinamento atmosferico e acustico,
 - più** aumento nei flussi di traffico e, quindi, aumento della possibilità di incidenti stradali,
 - più** perdita di tempo e denaro per l'utente della strada,
 - più** spesa per la Pubblica Amministrazione (noi contribuenti) per l'acquisto e l'installazione delle numerosissime segnaletiche stradali verticali,
 - più** compiti per gli agenti della Polizia Municipale già gravati di innumerevoli compiti (un recente esempio di danno ai cittadini e che si ripete da anni, è il centralino delle emergenze 055 3285 della Polizia Municipale dove anche di giorno non ci sono operatori in numero sufficiente per rispondere immediatamente alle telefonate in arrivo, costringendo i cittadini a chiamare il 112 (numero unico per le emergenze) distraendo gli operatori dal rispondere tempestivamente ad altre telefonate.

A leggervi, confidando in un tempestivo intervento, cordiali saluti.

Pier Luigi Ciolli

FIRENZE via di San Niccolò 21

Criticità rilevate nella segnaletica in foto

- 1) Il segnale di preavviso con contenuto prescrittivo risulta posizionato troppo vicino all'impianto di segnalazione di indicazione posto successivamente e nelle immediate vicinanze, tra l'altro con una composizione di segnali alquanto complessa e variegata. Tale condizione potrebbe creare delle difficoltà oggettive per l'utente nel percepire le indicazioni di entrambi gli impianti, tenuto conto delle distanze di avvistabilità diverse, definite nella tabella dell'art. 79 del Regolamento di esecuzione ed attuazione del Codice della Strada. Da un punto di vista normativo si ricorda che il posizionamento dei segnali di indicazione è disciplinato dall'art 125 del Regolamento di esecuzione ed attuazione, mentre quello dei segnali di prescrizione dall'art. 81 del medesimo Regolamento.
- 2) La dimensione dei caratteri del presegnalamento con contenuto prescrittivo risultano irregolari rispetto alle disposizioni del regolamento. Difatti sia il carattere che l'interlinea dovrebbero avere una dimensione di 8 centimetri con caratteri grandi (per un avvistamento ad una velocità pari a 50 km/h), ma tenuto conto di una velocità predominante che nel tratto di strada interessato non può essere inferiore a 60 km/h, il carattere utilizzato dovrebbe essere di almeno 10 cm.
- 3) Un'ulteriore condizione di illegittimità e di disfunzionalità emerge nell'aver utilizzato caratteri disomogenei per dimensione. (Vedi la dicitura "eccetto autorizzati" "diesel" Lun Ven").
- 4) Anche i pittogrammi utilizzati per indicare i veicoli autorizzati al transito risultano poco visibili in quanto di dimensioni non proporzionate alla dimensione del segnale stradale, che sembrerebbe avere le dimensioni geometriche di un cartello 60x90 cm. Le dimensioni dei caratteri e dei segnali sono determinate dagli articoli 125 e 80 del Regolamento di esecuzione ed attuazione e relative tabelle.



Alcuni dei riscontri ricevuti

04 giugno 2023

Da: altieri@agernova.it

Oggetto: Re: FIRENZE: siamo alle affissioni selvagge?

Caro Luigi, devi fare un'azione contro i filtri così detti anti -particolato delle nuove macchine diesel, in quanto il fumo di scarico viene solo frammentato in particelle più piccole che in tal modo penetrano in profondità fin dentro gli alveoli polmonari e rimangono in sospensione in atmosfera molto più a lungo in nanoparticelle... pm 2,5... provocando infiammazioni e allergeni... mentre il fumo nero, più pesante, viene filtrato dai peli nasali e le prime vie respiratorie... e cade in poco tempo a terra... basta guardare le valli in cui passa l'autostrada... per vedere la nebbiolina cancerogena che ci hanno imposto di respirare coi loro Euro...5, 6, 7, L'unico parametro che deve essere considerato è il consumo di carburante, esempio: una vecchia Peugeot fa 22 km con un litro di gasolio e non produce pm 2,5... ma a Milano mi hanno multato perché non mi sono accorto del cartello di divieto di ingresso... poveri Italiani....

Giuseppe Altieri - Agroecologo Ordinario di Fitopatologia, Entomologia, Agroecologia, Agricoltura Biologica Istituto di Istruzione Superiore Agraria "Augusto Ciuffelli" di Todi (PG) Studio Agernova, Servizi Avanzati per l'Agroecologia e la Ricerca

04 giugno 2023

Da: Massimo

Non riesco a capire perché nonostante il Coordinamento Camperisti e NuoveDirezioni avete studiato e diffuso relazioni atte a risolvere la maggior parte dei problemi che affliggono chi è sulle strade chiedendogli di intervenire per lo sviluppo del turismo come da soluzioni contenute nella relazione *PER SVILUPPARE IL TURISMO: interventi per incrementare il turismo, per fruire agevolmente del territorio, per ridurre l'inquinamento atmosferico, per diminuire gli incidenti stradali* [2] e ribadendo che per gestire le strade in maniera efficace, efficiente, legittima e utile a ridurre gli inquinamenti, ancora oggi non ho trovato nei siti dei comuni un catasto comunale informatizzato e aggiornato delle strade e della segnaletica per regolamentare la circolazione sulla base di un progetto da elaborare, tenendo conto che la segnaletica è efficace solo se l'utente della strada la percepisce. Ignorano che chi guida deve percepire agevolmente e tempestivamente il relativo flusso informativo adeguandosi alla prescrizione senza pericolo per la propria e l'altrui sicurezza. Anzi, hanno scordato che l'uso della segnaletica stradale dev'essere limitato ai casi in cui sia davvero necessario, occorre garantirne la visibilità rispetto all'ambiente circostante nonché l'adeguato illuminamento. Interventi utili con alla base una preventiva progettazione che consenta altresì al sindaco di coordinare la regolamentazione della circolazione su tutto il territorio, gestire in modo più efficiente ed economico le proprie risorse, pianificando tempi e costi della manutenzione sulla base delle caratteristiche tecniche dei prodotti impiegati e della curva prestazionale dei materiali e dei tempi di usura.

Questi sindaci riescono solo a installare autovelox per far cassa, mettere divieti alla circolazione per EURO e installare costosi portali per multare al volo chi ci passa di sotto, vuoi perché non è in grado di acquistare un'auto nuova oppure non vuole inquinare di più facendo percorsi alternativi. Speriamo che gli italiani si sveglino.

ECCO COSA INTERESSA AL SINDACO DI FIRENZE

Testo estratto dal seguente comunicato dell'Associazione Diritti Utenti e Consumatori comunicati@aduc.it

3 giugno 2023

Multe stradali. il triste record di Firenze

La rendicontazione ufficiale degli incassi 2022 da multe per violazione del Codice della Strada, colloca il Comune di Firenze al primo posto in Italia per quelle da violazione dei limiti di velocità: 23,2 milioni su un totale di incassi di circa 47 milioni [3].

Se consideriamo che il bilancio 2023 prevede - multe complessive - un incasso di 93 milioni su un totale di 831 milioni di incassi correnti, si comprende bene la particolare ed intensa attività di Palazzo Vecchio in questo ambito... raggiungere gli obiettivi di bilancio è obiettivo/vanto irrinunciabile.

La rendicontazione ci conferma che il cavallo di battaglia di questa politica sono gli autovelox, quelli modificati di recente, che fanno multe anche 30 metri prima e dopo la postazione, multe che vengono notificate come minimo un paio di mesi dopo e, di conseguenza, chi infrange se ne rende conto solo dopo che ha ricevuto molte e molte multe. Si chiamano multe seriali ed è una strategia del Comune per incassare il più possibile, strategia applicata, per esempio, anche per gli accessi alla Ztl a chi non si è reso conto di avere il permesso scaduto, non avendo il Comune comunicato questa scadenza. Non abbiamo più parole per commentare questa arroganza, anche perché le motivazioni che in questi ultimi mesi abbiamo ascoltato da parte del Comune, nonché dei vigili a cui le persone multate attonite si rivolgono per capire, sono di insensibilità e di sottovalutazione del fatto che in questo modo stanno costruendo una città sempre più odiata dagli amministratori. Noi crediamo che compito dell'amministrazione sarebbe di prevenire gli illeciti, ma sembra che invece il compito sia quello di incoraggiarli.

Richiamati nel testo

[2] https://www.coordinamentocamperisti.it/files/aggiornamenti/20230310_1%20per%20rilanciare%20il%20turismo.pdf

[3] https://finanzalocale.interno.gov.it/apps/floc.php/violazioniCdS/index/codice_ente/3090300170/cod/38/md/0



IL MESSAGGIO DI UN CAMPERISTA

Se Firenze piange, Roma non ride

21 maggio 2023

Da: Emanuele

Oggetto: ZTL fascia verde a Roma

Buongiorno, camperista da solo un anno, e possessore di un meraviglioso Giottiline Graal Z650 che mi sta dando molte soddisfazioni, ma, ahimè di categoria emissioni Diesel EURO 3, mi rivolgo per la prima volta all'associazione con una questione che mi sta molto a cuore e che, sono sicuro, toccherà molti camperisti romani e non. Si tratta del diritto dei camperisti di accedere alla nuova Zona a Traffico Limitato (ZTL) prevista per il Comune di Roma, che come forse saprete già dallo scorso ottobre vieta ai Diesel EURO 3 la circolazione in TUTTA LA FASCIA VERDE (che arriva a coprire quasi l'intera area metropolitana, fino al Grande Raccordo Anulare (e non un ben più ragionevole centro storico!). Il divieto dal prossimo novembre sarà applicato massicciamente attraverso 51 varchi elettronici e sanzionato con multe da 163 euro fino a 658 euro e, in caso di recidiva è prevista la sospensione della patente fino a 30 giorni! Inoltre, il divieto sarà esteso da novembre anche ai diesel EURO 4 e successivamente agli EURO 5. Insomma, un incubo per tutti i camperisti! Da camperista appassionato, ritengo sia ingiusto penalizzare chi, come noi, fa turismo in un modo tutto sommato abbastanza ecologico. In effetti, noi camperisti per lo più stazioniamo in un'area di sosta, e usiamo le biciclette o i mezzi pubblici per spostarci. Questo provvedimento penalizza non solo i camperisti come me che risiedono all'interno della fascia verde, ma anche i turisti che non possono più accedere alla fascia verde per raggiungere le varie aree di sosta comode per raggiungere il centro in bici o con i mezzi pubblici. È possibile che non si sia pensato a una deroga per la nostra categoria? Le autocaravan hanno una età media molto elevata, ma nello stesso tempo non costituiscono una fonte di inquinamento significativa, poiché di certo non girano continuamente per le vie della città. Non vorrei dimenticare i gestori delle aree di sosta, che risultano penalizzati da questo provvedimento. La loro attività, fondamentale per il nostro modo di fare turismo, rischia di subire un duro colpo. Mi rivolgo a voi, quindi, chiedendo di prendere posizione e di difendere i diritti dei camperisti. Siamo una comunità di persone responsabili, attente all'ambiente e rispettose delle regole. Meritiamo di poter godere della bellezza di Roma senza restrizioni ingiuste. Con l'augurio di poter contare sul vostro sostegno, Emanuele

La risposta

21 maggio 2023

Da: pierluigiciolli@coordinamentocamperisti.it

A: Emanuele

Al messaggio devo rispondere, prima invitandoti alla lettura e poi all'azione. Occorre prima leggere perché senza conoscere il passato non si è in grado di comprendere il presente e agire per partecipare per un futuro migliore.

Un altro riscontro

21 maggio 2023

Da: Stefania

La ZTL entro il raccordo anulare esiste da tempo quasi immemorabile, tanto che ai tempi dei primi navigatori satellitari, quando impostavo come destinazione qualsiasi zona entro il raccordo anulare mi avvisava: attenzione zona a traffico limitato. Ovviamente, come succede sempre in Italia, la norma non era applicata perché, per multare, il vigile ti doveva fermare e controllare che "euro" si guidava.

Ora nessuno sfuggirà più perché attiveranno telecamere automatizzate che riconosceranno dalla targa l'appartenenza o meno alla Euro-categoria.

A me sembra una grande utopia la realizzazione di tutto ciò (un po' come la raccolta differenziata del comune di ROMA che non è stata mai realizzata) ...si pensi a quante migliaia di cittadini non potranno più portare un parente in ospedale, non potranno più recarsi a fare la spesa e/o acquistare beni di prima necessità (i mezzi pubblici sono in crollo totale a Roma, la metro B ha spesso venti minuti di attesa! e in molte fermate non si riesce a salire moltiplicando così i venti minuti). Mi chiedo se il sindaco farà sgombrare anche tutti i parcheggi occupati da senza fissa dimora che vivono in camper per non parlare dei campi nomadi. Stefy

DOCUMENTI DA LEGGERE

Purtroppo, come puoi leggere aprendo www.incamper.org e scaricando le riviste numero 186, 188, 202, 211 eravamo intervenuti a partire dal 2018 e attivando anche una petizione online in www.coordinamentocamperisti.it, confidando che a partire dai circa 210.000 proprietari di autocaravan e a seguire per tempo gli oltre 49 milioni di proprietari di autoveicoli si registrassero e/o partecipassero inviando una mail al Governo e/o ai parlamentari. Per facilitarli nel sito inserimmo una semplice scheda da compilare e l'elenco delle mail del Governo, dei parlamentari e degli europarlamentari.

Aprendo www.nuovedirezioni.it e scaricando le riviste numero 51 e 53, altre relazioni e inviti all'azione.

Fallimento completo, un vero disinteresse e solo in questo anno gli italiani, trovando innalzate le segnaletiche stradali di blocco del traffico e i portali che in automatico scattano contravvenzioni a raffica, cominciano a svegliarsi e scrivere nei social rimanendo nel virtuale che rifuggendo l'impegno nell'organizzarsi. Basti pensare che detto disimpegno non è solo per i blocchi permanenti del traffico ma anche per gli illegittimi divieti alla circolazione e sosta delle autocaravan, infatti, su oltre 80.000 camperisti raggiunti ripetutamente via mail dall'Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI con l'invito ad associarsi con solo 20 euro l'anno a fronte di un impegno continuo che è partito dal 1985 fino a oggi con continue battaglie vinte facendo revocare i divieti anticamper, in questo momento siamo solo a 11.090 associati. Detta carenza di risorse ci ha consentito solo di utilizzare in via prioritaria le risorse esistenti per le battaglie contro i divieti anticamper mentre, riguardo ai blocchi del traffico, stiamo intervenendo solo in via sperimentale e solo per un caso inerente il Comune di Milano.

COME ENTRARE IN AZIONE

Premesso che la situazione richiede organizzazione e risorse, come quando noi, nel 1985, di fronte all'assenza di una legge che riconoscesse in modo univoco l'autocaravan e regolamentasse sia la circolazione e sosta che l'allestimento di impianti igienico-sanitari per il corretto smaltimento delle acque reflue, in assenza dei costruttori-rivenditori di autocaravan-Federcampeggio-clubs campeggiatori, ci organizzammo dando vita dall'Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI e ottenendo il varo della legge e l'allestimento di centinaia di impianti igienico-sanitari per il corretto smaltimento delle acque reflue, occorre che tutti i proprietari di autoveicoli seguano il nostro esempio e noi siamo pronti a mettere le basi, partecipando attivamente grazie alle conoscenze tecniche acquisite negli anni.

Ovviamente occorre informare più persone possibili, quindi, il primo passo è quello che ciascuno invii un proprio invito a entrare in azione, allegando questo messaggio, a tutti coloro che ha in rubrica mail.

Completare detto invito invitandoli a scrivere una mail alla mia mail info@insiemeinazione.com in modo che consenta di valutare il numero dei possibili aderenti per poi procedere rapidamente a costituire l'associazione, attivando il proprio sito internet, un proprio conto corrente dove far versare il contributo associativo nonché iniziare a redigere i primi documenti di base da inviare a Governo, parlamentari, europarlamentari e proprietari di autoveicoli per far valere la ragione, modificando le normative in essere sia a livello italiano che a livello europeo.

Viste le richieste che ci arrivano, questa lettera è l'occasione per trasformarla in un vero e proprio documento operativo, quindi, invito chi lo leggerà a inviare la sua disponibilità a costituirsi nella specifica

Associazione Nazionale per eliminare gli illegittimi, irragionevoli e dannosi blocchi permanenti del traffico

A leggervi, Pier Luigi Ciolli - 328 8169174

Per chi non mi conosce può verificare il chi sono, aprendo www.incamper.org, www.nuovedirezioni.it e <https://www.coordinamentocamperisti.it/files/01%20Associazione/00%20chi%20siamo%20e%20azioni.pdf> dove si evidenzia che alle parole, dal 1985 a oggi, sono sempre seguite azioni concrete e indubbi risultati.

BLOCCHI PERMANENTI DEL TRAFFICO

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

Articolo estratto dalla rivista *inCAMPER* numero 118 novembre-dicembre 2023



Il vero blocco permanente, per ora, è che la maggioranza dei cittadini non legge, si scarica davanti alla televisione, scrive a raffica 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 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 la maggioranza pensava 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
Nuove 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: [f](#) [t](#)
Informativa Cookies

RICERCA PER AUTORE
Inserisci qui nome autore >>

RICERCA NUMERO
Inserisci qui n° da 1 a 189 >>

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!

Sottoscriviti la petizione

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

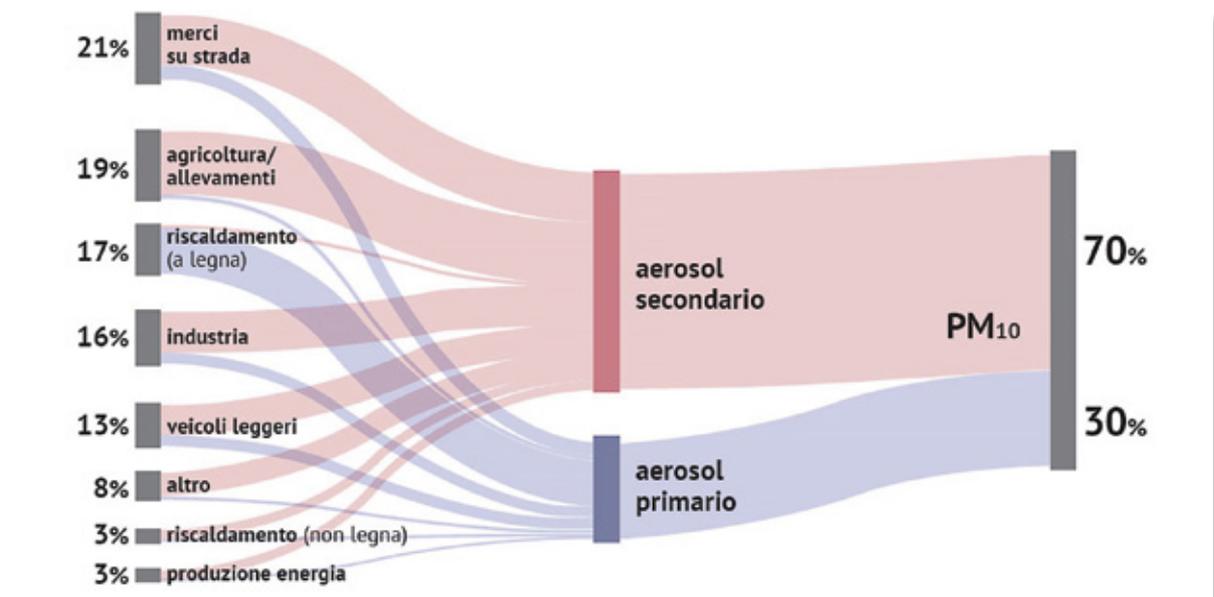
Leggi la petizione Leggi i documenti

Leggi l'ultimo numero

Ancora oggi i cittadini colpiti preferiscono farsi contravvenzionare, urlare nei social, evitando di impegnarsi per organizzarsi. Infatti, è solo facendo gruppo insieme che 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 delle disposizioni (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 enormi criticità socioeconomiche.



È dannoso per la nazione che un Governo accetti tali imposizioni dall'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 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 deve essere 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.ilsole24ore.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.

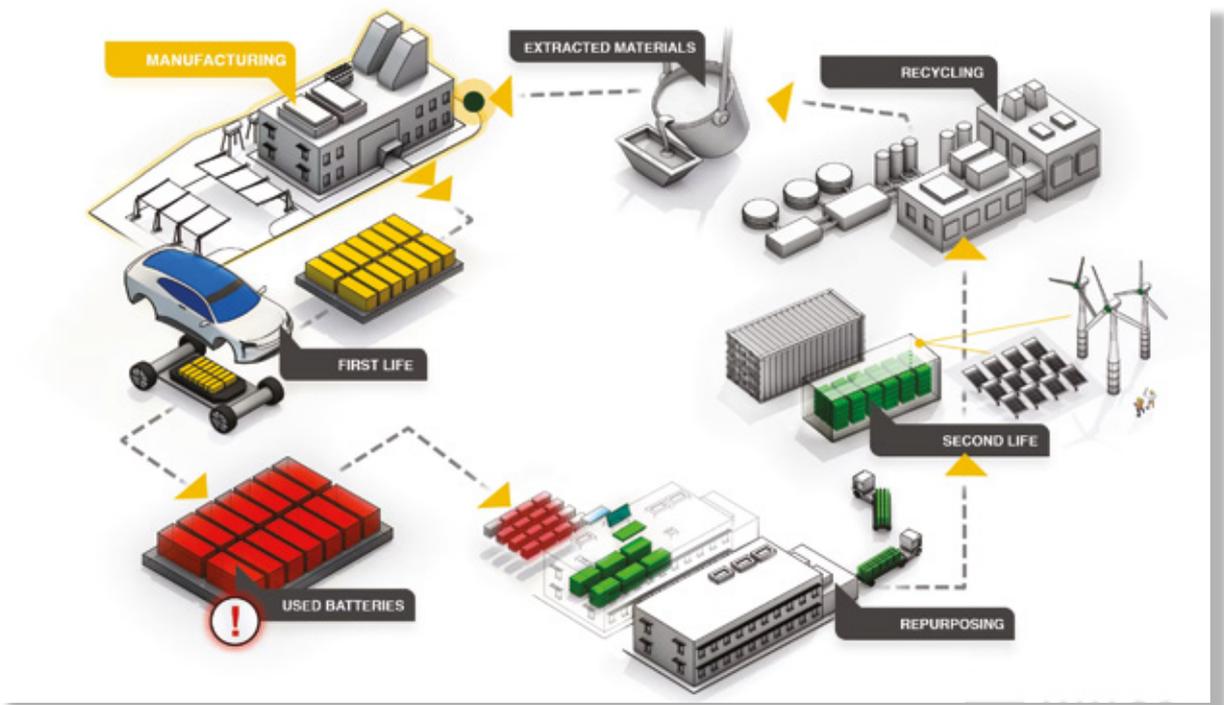
L'attività di estrazione del petrolio ha di sicuro un impatto ambientale. Ma pure l'estrazione di litio, cobalto e nichel, necessari per le batterie, il loro trasporto e la realizzazione degli accumulatori comportano emissioni (da 56 a 494 g di CO₂ per kWh).

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' (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 dall'altra comporta elevate emissioni di anidride carbonica per le fasi industriali di disassemblaggio ed estrazione.

LETTERA APERTA AL GOVERNO E AI PARLAMENTARI

Diritto alla salute e al parcheggio gratuito per coloro che fruiscono di prestazioni sanitarie

Articolo estratto dalla rivista inCAMPER numero 197 maggio-giugno 2020

Dopo aver inviato la richiesta al Governo e ai parlamentari d'intervenire affinché all'interno o nelle immediate vicinanze degli ospedali e dei luoghi che erogano prestazioni sanitarie, il parcheggio e la sosta siano gratuiti, abbiamo ricevuto moltissime adesioni e ringraziamenti per l'iniziativa assunta. Ovviamente non manca chi ha evidenziato una serie di possibili ostacoli come si evidenzia di seguito in sintesi:

1. Osservazione. Se i parcheggi fossero gratuiti, si porrebbe il problema che tutti, compresi i residenti della zona vicina ai presidi ospedalieri, vi parcheggerebbero, e in questo modo non ci sarebbero stalli di sosta liberi.

Soluzione: Ove esistesse un simile problema è sufficiente che la Polizia Municipale predisponesse un piano parcheggi con sosta regolamentata di 3 ore con disco orario.

In alternativa si potrebbe prevedere di ritirare un "pass" nelle portinerie dei presidi e affini da esporre sul veicolo.

2. Osservazione. La sosta con disco orario costringe chi assiste per tutto il giorno un familiare a uscire per spostare l'orario.

Soluzione: Può essere prevista una deroga alla sosta oraria da esporre sul veicolo per chi è provvisto di attestazione dell'ospedale per assistenza continua. Inoltre, lo stesso problema sussiste per i parcheggi a pagamento con obbligo di esposizione della ricevuta perché alla scadenza del tempo per il quale si è pagato occorre recarsi nuovamente nel parcheggio a meno che, come spesso accade, non si accetti di pagare più del dovuto con indebito arricchimento del gestore del parcheggio il quale, nella maggior parte dei casi, riscuote due volte per lo stesso stallo perché solitamente, una volta liberato, viene subito occupato da un nuovo utente.



Come è evidente, il Codice della Strada fornisce tutte le soluzioni, sempre che non si voglia far cassa sul bisogno, sul dolore e sulla salute.

I consulenti giuridici dell'Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI, come sempre, sono pronti a collaborare con le Polizie Municipali per trovare tutte le soluzioni utili a eventuali locali criticità nella circolazione stradale.

ALCUNI DATI

Centinaia di milioni di euro sottratti ai cittadini bisognosi di prestazioni sanitarie costretti a raggiungere i presidi con un veicolo: una vera e propria tassa sulla salute da cancellare. Si tratta di centinaia di milioni di euro, ma possono essere molti di più perché, dal solo documento del Consiglio regionale **Regione Toscana** - Mozione n. 646 approvata nella seduta del Consiglio

regionale del 1° febbraio 2017 - Oggetto: In merito alle tariffe per il parcheggio negli ospedali, leggiamo che **nel solo 2017, nei parcheggi i soli quattro presidi ospedalieri dell'area fiorentina (San Giovanni di Dio, S.M. Annunziata, Meyer, CTO) hanno incassato 1.475.435 euro.**

Pagamenti che penalizzano in particolare i soggetti economicamente più deboli, traducendosi quindi in una misura doppiamente incivile.

Per quanto sopra, chiediamo al Governo e ai parlamentari d'intervenire affinché all'interno o nelle immediate vicinanze degli ospedali e dei luoghi che erogano prestazioni sanitarie, il parcheggio e la sosta siano gratuiti.

Per facilitare il compito a chi abbiamo eletto a rappresentarci per governare il paese, i nostri consulenti giuridici hanno preparato la proposta di

legge che segue, composta di soli due articoli.

Naturalmente si tratta di una proposta suscettibile di essere modificata, implementata, perfezionata alla luce dei feedback che stiamo ricevendo dai vari interlocutori.

Il tema è trasversale e suscita la sensibilità di tutte le parti politiche tanto che abbiamo ricevuto riscontro da parlamentari afferenti a diversi partiti.

Per quanto sopra, auspichiamo un'azione condivisa delle forze politiche ma, come sempre siamo pronti a supportare il singolo parlamentare.

Ovviamente il Governo può far propria questa proposta traducendola in un decreto.

Confidando in un fattivo riscontro, porgo cordiali saluti.

Isabella Cocolo, Presidente

Firenze, 12 febbraio 2020

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

.....
 Modifiche al Codice della Strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285,
 in materia di pagamento di somme per il parcheggio o la sosta dei veicoli

Presentata il 2020

ONOREVOLI – Com'è noto, il Codice della Strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, prevede la facoltà per l'ente proprietario della strada di subordinare al pagamento di una somma il parcheggio o la sosta dei veicoli sia nei centri abitati sia fuori dei centri abitati.

In particolare, l'articolo 6, comma 4, lettera d) del Codice della Strada prevede che fuori dei centri abitati l'ente proprietario possa "vietare o limitare o subordinare al pagamento di una somma il parcheggio o la sosta dei veicoli" mentre l'art. 7, comma 1, lettera f) del Codice della Strada prevede che nei centri abitati il sindaco possa "stabilire, previa deliberazione della giunta, aree destinate al parcheggio sulle quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma da riscuotere mediante dispositivi di controllo di durata della sosta, anche senza custodia del veicolo, fissando le relative condizioni e tariffe in conformità alle direttive del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le aree urbane".

Tali facoltà vengono spesso esercitate dagli enti proprietari delle strade anche all'interno o nelle immediate vicinanze degli ospedali e dei luoghi che erogano prestazioni sanitarie, ossia in aree la cui funzione mal si concilia con la richiesta di pagamento di una somma di denaro.

Nel nostro paese sostiamo gratuitamente nei supermercati, ma quando ci rechiamo in ospedale e nei luoghi che erogano prestazioni sanitarie per esigenze proprie o per assistere un familiare, obbligati ad arrivarci con un veicolo stante la carenza dei servizi pubblici, nella maggior parte dei casi, dobbiamo pagare una vera e propria tassa sulla salute.

In alcuni casi i proprietari o gestori dei parcheggi, ritengono indispensabile la richiesta di una somma di denaro per garantire la rotazione nella fruizione degli stalli di sosta.

Trattasi di una motivazione palesemente illogica e contraddittoria.

Già con nota prot. 65235 del 25 giugno 2009, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, deputato per legge a impartire direttive per la corretta regolamentazione della circolazione stradale, precisava che "...se la zona è sottoposta a un traffico sostenuto e vi sono a disposizione pochi stalli di sosta è auspicato attivare una sosta limitata nel tempo in modo tale che tutti gli utenti...possano fruire del territorio senza subire discriminazioni".



È chiaro tra l'altro che la richiesta di pagamento penalizza soltanto i soggetti economicamente più deboli, traducendosi quindi in una misura doppiamente incivile.

Altrettanto chiara è la rilevanza economica della questione.

Nella mozione n. 646 approvata in data 1° febbraio 2017 dal Consiglio della Regione Toscana, si attesta che gli introiti dei parcheggi a pagamento di quattro ospedali della sola area fiorentina ammontano a 1.475.435 euro annui.

Di fronte a simili dati è difficile pensare che i parcheggi a pagamento interni agli ospedali o nelle immediate vicinanze rappresentino una mera necessità organizzativa finalizzata a garantire la rotazione nella fruizione degli stalli di sosta. Anche perché, si ribadisce, tale finalità può essere garantita consentendo la sosta limitata nel tempo.

Con l'articolo 1 e 2 della presente proposta di legge si intende modificare gli articoli 6 e 7 del Codice della Strada prevedendo l'esonero dal pagamento di somme di denaro all'interno e/o nelle immediate vicinanze degli ospedali e dei luoghi che erogano prestazioni sanitarie.

Una proposta che intende rimuovere un ostacolo di ordine economico al fine di assicurare una tutela piena alla salute, quale diritto fondamentale protetto dall'art. 32 della Costituzione. Vi è altresì l'esigenza che lo stato di necessità del cittadino non sia in alcun modo strumentalizzato e che, anzi, prevalga sul dovere di pagamento della tariffa di parcheggio.

Garantire la mobilità gratuita negli ospedali e nelle strutture di ricovero e dei luoghi che erogano prestazioni sanitarie è una misura sociale e di senso civico.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1

1. Alla lettera d) del comma 4 dell'articolo 6 del Codice della Strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «eccetto che all'interno o nelle immediate vicinanze degli ospedali e dei luoghi che erogano prestazioni sanitarie, dove il parcheggio e la sosta devono essere gratuiti».

ART. 2

1. Alla lettera e) del comma 1 dell'articolo 7 del Codice della Strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «eccetto che all'interno o nelle immediate vicinanze degli ospedali e dei luoghi che erogano prestazioni sanitarie, dove la sosta deve essere gratuita».

.....
**Al 21 febbraio 2020 hanno inviato la loro disponibilità un senatore e due deputati.
 Nel prossimo numero i parlamentari che hanno inviato il loro sostegno e le azioni
 che metteranno in campo.**

**SIAMO NEL 2024 E DETTA ISTANZA
 NON È STATA FATTA PROPRIA
 DAI VARI GOVERNI AL POTERE DAL 2020.
 BASTA PRENDERE I SOLDI
 A CHI È MALATO E
 A COLORO CHE ASSISTONO I MALATI
 COME CITTADINO ENTRA IN AZIONE**



**INVIA UNA MAIL AL GOVERNO E
 AL MINISTRO PER LE INFRASTRUTTURE
 SOLLECITANDOLI A TRASFORMARE
 IN DECRETO LEGGE
 LA PROPOSTA QUI RIPRODOTTA
 Le loro mail e/o PEC le trovi
 aprendo www.insiemeinazione.com**



ENTRA IN AZIONE
Passando dalla condivisibilità
alla condivisione attiva



Al fine di proseguire nelle battaglie quotidiane per conseguire altre vittorie, che ci porteranno a festeggiare quella finale, non solo serve la tua iscrizione ma è essenziale che convinci a iscriversi anche un solo camperista.

RICORDA AI CAMPERISTI CHE:

1. serve la loro partecipazione, perché ogni battaglia richiede enormi risorse economiche;
2. per partecipare alla "vittoria finale" basta versare anche soli 20 euro, se si ha una mail, oppure soli 35 euro. Basta solo un minuto per aprire www.coordinamentocamperisti.it e cliccare su PayPal (*commissione a carico dell'associazione*) oppure effettuando un bonifico sul nostro IBAN IT11D0303202805010000091123;
3. siamo in azione solo grazie al contributo derivante dalle iscrizioni: infatti, NON riceviamo finanziamenti pubblici, NON fruiamo di agevolazioni fiscali, NON vendiamo beni e/o servizi, NON incassiamo per pubblicità e/o altro;
4. associandosi entro potrà ricevere IN OMAGGIO la tessera del TOURING CLUB ITALIANO e undici numeri della rivista TOURING (omaggio riservato ai primi 20.000 associati).



COSA FARE QUANDO: PARCHEGGI E RITorni AL PARCHEGGIO CONSEgni IL TUO VEICOLO AD ALTRI E NE RIENTRI IN POSSESSO

Con il cellulare filma e scatta delle foto al contachilometri, ai quattro lati e alla parte superiore del veicolo.

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

Avrai dedicato pochi minuti che si riveleranno utilissimi qualora:

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

**QUANDO PARCHEGGI L'AUTOCARAVAN
ESPONI SUL CRUSCOTTO
ALL'INTERNO DEL PARABREZZA
IL NOSTRO TAGLIANDO
CHE TI DISTINGUE DAGLI ALTRI**



www.incamper.org



CAMPER

è rivista dal 1988

edita dall'Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI



Associazione Nazionale
COORDINAMENTO
CAMPERISTI

www.coordinamentocamperisti.it



50125 FIRENZE via di San Niccolò 21 - 055 2469343 - 328 8169174
info@coordinamentocamperisti.it - ancc@pec.coordinamentocamperisti.it