www.incamper.org

inCAMPER

è rivista dal 1988



I BLOCCHI PERMANENTI DEL TRAFFICO

raccolta degli articoli estratti dalle riviste dal numero 228 al 67

Insieme in azione dal 1985

ASSOCIAZIONE NAZIONALE
COORDINAMENTO CAMPERISTI

www.coordinamentocamperisti.it www.incamper.org

SVEGLIATI

Lo STATO sei tu, siamo noi

è sempre il momento di entrare in azione per riconquistare o mantenere i diritti costituzionali

ENTRA IN AZIONE
Passando dalla condivisibilità alla condivisione attiva

Hai UN PROBLEMA che

riguarda divieti e/o limitazioni alla circolazione stradale oppure siete stati contravvenzionati?

Non scrivere all'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** se l'intento è quello di alzare un polverone, sfogarsi, tirare una sassata in piccionaia e poi... sparire.

La nostra esperienza ci ha insegnato che detti comportamenti sono utilissimi a chi ha creato il problema perché giustificano il muro di gomma che di solito innalzano, ben sapendo che l'italiano medio non insiste più di tanto.

Ecco perché l'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** non risponde a chi:

1. non inserisce nella corrispondenza il suo nome ed indirizzo completi;
2. ritiene che il suo problema ed il suo bisogno siano preminenti rispetto ad altre problematiche;
3. confida nei miracoli e nelle azioni degli altri;
4. contesta la nostra rivista perché contiene articoli "fuori tema camper" non volendo prendere atto che proprio tali articoli dimostrano che pensiamo a tutti.
5. chiede di dedicargli il nostro tempo ma non è disponibile a dare il suo contributo associandosi;
6. vuole attivare una guerra ma non è disposto a dedicare qualche ora per rinviare delle corrispondenze via mail;
7. non vuole ricevere aggiornamenti e non ha tempo di aprire il nostro sito Internet per aggiornarsi;
8. pensa che con una mail al sindaco si possa togliere una limitazione o impedire che la attivi.



Chiunque può fare la differenza, attivando le seguenti azioni:

1. leggere questa raccolta perché essere informato è la base sulla quale si basa il successo di una qualsiasi azione;
2. prendere atto del potere che hai nell'associarti. Infatti, la forza si consegue solo nell'unire le risorse di tempo e denaro per ricevere gli aggiornamenti e le istruzioni sul testo da inviare via una mail:
   - al Sindaco e al Consigliere Comunale che con il tuo voto hai delegato a gestire il territorio e i servizi pubblici del Comune; · al Presidente e al Consigliere Regionale che con il tuo voto hai delegato a gestire il territorio e i servizi pubblici della Regione;
   - al Senatore e al Deputato che con il tuo voto hai delegato a gestire il territorio nazionale;
   - a chi ti ha costruito e a chi ti ha venduto il tuo veicolo.

ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI
Insieme in azione dal 1985
www.coordinamentocamperisti.it www.incamper.org

PIÙ ASSOCIATI = PIÙ FORZA

INSIEME PER NON FARCI RUBARE LA SPERANZA DI CAMBIARE E MIGLIORARE LA QUALITÀ DELLA VITA DI TUTTI, SEMPRE CON IL PESSIMISMO DELL'INTELLIGENZA E L'OTTIMISMO DELLA VOLONTÀ

Non s'invecchia finché ogni giorno si fa qualcosa di creativo e s'interviene nella gestione del territorio.

Ricordare sempre che ogni vostra azione, piccola o grande, è determinante per non farsi rubare la speranza di cambiare, migliorando la qualità della vita, seguendo **per aspera ad astra** (*attraverso le asperità sino alle stelle*) e **vitam impendere vero** (*dedicare la vita alla verità*).

Ricordare di essere sobri, pazienti, non disperarsi dinanzi a un disinteresse diffuso e non esaltarsi a ogni sciocchezza o piccolo traguardo. Sempre il pessimismo dell'intelligenza e l'ottimismo della volontà.

Per essere cittadini e non sudditi, la battaglia per la difesa e applicazione dei diritti è giornaliera, infatti, come cantava Giorgio Gaber:

La libertà non è star sopra un albero, non è neanche il volo di un moscone,
la libertà non è uno spazio libero, libertà è partecipazione.

Per un nuovo anno pieno di PACE, SALUTE, AMORE e LAVORO anche a Natale 2025 per i cristiani si rinnova la speranza con la nascita del bambin Gesù mentre per gli altri si rinnova la speranza intorno all'albero di Natale ma, a Natalino, passiamo dalla speranza all'azione rileggendo la poesia **Lentamente Muore** (*A Morte Devagar*)di Martha Medeiros:

Lentamente muore chi diventa schiavo dell'abitudine, ripetendo ogni giorno gli stessi percorsi, chi non cambia la marca, chi non rischia e cambia colore dei vestiti, chi non parla a chi non conosce.

Muore lentamente chi evita una passione, chi preferisce il nero su bianco e i puntini sulle "i" piuttosto che un insieme di emozioni, proprio quelle che fanno brillare gli occhi, quelle che fanno di uno sbadiglio un sorriso, quelle che fanno battere il cuore davanti all'errore e ai sentimenti.

Lentamente muore chi non capovolge il tavolo, chi è infelice sul lavoro, chi non rischia la certezza per l'incertezza, per inseguire un sogno, chi non si permette almeno una volta nella vita di fuggire ai consigli sensati.

Lentamente muore chi non viaggia, chi non legge, chi non ascolta musica, chi non trova grazia in sé stesso.

Muore lentamente chi distrugge l'amor proprio, chi non si lascia aiutare; chi passa i giorni a lamentarsi della propria sfortuna o della pioggia incessante. Lentamente muore chi abbandona un progetto prima di iniziarlo, chi non fa domande sugli argomenti che non conosce, chi non risponde quando gli chiedono qualcosa che conosce.

Evitiamo la morte a piccole dosi, ricordando sempre che essere vivo richiede uno sforzo di gran lunga maggiore del semplice fatto di respirare. Soltanto l'ardente pazienza porterà al raggiungimento di una splendida felicità.

Come in tutte le battaglie: Che la giornata sia propizia.

Pier Luigi Ciolli



Firenze, 2 novembre 2025: giorno per la commemorazione dei morti e il nostro impegno civico è la migliore riconoscenza e rispetto per tutti coloro che hanno sofferto e sono morti per farci nascere cittadini portatori dei diritti costituzionali.
Abbiamo pensato di ripercorrere i 40 anni di impegno civico e che proseguiranno nel 2026.

Grazie agli associati e al volontariato, dal 1985 siamo intervenuti per inserire nella Legge la disciplina della circolazione e sosta delle autocaravan e il far allestire impianti igienico-sanitari per poter scaricare le acque reflue e caricare l'acqua potabile.

Dopo 40 anni siamo ancora in azione perché a partire dai 7.896 sindaci e poi dagli altri soggetti pubblici preposti alla gestione della circolazione stradale possono impunemente violare la Legge visto che:

1. possono emanare provvedimenti gravemente limitativi alla circolazione stradale senza alcun controllo preventivo sulla legittimità del provvedimento attivato mentre prima esisteva il CO.RE.CO che poteva bloccarli;
2. possono pubblicizzare i loro provvedimenti semplicemente inserendoli nell'Albo Pretorio online e dopo 15 giorni toglierli in modo che quando ne prendiamo conoscenza sono scaduti i termini per far un ricorso al TAR
3. i costi e i tempi per arrivare a una sentenza in giudicato sono di anni e, mentre chi è pagato o eletto per amministrare il bene pubblico può aspettare senza subire alcuno stress visto che non pagherà in prima persona, il cittadino deve rimanere in ansia per anni e anche quando il suo ricorso è accolto, il rimborso previsto in sentenza non consente di recuperare i costi subiti, quindi ha perso in ogni modo.

Nelle pagine che seguono ho inserito solo alcune pagine estratte dalla rivista *in*CAMPER che evidenziano alcuni temi affrontati, i successi, gli insuccessi che non ci hanno fermato perché lo Stato siamo noi cittadini e i cambiamenti possono avvenire solo se si partecipa attivamente in prima persona.

Le seguenti pagine evidenziano solo alcune temi azioni affrontate dal settembre 2025 andando indietro fino all'agosto 2017 ma già bastano per essere un esempio di cosa fare per cambiare e che è possibile cambiare se creiamo nuove forze dedicando ognuno le proprie possibili ricorse. Completeremo questo documento arrivando fino al 1985 quando insieme iniziammo l'impresa.

CONTATTI

NON SCRIVERCI attraverso chat, whatsapp, SMS, facebook o similari

recapito: 50125 FIRENZE via di San Niccolò 21

mail: info@coordinamentocamperisti.it **PEC:** ancc@pec.coordinamentocamperisti.it

telefono 352 2814753

dal lunedì al venerdì in orari 9.00 - 12.00 e 15.00 - 17.00

per iscrizione a socio: adesione@coordinamentocamperisti.it

IBAN IT11D0303202805010000091123

per divieti anticamper: segreteria@coordinamentocamperisti.it

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti
ha iniziato nel 1999 a evidenziare che i blocchi del traffico
NON sono determinanti per abbattere l'inquinamento

Sono passati VENTICINQUE ANNI e L'INTERESSE ECONOMICO DI POCHI ha prevalso sulla RAGONE di milioni di cittadini che hanno subito una continua disinformazione.

INDICE

Clicca sulla pagina per accedere all'argomento desiderato.
Per tornare all'indice, clicca in basso sul numero di pagina.

CHI SIAMO 6

*in*CAMPER 228 9
BLOCCHI PERMANENTI DEL TRAFFICO 10

*in*CAMPER 218 18
BLOCCHI PERMANENTI DEL TRAFFICO 19

*in*CAMPER 217 23
BLOCCHI PERMANENTI DEL TRAFFICO 24

*in*CAMPER 211 33
BLOCCO PERMANENTE AI VEICOLI: DECISIONI SBAGLIATE... 34

*in*CAMPER 206 35
RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DA TRAFFICO: SCARSO IMPATTO SUL PARTICOLATO 36

*in*CAMPER 202 37
SOSPENSIONE DELLA RCA 38
BLOCCO EURO DIESEL 4 39
SUPERAMENTI PM10: IL CONTRIBUTO DEL RISCALDAMENTO DOMESTICO 47

*in*CAMPER 188 48
BLOCCO PERMANENTE DEI VEICOLI 49

*in*CAMPER 186 62
TARGA VEICOLI 63
BOLLO AUTOVEICOLI 65
NEL 2019 NON SARÀ PIÙ POSSIBILE CIRCOLARE CON VEICOLI DI CLASSE EURO 0 69
LIMITI DI VELOCITÀ NELL'UNIONE EUROPEA 70
AUTOCARAVAN IN EUROPA 75

*in*CAMPER 140 77
CHI HA INVENTATO LA SEGNALETICA VERDE/ROSSA? 78
MENO INQUINAMENTO PIÙ SOSTA 79

*in*CAMPER 107 80
REVOCARE I BLOCCHI DEL TRAFFICO 81

*in*CAMPER 105 85
PER ORA ESONERATI 86

*in*CAMPER 104 94
BLOCCHI DEL TRAFFICO 95
VENDO L'AUTOCARAVAN 99
COMBATTIAMO IN MODO EFFICACE 102
IL CITTADINO SUBISCE IL TRAFFICO E L'INQUINAMENTO... 107
INQUINAMENTO & PIANO URBANO DEL TRAFFICO 110
LE DIRETTIVE ANTI INQUINAMENTO UNIONE EUROPEA PROGRAMMA AUTO-OIL 115

*in*CAMPER 67 118
GIORNATA DEL BLOCCO DELLE AUTO: LIBERTÀ DI CIRCOLAZIONE PER LA DEMAGOGIA 119

Interventi sui fattori di inquinamento e sui blocchi permanenti al traffico dei veicoli

NUOVE DIREZIONI 3 121
VIVERE O ABITARE IL TERRITORIO 122
NUCLEARE O FONTI RINNOVABILI 123
I VERI INQUINANTI SONO HC, CO E NO_X 126

NUOVE DIREZIONI 51 127
BLOCCO PERMANENTE DEI VEICOLI 128

NUOVE DIREZIONI 53 129
BLOCCO PERMANENTE DEI VEICOLI 130
CICLISTI, NO REGOLE? 133
COME TUTELARE LA SALUTE 136

NUOVE DIREZIONI 58 146
INQUINAMENTI E CONVENIENZE 145
CLIMA E INQUINAMENTO 148

ASSOCIAZIONE NAZIONALE
COORDINAMENTO CAMPERISTI
www.coordinamentocamperisti.it www.incamper.org

L'**Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti**, grazie alle risorse provenienti dai contributi versati anno dopo anno nel fondo comune è in continua azione per difendere ogni giorno il diritto a circolare e sostare con le autocaravan.

Azioni che hanno consentito di ottenere l'annullamento o la revoca dei provvedimenti degli enti locali istitutivi di limitazioni alle autocaravan con relativa rimozione della segnaletica oltre all'annullamento delle sanzioni amministrative comminate alle autocaravan.

La nostra storia, che parte dal 1985 quando ci siamo costituiti per far varare una legge per regolamentare la circolazione e sosta delle autocaravan e prevedesse l'allestimento di impianti igienico sanitari per lo scarico delle acque reflue dalle autocaravan e per il rifornimento idrico.

Conseguimmo detto obbiettivo nel 1991 con la Legge 336 e poi dovemmo intervenire di nuovo per farla includere nel Nuovo Codice della Strada che aveva cassato tante leggi tra le quali la Legge 336.

Conseguimmo anche detto obbiettivo nel 1992, dimostrando il valore civico e rappresentativo dell'**ASSOCIAZIONE NAZIONE COORDINAMENTO CAMPERISTI**.

Una rappresentatività e titolarità dell'**ASSOCIAZIONE NAZIONE COORDINAMENTO CAMPERISTI** riconosciuta nei Tribunali Amministrativi italiani in decine di sentenze.

Un impegno proseguito per 40 anni perché molti Comuni proseguono ad emanare limitazioni illegittime alla circolazione e sosta delle autocaravan.

Nonostante ciò, nei 40 anni abbiamo sempre dimostrato il nostro senso civico, ricorrendo all'apparato della Giustizia, come extrema ratio, solo quando gli enti proprietari delle strade ignorano o respingono le richieste bonarie di risoluzione delle questioni. Un senso civico che lo dimostrano le decine di interpelli ministeriali ministeriali ministeriali e le istanze di autotutela che inviamo ai Comuni che emanano provvedimenti illegittimi per impedire o limitare la circolazione e sosta delle autocaravan.

Lunghissimo è l'elenco dei Comuni che, a seguito dei ricorsi dell'**ASSOCIAZIONE NAZIONE COORDINAMENTO CAMPERISTI** sono stati condannati. Un'ulteriore conferma della illegittimità dei provvedimenti limitativi alla sola circolazione e sosta delle autocaravan.

Purtroppo, essendo le spese di lite sono state liquidate secondo parametri minimi non adeguati all'attività processuale svolta dalla difesa del cittadino, infatti, un Giudice deve adottare i parametri previsti dalle leggi dei tariffari che però NON corrispondono ai costi reali che comporta il ricorrere all'apparato della Giustizia. Un sistema studiato dall'altro secolo e mantenuto oggi per impedire al cittadino di far valere un suo diritto, specialmente contro chi ha eletto o paga per amministrare i beni pubblici che ha solo l'effetto allontanare i cittadini dal senso civico tanto da disertare le urne al momento delle elezioni nonché attivare criticità socioeconomiche che prima o poi , come la storia insegna, si trasformeranno in violenze incontrollabili.

L'**ASSOCIAZIONE NAZIONE COORDINAMENTO CAMPERISTI** prosegue nella sua azione civica grazie al sostegno di migliaia di cittadini che scelgono di essere insieme per unire le loro singole risorse.

Premesso che tutti possono sbagliare, l'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI**, in presenza di discriminazione diretta alla circolazione e sosta delle autocaravan, invia sempre un'istanza al Comune chiedendo prima copia dei provvedimenti e poi invia un'istanza per rispettare tempestivamente la legge, revocando in autotutela i provvedimenti relativi nonché scusarsi pubblicamente per l'errore commesso che ha creato stress, perdite di tempo e denaro ai cittadini e alla Pubblica Amministrazione. In sintesi, l'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** confida sempre che il Comune, imitando gli esempi positivi di tanti altri Sindaci che hanno emanato atti per impedire o limitare la circolazione e sosta delle sole autocaravan, poi hanno correttamente revocato gli atti in autotutela, evitando:

1. **oneri a carico dell'APPARATO DELLA GIUSTIZIA, perché**, già in criticità per l'esiguo personale, è destinatario di un aumento del lavoro che attiva stress agli addetti e determina criticità sociali comportando l'aumento della lunghezza dei processi. Un carico di lavoro che non deve attivarsi stante le leggi in vigore dal 1991 con la Legge n. 336, il Nuovo Codice della Strada in vigore dal 1992 e i ricorsi presentati dall'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** negli anni accolti dai Prefetti e dai giudici in ogni ordine e grado, in particolare nelle decine di sentenze dei Tribunali amministrativi;
2. **oneri a carico dei CITTADINI ITALIANI e dei TURISTI STRANIERI, perché** non hanno potuto fruire del territorio; hanno subito uno stress nel vedersi rifiutati; hanno dovuto cambiare l'itinerario per trovare una nuova destinazione per le loro vacanze spendendo soldi in carburante e consumo del veicolo, inquinando perché ogni chilometro in più percorso partecipa all'inquinamento del suolo, dell'aria e dell'acqua (*sommati sono decine di migliaia di chilometri che dovevano e potevano essere evitati*) nonché rischiare di essere coinvolti in incidenti stradali;
3. **oneri a carico dei CITTADINI RESIDENTI, perché**, come lo testimoniano fatti accaduti, hanno subito uno stress nell'essere CONVOCATI dal Sindaco con un'affissione sui parabrezza che faceva pensare a chi passava chissà che cosa, tipo .. veicolo sequestrato .. multato .. eccetera. Cittadini che subiscono la perdita di decine di migliaia di euro (per l'acquisto, l'installazione, disinstallazione e smaltimento delle segnaletiche stradali verticali, sbarre limitatrici per altezza, fogli di convocazione eccetera) che dovevano invece essere utilizzati per aiutare i concittadini colpiti da criticità sociali. Cittadini che subiscono il danno relativo all'utilizzo del tempo dei dipendenti comunali per ordinare stampati, stoccarli nei magazzini, distribuirli nonché redigere avvisi, verbali, notifiche, partecipare a udienze in tribunali, redigere riscontri alle istanze, affiggere sui parabrezza le CONVOCAZIONI: tempo che doveva essere dedicato a intervenire per verificare e segnalare le insidie stradali da eliminare, contrastare la vendita di merce rubata o contraffatta, pattugliare i giardini e i parchi, garantendo la sicurezza dei cittadini. Cittadini che perdono gli introiti e i positivi rapporti sociali attivati dalle presenze dei turisti che praticano il turismo in autocaravan apportatore di sviluppo socioeconomico e dei loro amici che, ricevuto notizia di come sono trattati i turisti, evitano di visitare detto Comune;
4. **oneri a carico del GOVERNO, perché** è percepito come il primo responsabile non avendo recepito le modifiche al Codice della Strada ripetutamente presentate e sollecitate dall'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** al fine di sanzionare immediatamente quei Comuni che, per interessi locali o personali hanno violato la Legge 336 del 1991 e poi violare quanto sancito nel Codice della Strada a partire dal 1992 riguardo alla circolazione e sosta delle autocaravan. In pratica, un Governo che non interviene per eliminare l'eccesso di libertà consentito ai 7.896 sindaci italiani a causa della eliminazione dei *COMITATI REGIONALI DI CONTROLLO SUGLI ATTI* che con il loro lavoro impedivano l'emanazione di atti in violazione di legge. Un eccesso di libertà, per fare un esempio recente, di un sindaco che vuole vietare ai cittadini di esporre bandiere alle finestre;
5. **oneri a carico dell'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI, perché** si trova costretta a presentare ricorsi, spendendo migliaia di euro che non sono rimborsati quando i ricorsi sono accolti perché sono previsti dalle leggi dei tariffari che non corrispondono ai costi reali che comporta il ricorrere all'apparato della Giustizia. Un sistema studiato dall'altro secolo e mantenuto oggi per impedire al cittadino di far valere un suo diritto, specialmente contro chi ha eletto o paga per amministrare i beni pubblici.

inCAMPER



pubblicazione fuori commercio
senza pubblicità a pagamento

228

luglio - agosto 2025
www.incamper.org

BLOCCHI PERMANENTI DEL TRAFFICO

In Italia incombono in 7.896 Comuni



A partire da Firenze e in tantissime città la confusione è al massimo perché il cittadino deve essere reso inerme e, al massimo farlo solo sbraitare e arrendersi a subire il danno.

Vale l'occasione per ricordare che Firenze, patria del Rinascimento, è oggi la città che ha il primato nazionale per i milioni di euro l'anno sottratti ai cittadini con le contravvenzioni ma i marciapiedi e le strade sono trappole mortali, segnaletiche stradali in violazione del Codice della Strada, Ordinanze inerenti alla circolazione stradale illegittime che attivano ricorsi gravando l'apparato della Giustizia che poi li accoglie. Non solo, hanno varato anche il sistema di fare ancora più contravvenzioni attivando lo Scudo Verde - https://www.lanazione.it/firenze/cronaca/scudo-verde-firenze-qlxohy7w e mantenendo attivi gli autovelox NON omologati.

Purtroppo i fiorentini del Rinascimento sono morti e il sindaco e giunta possono dormire sonni tranquilli ma, visto che **oggi è il 23 maggio 2025** e visti i corsi e ricorsi storici, i fiorentini potrebbero ricordare il coraggio degli avi che, dopo anni di un potere vessatorio per impedire l'uso della ragione, il **23 maggio 1498** si svegliarono e in Piazza della Signoria fecero salire sui roghi **Girolamo Maria Francesco Matteo Savonarola** e i suoi aiutanti **Francesco da Puglia** e **Silvestro da Pavia** e a Firenze tornò a regnare la RAGIONE.

Oggi dicono che non è democratico arrestare e bruciare chi si approfitta nell'amministrare i beni pubblici, quindi, vediamo in quale giorno e in quale anno gli italiani si sveglieranno per organizzarsi e prendere un Comune dopo l'altro innalzandoci sopra la bandiera della RAGIONE che ha come manifesto PACE e LAVORO nonché un Comune che vede un sindaco e una giunta avere come programma di:

1. eliminare le ZTL o altro acronimo e lo Scudo Verde perché tutta la circolazione stradale partecipa solo per il 25% all'inquinamento e le auto elettriche, a fine vita, sono più inquinanti dei veicoli a combustione;
2. eliminare gli autovelox che servono solo per far cassa e non sicurezza stradale e procedere a restituire i soldi ai cittadini che hanno pagato una contravvenzione allorquando l'autovelox risulta NON omologato; infatti, hanno incassato dei soldi senza che alla base ci fosse una rilevazione legittima;
3. eliminare tutte le segnaletiche stradali inutili, rimuovendo in particolare tutte le relative palificazioni che sono il brutto che appesta una città;
4. eliminare la tassa sui passi carrabili visto che un garage contribuisce a far trovare agli altri degli stalli di sosta liberi;
5. eliminare i parcometri e gli stalli di sosta a pagamento perché gli stalli di sosta sono un diritto e non un privilegio per chi è ricco e se ne frega di spendere migliaia di euro l'anno per parcheggiare nonché sono un bel biglietto da visita per gli stranieri che portano soldi e cultura;
6. eliminare le tasse di occupazione di suolo pubblico per lavori di ripristino di un edificio;
7. eliminare le Società Partecipate e assumere i dipendenti al Comune che ci costerebbe di meno;
8. eliminare la tassa di soggiorno perché a chi viene in una città non è carino accoglierlo facendogli pagare un extra per poi fargli trovare parcheggi a pagamento, strade sudice, assenza di gabinetti pubblici, assenza di fontanelle pubbliche eccetera;
9. far allestire gabinetti autopulenti e una fontanella in ogni giardino, piazza, capolinea del trasporto pubblico, aree sosta taxi evitando tra l'altro di fargli pagare il suolo pubblico;
10. adottare un sistema amministrativo che faciliti la vita al cittadino e non lo veda destinatario di intimazioni al pagamento dopo anni o perché una pratica fatta da un professionista è sbagliata.

PARLANDO DEL COMUNE DI FIRENZE VALE RICORDARE L'ISTANZA DEL 3 GIUGNO 2023

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.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, consentendo, 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 evidenziato 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

Tornando ai blocchi permanenti di traffico, visto che si tratta di limitazioni all'utilizzo di veicoli che hanno passato la revisione, pagano l'assicurazione e la tassa di proprietà o circolazione e che le limitazioni che non consentono una riduzione dei fattori di inquinamento (come dimostrato), l'impedirne l'uso è una violenza che deve essere fermata.



Quindi vediamo se i proprietari di veicoli capiranno che è il tempo di organizzarsi e impedire un simile scempio.

Vale sempre ricordare che, se non entri in azione per primo non puoi pensare che altri lo facciano per te.

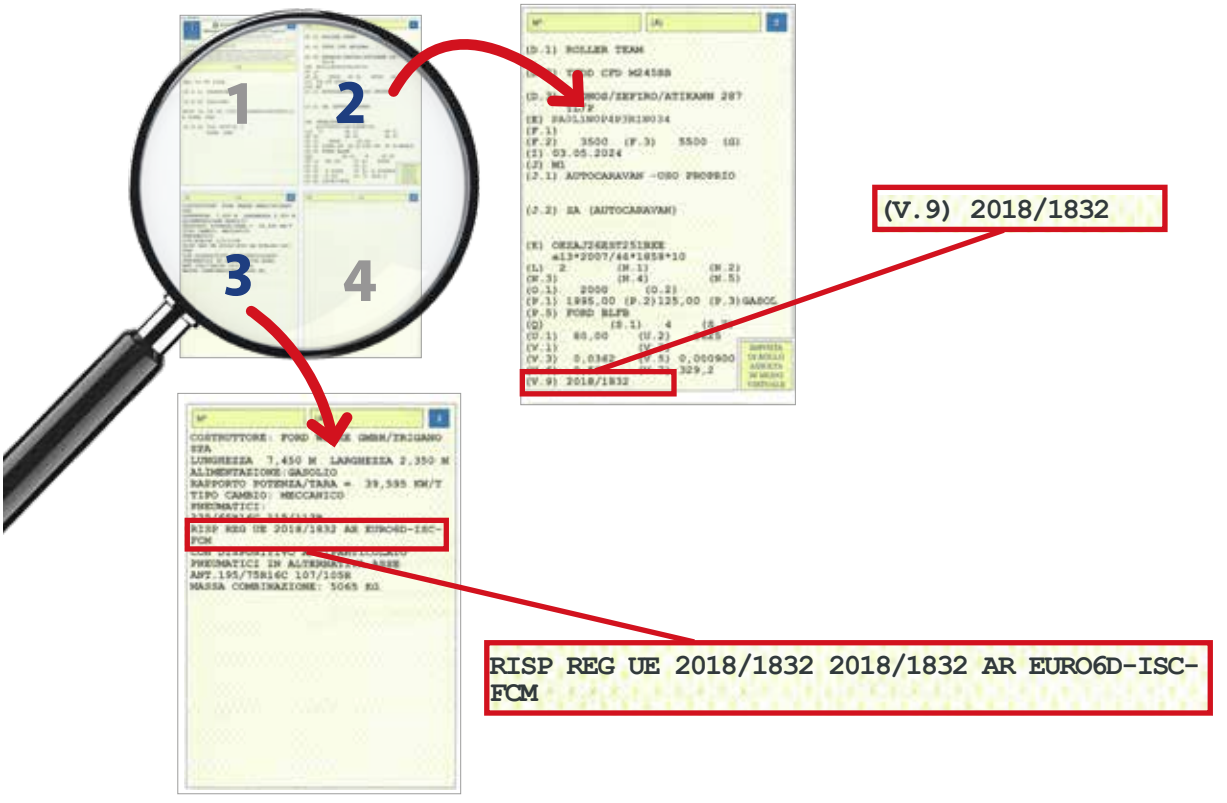
PER VERIFICARE LA CLASSE EURO DI UN VEICOLO

LEGGI LA CARTA DI CIRCOLAZIONE

Nello specifico, la classe Euro è riportata in due punti:

1. **Nella Carta di Circolazione di vecchio tipo** la classe Euro si trova in basso nel riquadro 2.
2. **Nella Carta di Circolazione di nuovo formato** la classe Euro è indicata alla lettera V.9 del riquadro 2 e spesso integrata nel riquadro 3 con specificata la direttiva di riferimento nelle righe descrittive

In entrambi i casi, la classe Euro è associata a una specifica direttiva CEE evidenziata nelle immagini inserite inerenti a un veicolo alimentato a diesel EURO 6.



OPPURE ENTRA IN INTERNET

Apri il Portale dell'Automobilista, sito web gestito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, cliccando https://www.ilportaledellautomobilista.it/web/portale-automobilista/ext/verifica-classe-ambientale-veicolo. Inserisci il tipo del veicolo e la targa. Poi, nel riquadro Captcha, inserisci i caratteri riportati nel riquadro a destra e potrai così visualizzare la classe Euro del tuo veicolo.

BLOCCHI PERMANENTI DEL TRAFFICO PER CLASSE AMBIENTALE

Decisioni sbagliate, illegittime, irragionevoli e dannose in contesti emotivi indotti per far acquistare nuovi autoveicoli anche a coloro che possiedono un veicolo che ha passato la revisione.





articolo estratto dal numero 224

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 l'assicurazione.

Per verificare la classe ambientale di un veicolo, aprire https://www.ilportaledellautomobilista.it/web/portale-automobilista/verifica-classe-ambientale-veicolo.

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, allorquando 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 oltretutto acquistati con grossi sacrifici.

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

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 CO_2 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, questo perché, in teoria dovrebbero avere una vita di otto anni ma chi è alla guida durante un viaggio non accetta di dover trovare una colonnina libera e fermarsi per più ricariche oppure aspettare tantissimo per raggiungere il 100% di ricarica;
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 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, la limitazione della circolazione ai veicoli per classe ambientale è un danno arrecato ai privati e a tutta la collettività senza incidere nel contenimento dell'inquinamento atmosferico.

Infatti, abbiamo provato ad attraversare Firenze da Piazza Poggi a Careggi: prima percorrendo i viali di circonvallazione e poi percorrendo altre strade per scansare i blocchi del traffico.

In seguito, abbiamo provato a raggiungere una destinazione parallela ai viali di circonvallazione rispettando il blocco permanente e, i risultati ci hanno confermato **che abbiamo percorso molti più chilometri, attivando le seguenti conseguenze**:
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 (*prelevata dalle tasse pagate dai cittadini*) per l'acquisto e l'installazione delle numerosissime segnaletiche stradali verticali,
più compiti per gli agenti della Polizia Municipale già gravati di innumerevoli mansioni.

Nel passato, per impedire al popolo di capire e ribellarsi alla schiavitù fisica e civica, i signori vietavano e 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 per classe ambientale.

I blocchi permanenti del traffico sono dei "diktat" che comportano 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. di mettere a norma tutti i loro veicoli;
3. un impatto atmosferico e acustico sul territorio delle rottamazioni, della loro selezione e del relativo trasporto per i conferimenti; mentre, al cittadino comportano:
   a) 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;
   b) la perdita totale di un investimento costato anni di risparmi che nessuno risarcirà poiché detto veicolo non troverà alcun acquirente e sarà destinato a rottamazione, nonostante sia risultato idoneo al termine delle periodiche obbligatorie revisioni. E al danno sopra citato, dovrà anche sostenere gli oneri per la rottamazione e la cancellazione dal PRA;
   c) 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;
   d) di 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 deve affrontare gravosi oneri pecuniari e disporre di molto tempo, difficilmente opta per questa scelta;
   e) il ritiro della patente di guida (*oltre all'esoso pagamento*) se si dovesse incappare una seconda volta nella medesima infrazione.

L'Unione Europea e i Comuni italiani che adottano i blocchi permanenti del traffico (*ZTL – ZCS – SCUDI VERDI eccetera*) ci impongono di rottamare autoveicoli funzionanti e non inquinanti per farci acquistare veicoli elettrici che, considerando la loro vita, è dimostrato dall'ARPAT che sono più inquinanti dei veicoli a motore termico.

Non solo, il Governo prevede erroneamente dei bonus per l'acquisto di veicoli elettrici, prelevando i fondi dalle tasse di tutti gli italiani, rendendoci più poveri.

La loro azione è volta a ridurre l'inquinamento ma è falso perché l'inquinamento di tutti i veicoli in ITALIA incide solo per il 25% e non si elimina l'inquinamento con la rottamazione delle auto che, oltretutto, hanno passato la revisione.

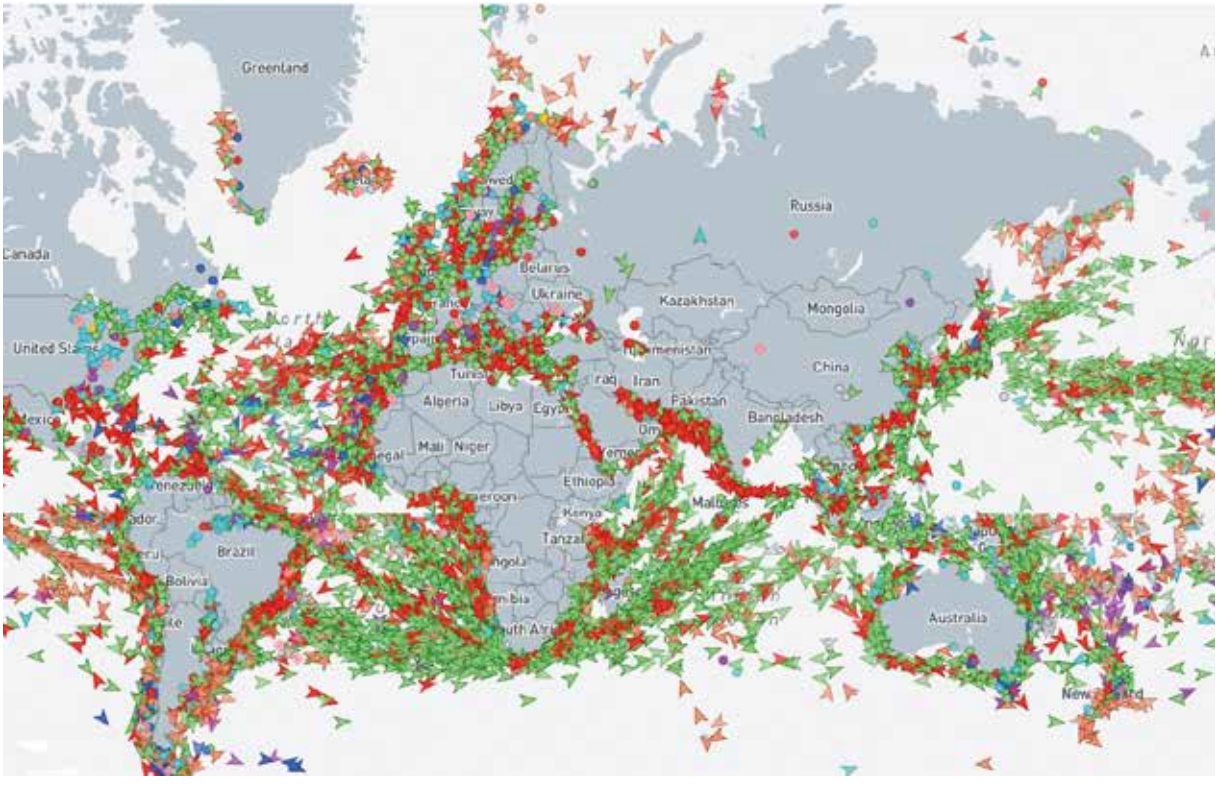
Va altresì detto che, se consideriamo l'inquinamento mondiale, la decisione di farci trasformare le abitazioni in CASE GREEN o farci acquistare autoveicoli elettrici serve solo a svuotare le tasche e i conti in banca degli italiani.

Tutto ciò, quando sanno benissimo che UNO DEI FATTORI DEGLI INQUINAMENTI A LIVELLO MONDIALE, a parte la natura che, quando si attiva un solo vulcano in Islanda inquina più di tante nazioni messe insieme, sono le mega tonnellate di prodotti lavorati da schiavi e non corrispondenti alla norme CEE in Asia e Africa, venduti a prezzi bassissimi per stroncare le attività artigianali, commerciali e produttive di un'altra nazione, inducendo al consumismo frenetico che comporta l'aumento geometrico dei rifiuti da smaltire.

Un micidiale commercio, per il quale hanno costruito navi apposite, portacontainer enormi e come tali inquinanti che, con la scusa del mercato globale, NON vengono fermate.

Un commercio globale che comporta ogni giorno mega tonnellate di carburante disperso da aeri e navi in tutto il mondo che non trasportano beni essenziali ma, come detto sopra, trasportano prodotti che ammazzano le nostre economie inducendo uno sfrenato consumismo teso a ripulire le tasche degli italiani rendendoli privi di lavoro e sempre più poveri.

Le immagini che seguono aiutano visivamente a comprendere quanto inquina, solo con il trasporto marittimo e aereo, il commercio globale, rivolto al consumismo, che distrugge le economie nazionali.



Navi in viaggio: Immagine estratta da navi nel mondo: https://shiptracker.live/it/



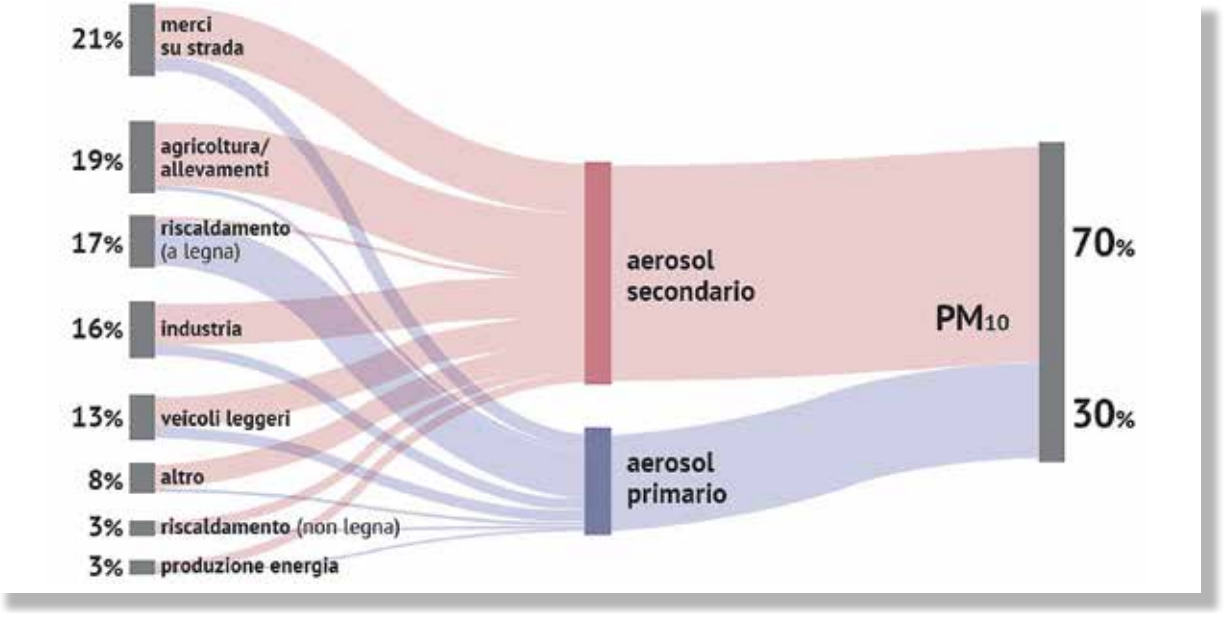
Aerei in viaggio: immagine estratta da aerei nel mondo: https://www.flightaware.com/live/map

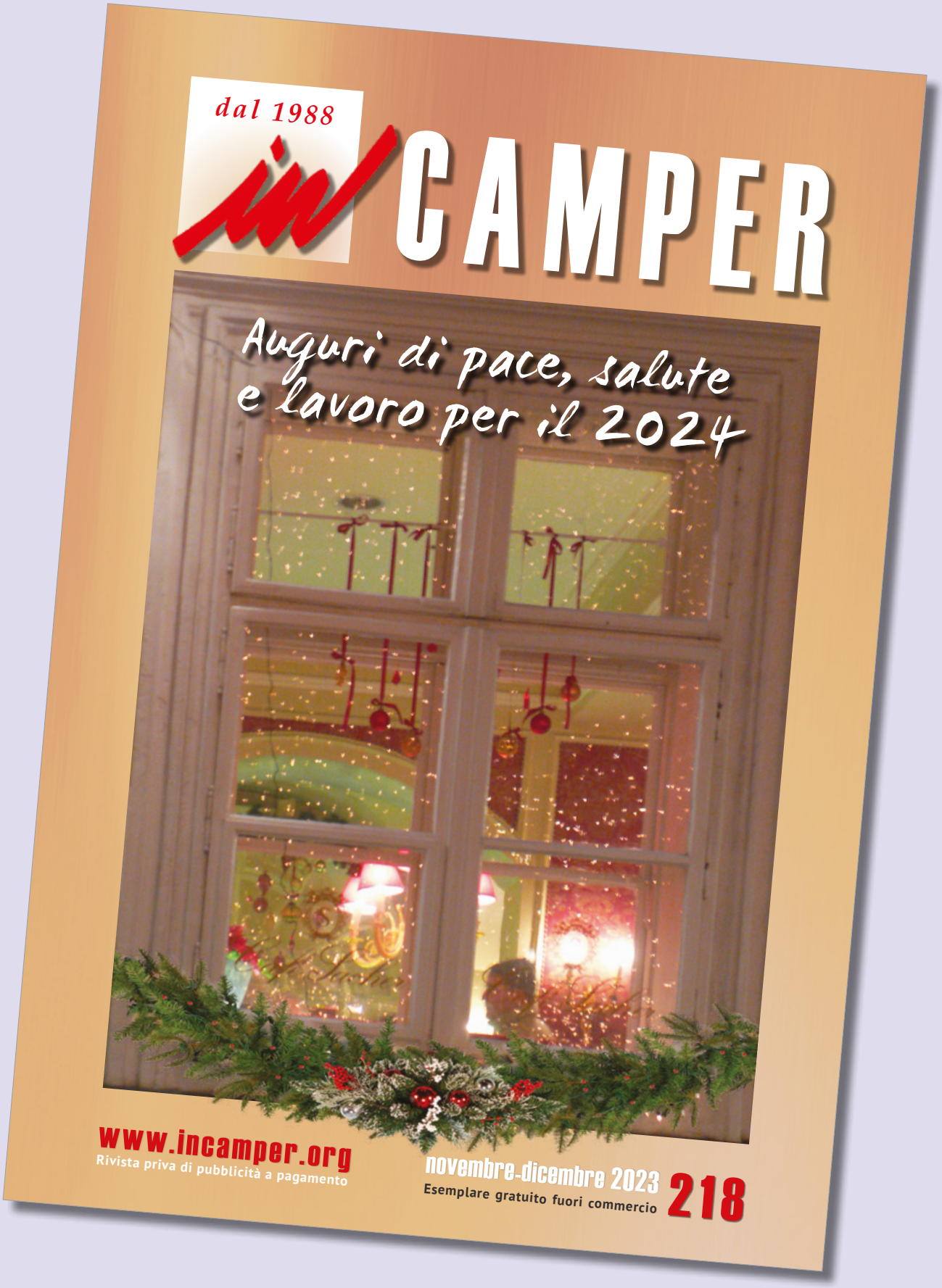
Si tratta di immagini incomplete perché mancano i voli per esigenze militari e i conseguenti bombardamenti e mitragliamenti che ci sono ogni giorno nel mondo.
È utile ricordare cosa scaricarono gli aerei della NATO quando bombardarono la SERBIA distruggendo centrali elettriche, industrie e abitazioni civili, oltre ai proiettili all'uranio impoverito che hanno invalidato e ucciso anche i nostri soldati inviati in quelle zone senza che fossero informarli e dotati delle opportune protezioni.
Soldati costretti a pagare contenziosi per far riconoscere il diritto al risarcimento e che hanno dovuto aspettare anni, prima di leggere le sentenze e percepire i relativi riconoscimenti e risarcimenti.
Inoltre, da ricordare quanto inquinano gli autotreni che caricano negli aeroporti e nei porti le tonnellate di prodotti alimentari che arrivano dalle nazioni africane, dal Sud America, dall'Asia, per scaricarle nei supermercati. Prodotti che non verificati e non tutelati come invece avviene nella nostra nazione e che sono acquistati solo perché economici o per un falso senso di alimentazione esotica. Autotreni che inquinano l'aria e l'ambiente consumando il carburante, gli pneumatici e i freni.
Articolo correlato aprendo
https://ilfattoalimentare.it/microplastiche-pneumatici-verdure-coltivate-vicino-strade.html.

Mentre il Governo non ha ancora emanato delle leggi per premiare con una detassazione le coltivazioni i cui prodotti sono distribuiti al consumo "chilometri zero": leggi che consentirebbero una migliore qualità della vita ai coltivatori e ai cittadini visto che i consumi "chilometri zero" riducono l'inquinamento determinato dalla circolazione stradale degli autotreni.

*articolo da **in**CAMPER 218*

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.




dal 1988
in CAMPER
Auguri di pace, salute e lavoro per il 2024
www.incamper.org
Rivista priva di pubblicità a pagamento
novembre-dicembre 2023
Esemplare gratuito fuori commercio
218

BLOCCHI PERMANENTI DEL TRAFFICO

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

di Pier Luigi Ciolli

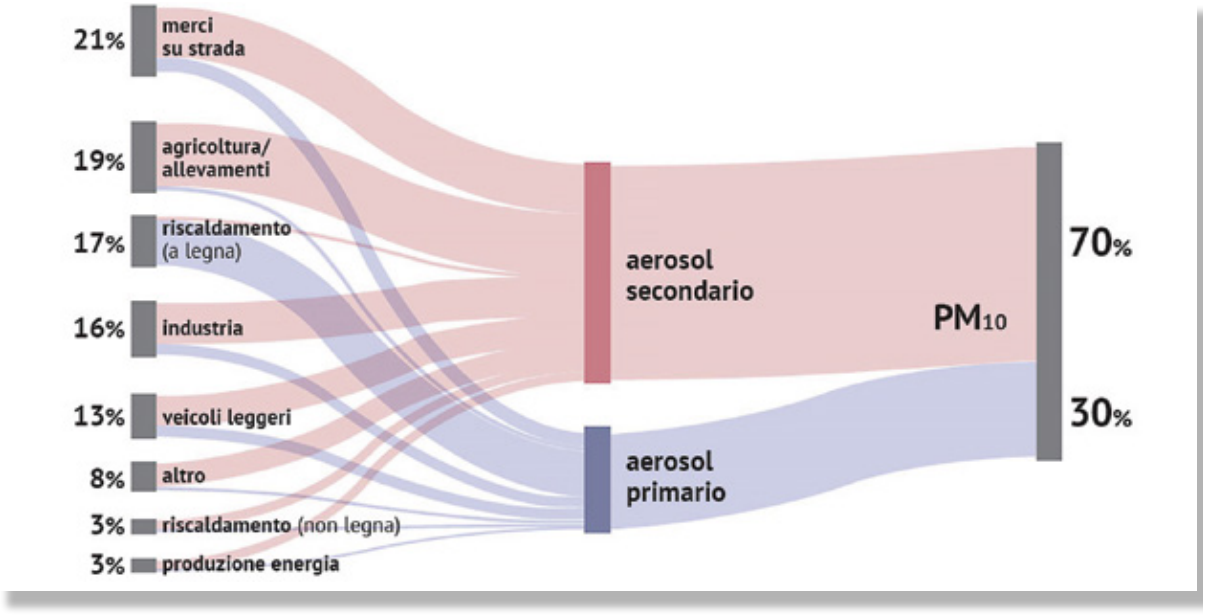


Il vero blocco permanente, per ora, è che la maggioranza dei cittadini non legge, si scarica davanti alla televisione, scrive a raffica nei social erroneamente pensando di incidere sulla realtà.
Cittadini che hanno dimenticato che in decine di migliaia hanno sofferto e sono morti per trasformarci da 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 ***in*CAMPER** 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.



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 ***in*CAMPER**

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 CO_2, 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 CO_2 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..

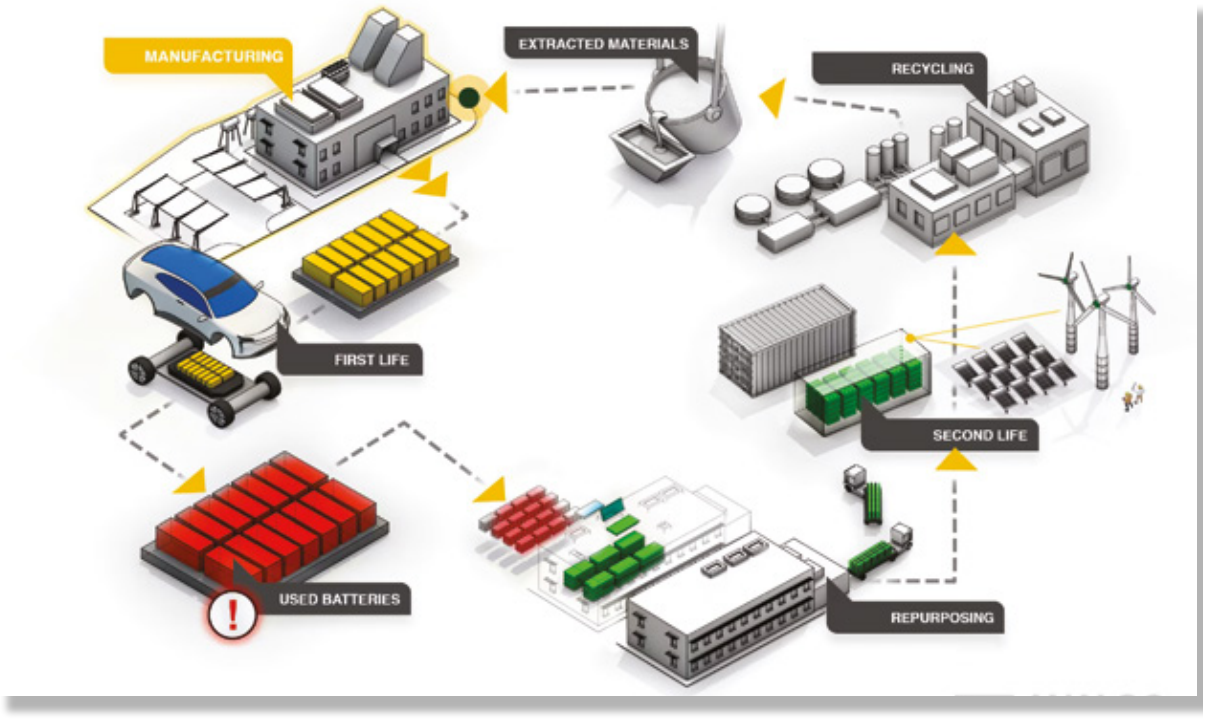
L'altro lato dell'elettrico

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 CO_2 per kWh).
Le emissioni di CO_2 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.

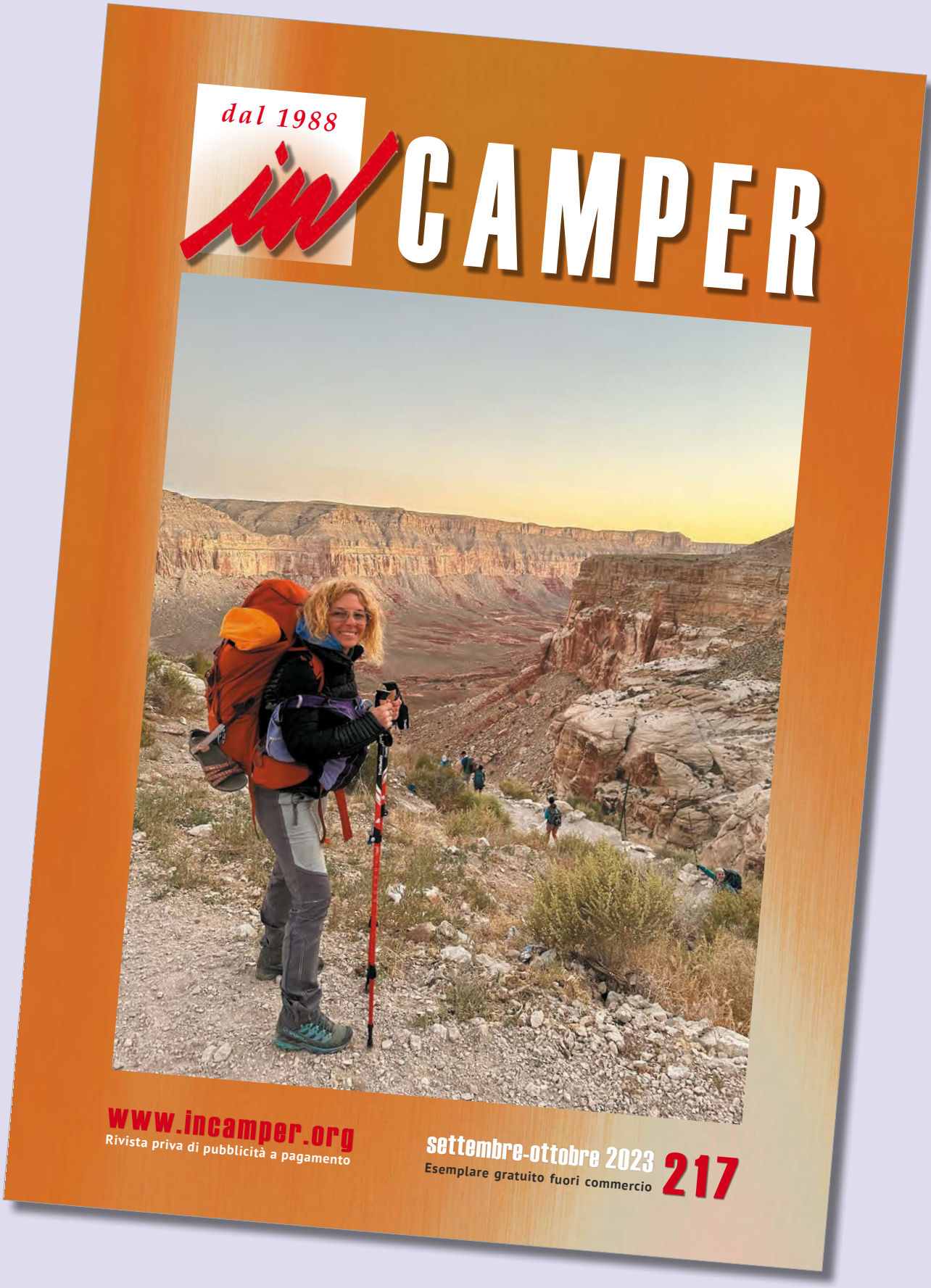
Alimentazione

Il modo in cui viene ottenuta l'energia elettrica inviata alle colonnine di ricarica delle auto a batteria fa la differenza sulle emissioni di CO_2 "dal pozzo alla ruota" (che considerano altre 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 CO_2 per la produzione dell'elettricità: nell'esempio citato per la Cina il valore è di 711 g/km, contro i 432 dei Paesi dell'**Ocse** (Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico), a causa proprio dell'utilizzo estensivo del carbone per alimentare le centrali termoelettriche.



Fine vita

L'Unione Europea ha stabilito che l'85% del peso di un'auto debba essere riciclato e riusato e che il 10% debba essere impiegato come recupero energetico. Questa attività viene affidata a **centri specializzati** o a **consorzi** che si occupano ad esempio degli pneumatici. Tutte queste operazioni comportano però l'utilizzo di macchinari che richiedono energia.
Quando le batterie/accumulatori non sono più adatte all'impiego sul veicolo, queste possono ancora essere utilizzate come accumulatori stazionari, rinviando anche di molti anni il processo di riciclaggio. Questo consente da una parte di recuperare il prezioso materiale che contengono ma dall'altra comporta elevate emissioni di anidride carbonica per le fasi industriali di disassemblaggio ed estrazione.


dal 1988
inCAMPER
www.incamper.org
Rivista priva di pubblicità a pagamento
settembre-ottobre 2023
Esemplare gratuito fuori commercio
217

BLOCCHI PERMANENTI DEL TRAFFICO

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

di Rossella Del Piano



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, allorquando 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 CO_2 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.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 difficolta 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'avere 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, Agricolturra 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 amministrati. 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 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.

in CAMPER



settembre-ottobre 2022

www.incamper.org

Esemplare gratuito fuori commercio

211

BLOCCO PERMANENTE AI VEICOLI: DECISIONI SBAGLIATE IN CONTESTI EMOTIVI INDOTTI

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 *https://www.ilportaledellautomobilista.it/web/portale-automobilista/verifica-classe-ambientale-veicolo*.

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, allorquando 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 oltretutto acquistati con grossi sacrifici.

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

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 CO_2 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*).

Pier Luigi Ciolli


incamper
Rivista dal 1988
www.incamper.org
206 novembre-dicembre 2021

RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DA TRAFFICO: SCARSO IMPATTO SUL PARTICOLATO

I risultati degli studi hanno contribuito a una migliore comprensione di come si forma l'inquinamento atmosferico nella Pianura Padana

in collaborazione con l'Ufficio Stampa CNR

Uno studio internazionale, a cui hanno partecipato Alessandro Bigi dell'Università di Modena e Reggio Emilia e Angela Marinoni dell'Istituto di scienze dell'atmosfera e del clima del Consiglio nazionale delle ricerche (Cnr-Isac), è finalizzato alla comprensione degli effetti, sui diversi inquinanti che influenzano la qualità dell'aria in Pianura Padana, delle restrizioni alla mobilità dovute alla pandemia di COVID-19. L'area padana è ben nota per avere uno dei peggiori standard di qualità dell'aria in Europa ed è fortemente influenzata dalle attività antropiche. Lo studio, coordinato dall'Università di Helsinki, è stato condotto tra gruppi di ricerca in Finlandia, Italia e Svizzera e i risultati sono stati pubblicati sulla rivista *Environmental Science: Atmospheres*. "Abbiamo combinato osservazioni di qualità dell'aria e simulazioni modellistiche in diverse località dell'area monitorata", spiega Angela Marinoni del Cnr-Isac. "I risultati degli studi mostrano che le ridotte emissioni da traffico portano a una forte riduzione degli ossidi di azoto, mentre hanno avuto un impatto limitato sulle concentrazioni in massa di aerosol e addirittura a un aumento degli inquinanti secondari, contribuendo a una migliore comprensione di come si forma l'inquinamento atmosferico nella Pianura Padana. In particolare, gli studi mostrano che, nonostante la forte riduzione della mobilità delle persone e delle emissioni da traffico di ossidi di azoto (ridotte di oltre 30%), le concentrazioni in massa di aerosol sono rimaste pressoché invariate rispetto agli anni precedenti. Gli inquinanti secondari come l'ozono, invece, hanno mostrato un aumento delle concentrazioni medio del 5%. Questi risultati sono stati confermati da un modello che simula la restrizione del traffico causata dal COVID-19, indicando che l'aumento della capacità di ossidazione complessiva dell'atmosfera, legata ad inquinanti molto reattivi come l'ozono, potrebbe aver accelerato la reattività chimica atmosferica e quindi potenziato anche la formazione di nuovi aerosol". Questi studi gettano una nuova luce sulla formazione degli inquinanti atmosferici nella regione padana e sulle loro sorgenti. "Le simulazioni del modello hanno inoltre indicato che, poiché le emissioni di ossidi di azoto sono state ampiamente ridotte, le reazioni chimiche dei gas organici con gli ossidanti atmosferici sono aumentate. Questo processo potrebbe aver favorito la formazione di nuove particelle organiche", aggiunge Marinoni. "La Pianura Padana può essere pensata come un enorme reattore con moltissime sostanze chimiche. L'alterazione di uno degli 'ingredienti' può innescare risposte non lineari nelle concentrazioni degli inquinanti atmosferici. In conclusione, la riduzione delle emissioni da traffico ha avuto scarso impatto sulle concentrazioni di particolato, forse evidenziando l'importanza di altre fonti di emissioni nell'area padana. Caratterizzare accuratamente l'evoluzione di tali categorie di emissioni è di fondamentale importanza per migliorare la comprensione dell'inquinamento atmosferico e ridurre le incertezze nei futuri scenari di qualità dell'aria", conclude Bigi.

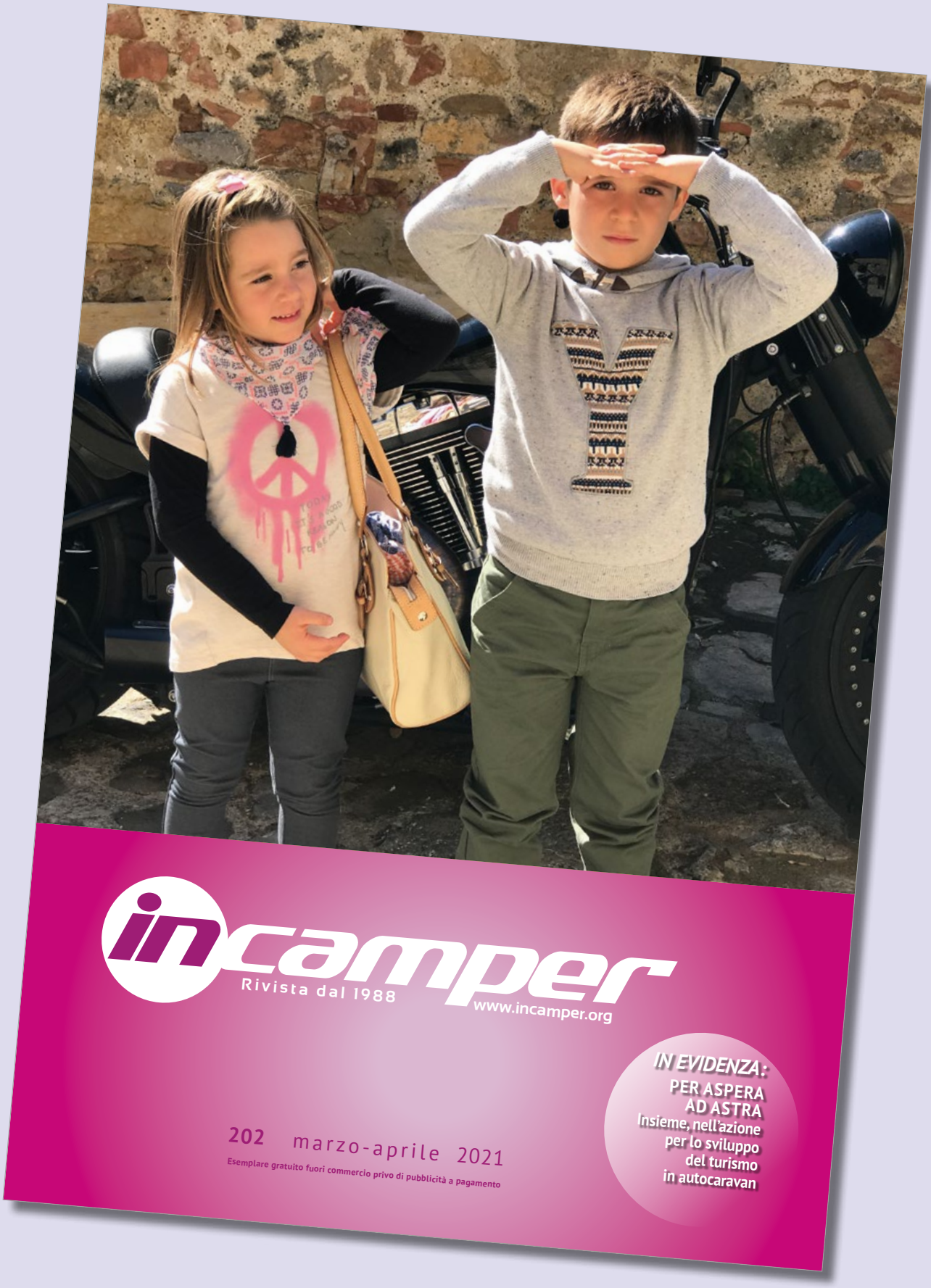
DI COSA SI TRATTA

Le restrizioni alla mobilità possono avere impatti non previsti sulla qualità dell'aria. Le limitazioni imposte a causa della pandemia COVID-19 hanno avuto solo un'influenza minore sui livelli di inquinamento da particolato in Pianura Padana, una delle aree più inquinate in Europa, secondo uno studio internazionale con la partecipazione di Istituto di studi sull'atmosfera e sul clima del Cnr e Università di Modena e Reggio Emilia. Simulazioni modellistiche indicano una forte riduzione degli ossidi di azoto, effetto limitato sugli aerosol e un aumento degli inquinanti secondari. Lo studio pubblicato su Environmental Science: Atmospheres

INFO

Angela Marinoni, Cnr-Isac,
a.marinoni@isac.cnr.it

Alessandro Bigi
alessandro.bigi@unimore.it


incamper
Rivista dal 1988
www.incamper.org
IN EVIDENZA:
PER ASPERA AD ASTRA
Insieme, nell'azione per lo sviluppo del turismo in autocaravan
202 marzo-aprile 2021
Esemplare gratuito fuori commercio privo di pubblicità a pagamento

SOSPENSIONE DELLA RCA

Come Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti abbiamo il dovere di informare i proprietari dei veicoli dei possibili pericoli connessi alla sospensione di una polizza RCA. Ovviamente, la nostra informazione non inficia in alcun modo la scelta che ognuno è libero di fare. Molti sono convinti che possono sospendere la polizza RCA perché hanno parcheggiato il loro veicolo e/o motociclo in uno stallo di sosta all'interno di un'area condominiale e/o di un rimessaggio dove in molti casi si parcheggia l'autocaravan.

Si tratta di un grave errore che molti hanno pagato caro. Perché, anche se il parcheggio fosse provvisto di cancello all'ingresso, possono entrarvi gli agenti preposti all'espletamento dei servizi di Polizia Stradale (*Polizia di Stato, Carabinieri, Guardia di Finanza, Polizia Provinciale, Polizia Municipale, funzionari del Ministero dell'Interno, Polizia Penitenziaria poiché sono previsti all'articolo 12 del Codice della Strada*). Pertanto, i veicoli e/o motocicli trovati privi di copertura assicurativa sono soggetti a contravvenzione e/o a sequestro.

Gli agenti preposti all'espletamento dei servizi di Polizia Stradale possono intervenire perché:

1. il termine "circolazione stradale" comprende sia la sosta sia il movimento del veicolo. Pertanto, anche quando parcheggiamo un veicolo, lo stesso, anche se fermo, è in circolazione stradale;
2. in dette aree vi è indubbiamente la circolazione di altri veicoli, e la normativa è chiara: "Sono considerati in circolazione anche i veicoli in sosta su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate. Ai fini dell'applicazione della legge sono equiparate alle strade di uso pubblico tutte le aree, di proprietà pubblica o privata, aperte alla circolazione del pubblico";
3. la Corte di Cassazione ha confermato che: "assume evidentemente rilievo la considerazione per cui anche un veicolo in sosta, oggettivamente idoneo alla circolazione, può essere coinvolto in un sinistro ed essere fonte di danni per i terzi".

Da non dimenticare che la sospensione della RCA comporta il possibile "ricorso terzi" in caso di incendio: eventualità tutt'altro che remota, specialmente nei rimessaggi.

La RCA si può sospendere allorquando il veicolo e/o motociclo è parcheggiato in un terreno di proprietà chiuso da cancello, quindi non vi è circolazione di altri veicoli, oppure è parcheggiato in un garage di proprietà. Prima di spostare il veicolo e/o il motociclo ci si deve ricordare di riattivare la RCA perché, com'è accaduto, anche nel breve percorso per raggiungere il meccanico, è possibile essere fermati e contravvenzionati dalla Polizia nonché vedersi porre il veicolo sotto sequestro.

Pier Luigi Ciolli

BLOCCO EURO DIESEL 4

La Regione Piemonte blocca i veicoli Euro 4 approfittando della pandemia

di Evandro Tesei

Come si legge nell'ultima pagina del documento riprodotto di seguito (vedi pag. 73) chi abbiamo eletto a governare la Regione Piemonte, come soluzione all'inquinamento atmosferico e alla pandemia, vieta la circolazione anche ai veicoli euro4 a diesel.

Ovviamente si tratta di un atto illegittimo stante che non c'è nesso tra l'inquinamento atmosferico prodotto da tutto il trasporto su gomma (solo il 20% del totale) e la pandemia dove continuamente le autorità assicurano che si propaga per contatto ravvicinato e non abbiamo studi completi che associno la trasmissione del covid19 in tutte le condizioni meteo e nelle città e fuori dalle città.

A sostegno del fatto che il traffico veicolare non causa l'inquinamento che gli si addebita, ecco l'articolo del 3 gennaio 2021:

L'ultimo paradosso del 2020: il traffico crolla causa Covid ma lo smog aumenta. Più sforamenti rispetto al 2019 e maggiori concentrazioni di Pm10. L'Arpa: colpa di meteo e riscaldamenti delle case. (*https://www.lastampa.it/topnews/edizioni-locali/torino/2021/01/03/news/l-ultimo-paradosso-del-2020-il-traffico-crolla-causa-covid-ma-lo-smog-aumenta-1.39727003*)

Ora, stante la crisi economica inizieranno i sanzionamenti?

E come pensano reagiranno i cittadini che, dopo aver sottoscritto un mutuo pluriennale per acquistare il veicolo, dopo aver pagato la revisione, dopo aver pagato il bollo, dopo aver pagato l'assicurazione scoprono di dover rottamare i veicoli, pagando per la rottamazione e la cancellazione dal PRA?

Noi siamo stati, siamo e saremo sempre i primi per la tutela dell'ambiente, ma il blocco dei veicoli in base all'Euro non riduce in modo significativo l'inquinamento **atmosferico** (l'inquinamento complessivo di tutti i veicoli non supera il 25% dell'inquinamento atmosferico) e tantomeno riduce la pandemia, ma sicuramente aumenterà il drammatico danno economico e sociale.



Segnaletica per complicare la vita a chi guida un veicolo, specialmente se non risiede in quella città

Pertanto, i piemontesi devono entrare in azione, chiedendo la revoca di detta ordinanza per i seguenti motivi:

1. siamo in crisi economica e il movimento di veicoli è parte essenziale dello sviluppo;
2. è sbagliato bloccare la circolazione dei veicoli, visto che l'inquinamento complessivo di tutti i veicoli non supera il 25% dell'inquinamento atmosferico;
3. la discriminazione dei veicoli in base agli EURO è assurda, poiché anche i veicoli elettrici producono e rialzano le polveri nonché attingono la loro energia dal termoelettrico che è responsabile del 30% dell'inquinamento atmosferico;
4. nel 2021 proseguirà la pandemia e, oltre a dover fare i conti con una crescente disoccupazione, non avrò risorse economiche per cambiare il veicolo. Pertanto, impedirmi e/o limitarmi l'uso del mio veicolo (nonostante sia risultato idoneo al termine delle periodiche obbligatorie revisioni), significa costringermi a rottamarlo, poiché non troverei alcun acquirente. Di conseguenza si tratta della perdita totale di un investimento costato anni di risparmi che nessuno risarcirà;
5. rottamare un veicolo produce inquinamento ambientale e atmosferico sicuramente maggiore dell'inquinamento della combustione dei carburanti;
6. si tratta per la pubblica amministrazione di un aggravio di spese per l'installazione di decine di migliaia di costosissime segnaletiche stradali verticali (*nonché mettere a norma tutti i loro veicoli che notoriamente sono più inquinanti di quelli dei privati*) visto che in caso di blocco permanente dei veicoli il Comune che emana la relativa ordinanza deve installare a tutti gli ingressi del suo territorio la segnaletica stradale verticale prevista dal Codice della Strada e dal relativo Regolamento di Esecuzione nonché indicare percorsi alternativi che un utente della strada deve percorrere per evitare il blocco e raggiungere la propria destinazione. Questo perché il provvedimento locale non è certo conosciuto a livello nazionale e tantomeno dagli stranieri che circolano nel nostro paese;
7. si tratta di uno sconvolgimento della propria vita, poiché, se non si dispone delle risorse per acquistare un nuovo veicolo, ci si dovrà spostare sottoponendosi al quotidiano stress del servizio pubblico (servizio di trasporto pubblico che è stato drasticamente ridotto nel numero delle persone trasportate, viste le precauzioni attivate per contenere la pandemia da Covid-19), subendone le inefficienze, i costi non proprio economici e la riduzione del proprio tempo libero, conquistato in decenni di lotte.

Da inviare via mail agli indirizzi riportati a pagina seguente

Inoltre, occorre precisare che il blocco, anche se fatto per la Regione Piemonte, riguarda tutti i proprietari di veicoli (moto, autovetture, autocaravan eccetera) perché, prima o poi, anche i non residenti potranno avere l'esigenza di raggiungere e/o attraversare i territori comunali della Regione Piemonte.

Per quanto detto, emerge chiaramente che si sono colpiti i veicoli presentando rilevazioni che non hanno alla base una corretta individuazione; quindi, divieti imposti solo per costringere i cittadini a comprare veicoli nuovi. E quello che decidono nelle Commissioni della UE ha dell'incredibile: un esempio lo si trova aprendo *www.incamper.org* numero 188 pagine 18 e 19, dove si legge come, alla richiesta dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti di uniformare un aspetto della circolazione stradale, la Commissione ha risposto che **non intervengono perché spetta a ogni stato membro stabilire le norme del Codice della Strada**. Pertanto, appare bizzarro, se non sospetto, che poi l'Unione Europea decida d'intervenire sulla circolazione stradale degli stati membri.

Con l'occasione, chiededere altresì una concreta e trasparente rilevazione dei dati inerenti all'inquinamento atmosferico in termini di strumenti utilizzati e loro tarature. Dati che dovrebbero trovarsi nel sito sia della Regione sia nei siti dei Comuni, ovviamente nella homepage, con aggiornamenti giornalieri e report settimanali.

Ecco gli indirizzi ai quali inviare una mail con i 7 punti elencati a pagina precedente:

gabinettopresidenza-giunta@cert.regione.piemonte.it;
vicepresidenza@cert.regione.piemonte.it

assessore.istruzionelavoroformazione@cert.regione.piemonte.it;
assessorato.gabusi@cert.regione.piemonte.it;
assessore.sanita@cert.regione.piemonte.it

assessorato.ricerca_innovazione_ambiente@cert.regione.piemonte.it;
culturaturismocommercio@cert.regione.piemonte.it

assessore.protopapa@cert.regione.piemonte.it;
assessore.tronzano@cert.regione.piemonte.it;
culturaturismosport@cert.regione.piemonte.it

giorgio.bertola@cr.piemonte.it;
alessandra.biletta@cr.piemonte.it;
paolo.bongioanni@cr.piemonte.it;
monica.canalis@cr.piemonte.it

andrea.cane@cr.piemonte.it;
fabio.carosso@cr.piemonte.it;
chiara.caucino@cr.piemonte.it;
andrea.cerutti@cr.piemonte.it

sergio.chiamparino@cr.piemonte.it;
elena.chiorino@cr.piemonte.it;
alberto.cirio@cr.piemonte.it;
angelo.dago@cr.piemonte.it

paolo.demarchi@cr.piemonte.it;
sarah.disabato@cr.piemonte.it;
mauro.fava@cr.piemonte.it;
francesca.frediani@cr.piemonte.it

matteo.gagliasso@cr.piemonte.it;
raffaele.gallo@cr.piemonte.it;
gianluca.gavazza@cr.piemonte.it;
mario.giaccone@cr.piemonte.it

francesco.graglia@cr.piemonte.it;
marco.grimaldi@cr.piemonte.it;
luigi.icardi@cr.piemonte.it;
riccardo.lanzo@cr.piemonte.it

claudio.leone@cr.piemonte.it;
silvio.magliano@cr.piemonte.it;
maurizio.marello@cr.piemonte.it;
valter.marin@cr.piemonte.it

maurizio.marrone@cr.piemonte.it;
ivano.martinetti@cr.piemonte.it;
michele.mosca@cr.piemonte.it;
davide.nicco@cr.piemonte.it

letizia.nicotra@cr.piemonte.it;
federico.perugini@cr.piemonte.it;
giovannibattista.poggio@cr.piemonte.it;
alberto.preioni@cr.piemonte.it

marco.protopapa@cr.piemonte.it;
domenico.ravetti@cr.piemonte.it;
fabrizio.ricca@cr.piemonte.it;
carlo.rivavercellotti@cr.piemonte.it

domenico.rossi@cr.piemonte.it;
paolo.ruzzola@cr.piemonte.it;
sean.sacco@cr.piemonte.it;
mauro.salizzoni@cr.piemonte.it;
diego.sarno@cr.piemonte.it

alessandro.stecco@cr.piemonte.it;
andrea.tronzano@cr.piemonte.it;
daniele.valle@cr.piemonte.it;
sara.zambaia@cr.piemonte.it

presidenza@cr.piemonte.it;
assessore.caucino@regione.piemonte.it;
assessore.istruzionelavoroformazione@regione.piemonte.it

assessorato.gabusi@regione.piemonte.it;
assessore.sanita@regione.piemonte.it;
assessorato.ricerca_innovazione_ambiente@regione.piemonte.it

assessore.marrone@regione.piemonte.it;
assessore.poggio@regione.piemonte.it;
assessore.protopapa@regione.piemonte.it

assessore.ricca@regione.piemonte.it;
assessore.tronzano@regione.piemonte.it;
alessandra.fassio@regione.piemonte.it

promozioneturismoesport@regione.piemonte.it;
alberto.avetta@cr.piemonte.it;
paolino.mastrangelo@regione.piemonte.it;

mario.gobello@regione.piemonte.it;
offertaturismosport@regione.piemonte.it

Regione Piemonte Presidente
presidenza@regione.piemonte.it

paola.casagrande@regione.piemonte.it;
culturaturismosport@regione.piemonte.it
ufficiostampa.giuntaregionale@regione.piemonte.it

vicepresidenza@regione.piemonte.it

Presidente del Consiglio dei Ministri
presidente@pec.governo.it

Presidente della Repubblica
protocollo.centrale@pec.quirinale.it

Presidente Senato
elisabetta.casellati@pec.senato.it

Presidente Camera Deputati
camera_protcentrale@certcamera.it

affariregionali@pec.governo.it
anci@pec.anci.it;
protezionecivile@pec.governo.it;
ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it;
segreteria.capogab@minambiente.it
segretariogenerale@pec.mise.gov.it;
dginnovazione@pec.lavoro.gov.it;
urp@pec.politicheagricole.gov.it;
segreteria.ministro@minambiente.it;
segreteria.ministro@pec.mit.gov.it;
gabinetto.ministro@pec.interno.it

REGIONE PIEMONTE BU01S6 11/01/2021

ERRATA CORRIGE

Decreto del Presidente della Giunta Regionale 9 gennaio 2021, n. 3
Ulteriori misure per la prevenzione e gestione dell'emergenza epidemiologica da Covid-19. Ordinanza ai sensi dell'art. 32, comma 3, della legge 23 dicembre 1978, n. 833 in materia di igiene e sanità pubblica.

Per mero errore di pubblicazione è stato indicato, quale firmatario del Decreto del Presidente della Giunta Regionale 9 gennaio 2021, n. 3, pubblicato in data 9 gennaio 2012 sul 5° supplemento al Bollettino Ufficiale n. 1, il Presidente Alberto Cirio anzichè il Vicepresidente Fabio Carosso. Si ripubblica qui di seguito il summenzionato decreto in modo corretto.

IL PRESIDENTE

VISTI gli articoli 32, 117, comma 2, lettera q), e 118 della Costituzione;

VISTO l'articolo 168 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea;

VISTO la legge 23 dicembre 1978, n. 833, recante "*Istituzione del servizio sanitario nazionale*" e, in particolare, l'art. 32 che dispone *"il Ministro della sanità può emettere ordinanze di carattere contingibile e urgente, in materia di igiene e sanità pubblica e di polizia veterinaria, con efficacia estesa all'intero territorio nazionale o a parte di esso comprendente più regioni"*, nonché *"nelle medesime materie sono emesse dal Presidente della Giunta regionale e dal sindaco ordinanze di carattere contingibile e urgente, con efficacia estesa rispettivamente alla Regione o a parte del suo territorio comprendente più comuni e al territorio comunale*";

VISTO l'art. 117 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, in materia di conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni e agli enti locali;

VISTO l'art. 47-bis del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, che attribuisce al Ministero della salute le funzioni spettanti allo Stato in materia di tutela della salute umana;

VISTO il decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, art. 50, che recita "*Negli altri casi l'adozione dei provvedimenti d'urgenza, ivi compresa la costituzione di centri e organismi di referenza o assistenza, spetta allo Stato o alle regioni in ragione della dimensione dell'emergenza e dell'eventuale interessamento di più ambiti territoriali regionali*";

VISTO il decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, recante «Misure urgenti per contrastare l'emergenza epidemiologica da COVID-19» ed in particolare l'art. 2, comma 2 e l'art. 3, comma 1;

VISTO il decreto-legge 16 maggio 2020, n. 33, convertito, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 14 luglio 2020, n.74, recante «Ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19»;

VISTO il decreto-legge 30 luglio 2020, n. 83 recante "Misure urgenti connesse con la scadenza della dichiarazione di emergenza epidemiologica da COVID-19 deliberata il 31 gennaio 2020" che

proroga fino al 15 ottobre lo stato di emergenza e le misure di contenimento dell'epidemia di cui ai decreti-legge 25 marzo 2020, n. 1, e 16 maggio 2020, n. 33;

VISTO il decreto-legge 7 ottobre 2020, n. 125, recante «Misure urgenti connesse con la proroga della dichiarazione dello stato di emergenza epidemiologica da COVID19 e per la continuità operativa del sistema di allerta COVID, nonché per l'attuazione della direttiva (UE) 2020/739 del 3 giugno 2020";

VISTE le delibere del Consiglio dei Ministri del 31 gennaio 2020, del 29 luglio 2020 e del 7 ottobre 2020 con le quali è stato dichiarato e prorogato lo stato di emergenza sul territorio nazionale relativo al rischio sanitario connesso all'insorgenza di patologie derivanti da agenti virali trasmissibili;

VISTA la dichiarazione dell'Organizzazione mondiale della sanità dell'11 marzo 2020 con la quale l'epidemia da COVID-19 è stata valutata come «pandemia» in considerazione dei livelli di diffusività e gravità raggiunti a livello globale;

VISTO il Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 3 dicembre 2020, "Ulteriori disposizioni attuative del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 maggio 2020, n. 35, recante «Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19», e del decreto legge 16 maggio 2020, n. 33, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 luglio 2020, n. 74, recante «Ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19»";

VISTO il decreto-legge 5 gennaio 2021, n. 1 "Ulteriori disposizioni urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19";

VISTI, inoltre:

- la direttiva comunitaria 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa;
- il decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155 – "Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa";
- la legge regionale 7 aprile 2000, n. 43 "Disposizioni per la tutela dell'ambiente in materia di inquinamento atmosferico. Prima attuazione del Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria ";
- la deliberazione del Consiglio regionale 25 marzo 2019, n. 364-6854, di approvazione del Piano regionale di qualità dell'aria (PRQA) ai sensi della legge regionale 7 aprile 2000, n. 43;
- il "Nuovo accordo di Programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure per il miglioramento della qualità dell'aria nel bacino padano", sottoscritto in data 25 luglio 2017 dalle Regioni Veneto, Piemonte, Emilia-Romagna e Lombardia e Ministero dell'Ambiente e in particolare la previsione inerente l'introduzione, a partire dal 1° ottobre 2020, di ulteriori limitazioni alla circolazione per alcune categorie di veicoli;
- le deliberazioni della Giunta regionale n. 22 - 5139 del 5 giugno 2017, n. 42-5805 del 20 ottobre 2017, n. 57-7628 del 28 settembre 2018, n. 8-199 del 9 agosto 2019 volte a definire ed omogenizzare le misure strutturali e temporanee concernenti, in particolare, il blocco del traffico per determinate categorie di veicoli, le rispettive deroghe e l'elenco dei comuni interessati (elenco modificato di anno in anno in base al superamento dei limiti di concentrazione negli ultimi cinque anni);

RICHIAMATA la deliberazione n. 14-1996 del 25 settembre 2020, che, dando atto della perdurante situazione emergenziale dovuta alla diffusione della pandemia da COVID-19 che ha determinato importanti impatti sanitari e socio-economici a livello regionale, nazionale e internazionale, ha valutato la necessità di prevedere nuove disposizioni sulla circolazione dei veicoli più inquinanti attraverso una modulazione della mobilità dei cittadini diretta a ridurre il più possibile i rischi derivanti da forme di aggregazione, disponendo la decorrenza del 1 gennaio 2021 per l'applicazione in particolare della misura strutturale concernente la limitazione dei veicoli Euro 4 diesel;

DATO ATTO del permanere della situazione emergenziale dovuta alla diffusione della pandemia da COVID-19 e dei connessi impatti sanitari e socio-economici che hanno determinato le disposizioni sulle limitazioni della circolazione di cui alla deliberazione della Giunta regionale n. 14-1996 del 25 settembre 2020 recante "Aggiornamento dello schema di ordinanza sindacale tipo e dell'elenco dei comuni interessati, di cui alla d.g.r. 9 agosto 2019, n. 8-199, per l'applicazione delle misure di limitazione delle emissioni a partire dalla stagione invernale 2020/2021", e considerati gli effetti di natura sanitaria che potrebbero derivare dall'applicazione delle nuove limitazioni in relazione ai divieti di spostamento individuale secondo diverse articolazioni e alle disposizioni che individuano la capacità massima di trasporto dei mezzi pubblici per garantire gli obiettivi sanitari di distanziamento interpersonale;

CONSIDERATO che le limitazioni agli spostamenti individuali disposte a livello nazionale per contrastare la diffusione della pandemia determinano complessivamente una riduzione della circolazione dei veicoli;

DATO ATTO, altresì, che in un incontro tenutosi lo scorso 4 gennaio 2021, i Presidenti delle quattro Regioni del Bacino Padano (Lombardia, Emilia Romagna, Veneto, Piemonte) hanno condiviso la necessità di riprogrammare l'avvio delle limitazioni alla circolazione dei veicoli Euro 4 diesel (previsto per il 1 gennaio dalla DGR n. 14-1996 del 25 settembre 2020) in relazione all'evoluzione delle disposizioni del Governo per contrastare la diffusione del coronavirus, in particolare prevedendo l'avvio delle stesse misure limitative dopo la cessazione dello stato di emergenza sanitaria nazionale così come dichiarato dal Consiglio dei Ministri lo scorso 31 gennaio 2020 e prorogato, ad oggi, fino al 31 gennaio 2021, fatti salvi ulteriori provvedimenti di proroga che saranno eventualmente adottati;

DATO ATTO che le medesime Regioni hanno rappresentato al Ministro dell'Ambiente e a quello della Salute quanto tra le stesse concordato nel citato incontro del 4 gennaio 2021 circa il rinvio dell'attuazione della misura di limitazione alla circolazione dei veicoli euro 4 diesel (nota del Presidente Bonaccini Prot. 05/01/2021.0004644.U);

VISTA la risposta del Ministro dell'Ambiente che ha condiviso l'opportunità di rinviare l'entrata in vigore della limitazione della circolazione dei veicoli euro 4 diesel (m_amte.UDCM.REGISTRO UFFICIALE.U.0000237.07-01-2021);

RICHIAMATE le misure di distanziamento sociale e di carattere sanitario finalizzate alla prevenzione e al contenimento dell'infezione da COVID-19 previste dalle normative nazionali e regionali vigenti, ed in particolare quanto disposto a seguito della classificazione settimanale legata all'andamento epidemiologico e alla pressione sul Servizio Sanitario Regionale, con inasprimento delle regole precauzionali, che prevedono comunque sempre che le persone mantengano la distanza di almeno un metro in tutti gli ambiti e gli spazi di socialità;

DATO ATTO che, in attuazione degli indicati obiettivi sanitari di distanziamento sociale, le misure previste per il settore del trasporto pubblico regionale e locale prevedono, fra l'altro, riduzioni del coefficiente massimo di riempimento dei mezzi e altre misure volte a regolare i c.d. "picchi" di utilizzo del trasporto pubblico collettivo;

RITENUTO che per prevenire e contenere l'infezione da COVID-19 deve essere considerata l'esigenza di non limitare le opportunità di mobilità individuale in questa fase di persistenza di alto rischio di diffusione del contagio e occorre, pertanto, modulare la mobilità dei cittadini in modo da ridurre il più possibile i rischi derivanti da forme di aggregazione, anche prevedendo ulteriori disposizioni concernenti la circolazione dei veicoli più inquinanti, a tutela della salute pubblica sul territorio regionale;

CONSIDERATO inoltre il parere del 9 gennaio 2021 del Responsabile del Settore regionale di Prevenzione e Veterinaria e del Responsabile del Settore regionale Emergenza Covid 19, in cui si evidenzia che:

- l'*entrata in vigore dello stop dei veicoli a motore ad elevata capacità di inquinamento ambientale, sebbene necessaria in senso generale, in questo periodo di elevata circolazione virale connessa alla pandemia Covid 19 pone altre problematiche di interesse igienico-sanitario;*
- *in particolare in questi giorni si assiste alla ripresa delle lezioni scolastiche anche in presenza e ciò determina la necessità di circolazione, preferibilmente con mezzi privati, anche al fine di evitare possibili ulteriori fonti di contagio che già sono possibili nel momento di incontro degli studenti*;

RILEVATO che il parere sopracitato indica che a*lla luce delle condizioni emergenziali riconducibili alla pandemia ancora in atto, si rende particolarmente utile limitare l'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico locale, al fine di garantire prioritariamente un adeguato distanziamento sociale.*

PRESO ATTO della lettera del 4 gennaio, Prot. N. 9, inviata dalla Sindaca della Città di Torino in cui si afferma che "*alla luce della grave emergenza sanitaria legata al Covid19, e vista la necessità di favorire il distanziamento interpersonale, con l'obiettivo di ridurre quanto più possibile il rischio contagio, siamo a chiederle di valutare di intervenire al fine di poter derogare alle misure emergenziali nella Città di Torino previste dal Protocollo Padano*";

DATO ATTO che le presenti misure conseguono all'Emergenza COVID-19 e che sono in corso di elaborazione misure straordinarie per la tutela della qualità dell'aria da adottare nel più breve tempo possibile da parte della Giunta Regionale al fine di dare attuazione alla sentenza della Corte di Giustizia europea del 10 novembre 2020 (causa C-644/18);

RITENUTO pertanto che quanto sopra esposto ben delinei le condizioni di necessità ed urgenza necessarie alla tutela della sanità pubblica;

INFORMATE preventivamente le Prefetture piemontesi tramite la Prefettura di Torino;

INFORMATE le associazioni di rappresentanza degli Enti locali ANCI, ANPCI, UNCEM, ALI E UPI;

INFORMATA la Giunta regionale ed ottenuta la relativa condivisione;

O R D I N A

1. che a tutela della salute pubblica e al fine di ridurre il più possibile i rischi di infezione da COVID-19 derivanti da forme di aggregazione, la misura strutturale di limitazione delle emissioni dei veicoli Euro 4 Diesel, di cui al punto 1.2 dell'allegato 1 alla D.G.R. 14-1996 del 25 settembre 2020, sia applicata sul territorio regionale, alla data di cessazione dello stato di emergenza sanitaria, dichiarato con delibera del Consiglio dei Ministri del 31 gennaio 2020, attualmente prorogato fino al 31 gennaio 2021, per spostamenti motivati da comprovate esigenze lavorative o situazioni di necessità (tra cui l'accompagnamento dei figli presso le istituzioni scolastiche) o d'urgenza ovvero per motivi di salute o per consentire il rientro presso il proprio domicilio, dimora o residenza;
2. che la sussistenza delle situazioni che consentono la possibilità di spostamento incombe sull'interessato e che tale onere potrà essere assolto producendo un'autodichiarazione ai sensi degli artt. 46 e 47 del D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445;
3. che il mancato rispetto delle misure previste dal presente Decreto, ai sensi di quanto disposto dall'articolo 2 del decreto-legge 16 maggio 2020, n. 33, è sanzionato secondo quanto previsto dall'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito con legge 22 maggio 2020, n. 35.

Il presente decreto ha efficacia dal 11 gennaio 2021 fino al 31 gennaio 2021.

INFORMA

il Ministro della Salute e il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Il presente decreto è pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte ai sensi dell'articolo 61 dello Statuto e dell'art. 5 della L.R. 22/2010.

p. On. Alberto Cirio
Il Vicepresidente
Fabio Carosso

CHIEDI AL GOVERNO

Premesso che:

- sono allo studio modifiche al Codice della Strada;
- l'utente della strada, allorquando si trova sbarrata la strada da un divieto che investe un grande territorio, ha il diritto di conoscere come poter raggiungere la destinazione prefissata e/o per far ritorno a casa, evitando lo stress, le perdite di tempo e di soldi nonché per evitare di inquinare a causa di un allungamento del percorso;

anche tu chiedi al Governo

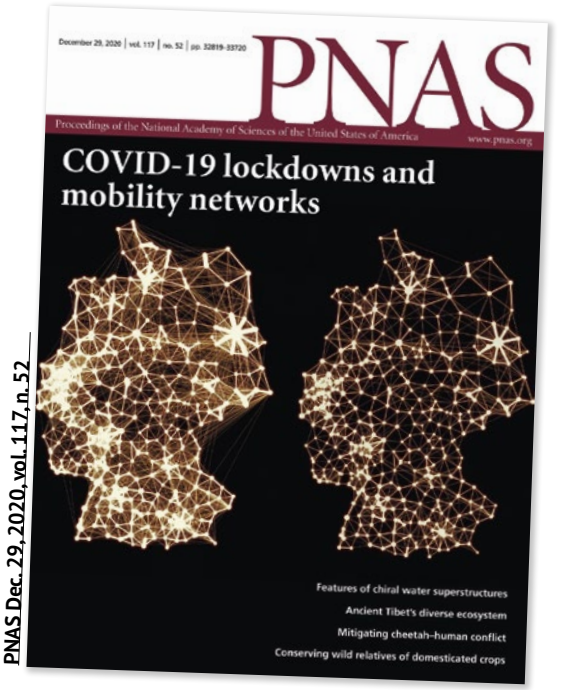
la tempestiva emanazione di una norma che, in caso di blocco alla circolazione dei veicoli, il sindaco sia obbligato a:

1. far installare a tutti gli ingressi del suo territorio una segnaletica stradale verticale che indichi sia il divieto sia i dati del provvedimento nonché sia completata da una mappa che evidenzi le zone interessate dal divieto;
2. comunicare tutti i dati ai principali provider di mappe digitali.

SUPERAMENTI PM10: IL CONTRIBUTO DEL RISCALDAMENTO DOMESTICO

Lo studio evidenzia come anche le emissioni da combustione di legna per il riscaldamento domestico contribuiscano alle concentrazioni totali di PM

in collaborazione con l'Ufficio Stampa CNR



Secondo i dati dell'Agenzie regionali per la protezione dell'ambiente (Arpa) i livelli di polveri sottili pericolose per la salute (PM2.5 e PM10) in Pianura Padana restano elevati nonostante le limitazioni agli spostamenti di persone e veicoli per le norme anti-covid. Uno studio pubblicato su *Pnas*, che vede la partecipazione dell'Istituto di scienze dell'atmosfera e del clima del Consiglio nazionale delle ricerche (Cnr-Isac), coordinato dal Centro Studi per la Qualità dell'Aria e il Cambiamento Climatico della Foundation for Research and Technology Hellas (C-STACC) di Patrasso in Grecia, mostra e quantifica l'effetto delle emissioni di combustione di biomasse sulle trasformazioni chimiche responsabili della formazione di particolato secondario.

"Gran parte del PM in Pianura Padana è di origine secondaria, formato cioè a partire da precursori gassosi che reagiscono in atmosfera", afferma Marco Paglione ricercatore del Cnr-Isac e autore dello studio.

"I meccanismi con cui questi inquinanti si trasformano in particolato sono ancora oggetto di studio, anche perché nei mesi freddi la radiazione solare - che solitamente è il motore delle reazioni chimiche che regolano le concentrazioni di inquinanti secondari in atmosfera - è ridotta al minimo".

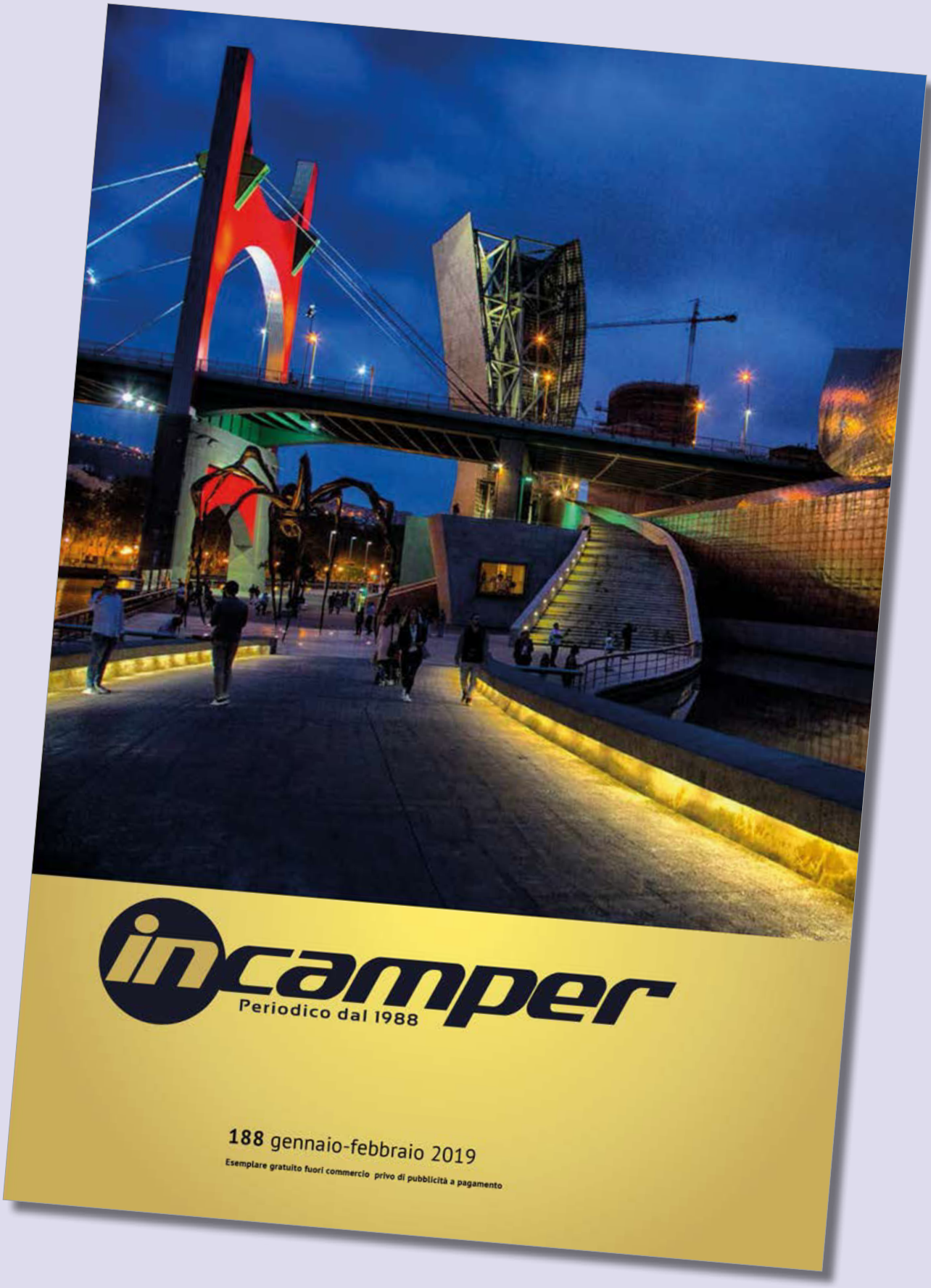
Lo studio apre però nuove prospettive mostrando come "il particolato secondario si formi rapidamente anche attraverso trasformazioni chimiche degli inquinanti che avvengono in assenza di radiazione (dark aging) e che sono promosse dalla presenza di particelle liquide in atmosfera, come la nebbia. Finora si riusciva a stimare l'effetto di queste reazioni sulla formazione di PM secondario a partire da sorgenti da traffico e agricoltura (particolato da nitrato di ammonio). Il nostro studio evidenzia come anche le emissioni da combustione di legna per il riscaldamento domestico, come quelle di stufe a legna e pellet, subiscano la stessa sorte, contribuendo alle concentrazioni totali di PM in maniera più sostanziale di quanto supposto finora", conclude Paglione. "Questi risultati chiariscono i contributi delle specifiche sorgenti invernali di PM in Pianura Padana così come in altre regioni del mondo, offrendo al tempo stesso opportunità di nuovi sviluppi dei modelli previsionali per la qualità dell'aria".

DI COSA SI TRATTA

Nonostante le limitazioni anti-covid alla mobilità, si continuano ad osservare sforamenti delle concentrazioni di particolato in Pianura Padana. Uno studio, a cui ha partecipato l'Istituto di scienze dell'atmosfera e del clima del Cnr e pubblicato su Pnas, *mostra come le reazioni chimiche alla base della formazione del particolato secondario non siano generate solo dalle emissioni di traffico e agricoltura*

INFO

Marco Paglione, Cnr-Isac
m.paglione@isac.cnr.it


incamper
Periodico dal 1988
188 gennaio-febbraio 2019
Esemplare gratuito fuori commercio privo di pubblicità a pagamento

BLOCCO PERMANENTE DEI VEICOLI

Il "diktat" in Lombardia, Piemonte e Veneto. L'Emilia-Romagna parte, poi fa marcia indietro



Testo di Pier Luigi Ciolli
Foto di Mario Ristori

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

1. **per la pubblica amministrazione** un aggravio di spese per l'installazione di decine di migliaia di costosissime segnaletiche stradali verticali nonché mettere a norma tutti i loro veicoli;
2. **per il cittadino:**

- l'onere di cercare nei siti Internet dei gestori delle strade (comuni, province, regioni eccetera) per sapere se può o non può circolare con il proprio veicolo. Per chi non ha Internet l'onere di telefonare a detti gestori;
- la perdita totale di un investimento costato anni di risparmi che nessuno risarcirà poiché detto veicolo non troverà alcun acquirente e sarà destinato a rottamazione, nonostante sia risultato idoneo al termine delle periodiche obbligatorie revisioni. E al danno sopra citato, dovrà anche sostenere gli oneri per la rottamazione e la cancellazione dal PRA;
- uno sconvolgimento della propria vita, poiché, se non dispone delle risorse per acquistare un nuovo veicolo, dovrà spostarsi sottoponendosi al quotidiano stress del servizio pubblico, subendone le inefficienze e i costi non proprio economici, oltre a una riduzione del proprio tempo libero, conquistato in decenni di lotte;
- essere contravvenzionato e di vedersi decurtare i punti sulla patente, e tutto perché il gestore della strada non ha installato le dovute segnaletiche stradali verticali indicanti anche gli itinerari alternativi. E poiché per ricorrere si deve affrontare gravosi oneri pecuniari e disporre di molto



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

A questo ennesimo attacco ai diritti di tutti noi occorre rispondere con organizzazione; e, quale esempio concreto d'impegno concreto, l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, in quanto portatrice di un interesse collettivo, ha attivato i propri tecnici e consulenti giuridici per acquisire gli atti alla base di detto blocco permanente in modo da analizzarli nello specifico e presentare ricorsi nelle sedi previste. Solo una mobilitazione generale permetterà di far revocare detti provvedimenti che, ricordiamo, sono solo l'inizio di un'attacco alle libertà e all'economia del cittadino. Una mobilitazione che non può essere anonima ma che può partire con l'inviare via mail a: *info@coordinamentocamperisti.it* il proprio cognome, nome, indirizzo completo, targa del veicolo e la tipologia (autovettura, motociclo, autocaravan eccetera) in modo da poter inviare via via gli aggiornamenti sulle normative e sulle azioni in corso. Ricordiamo che l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti dispone di adeguate misure di sicurezza al fine di preservare la riservatezza, l'integrità e la disponibilità dei dati in possesso.

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


Mario Ristori

C'È CHI DICE NO

Il sindaco di Abbiategrasso dice NO

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

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

Il Comune del Milanese guida la ribellione istituzionale al blocco dei veicoli. Abbiategrasso (Milano), 6 ottobre 2018 - Nessun cartello, niente ordinanze e dunque nessun divieto alla circolazione dei diesel Euro 3. Anche Abbiategrasso è nel fronte che guida la ribellione istituzionale al blocco dei veicoli di questa categoria. In testa, il sindaco Cesare Nai. «Chiariamo subito un punto: condivido le finalità dell'iniziativa, ma non è questo il modo. Il provvedimento, così come è stato pensato, colpisce le fasce deboli e mette in difficoltà l'intera comunità di Abbiategrasso. In media chi possiede ancora una Euro 3 non si può permettere un'auto nuova, mica lo fa per divertimento». Ha anche scritto all'assessore regionale all'Ambiente, Raffaele Cattaneo, sollevando dubbi sul provvedimento e sulla sua applicazione pratica. «Abbiategrasso è l'unica città che supera i 30mila abitanti in un bacino che arriva a 600mila. In sostanza siamo un puntino in mezzo all'oceano di un territorio vastissimo, basti pensare che per trovare altre città così grandi bisogna andare a Legnano, a nord, oppure a Pavia, a sud. Il paradosso è che nel vicino Magentino abitano molte più persone, quindi l'impatto del provvedimento sarebbe maggiore. Ma siccome sono frammentati in realtà che non arrivano a 30mila abitanti si ritrovano esentati». In questi giorni cosa le hanno detto i suoi concittadini? «C'è chi deve uscire dal Comune per andare al lavoro e ci sono i pensionati. Ma immaginiamo anche a chi viene in città a fare la spesa dai negozianti e da ora in poi sceglierà di andare altrove; pensiamo alle iniziative pubbliche che attirano gente da tutto il territorio; pensiamo pure ai numerosi servizi, come l'ospedale, che rischia di vedere i suoi numeri ulteriormente diminuiti. Con la quantità di diesel Euro 3 che circolano ad Abbiategrasso il provvedimento non ha alcun senso, spero se ne rendano conto. Al limite potrebbe essere efficace nel migliorare la qualità dell'aria se esteso a tutta la Città Metropolitana o a tutta la regione». Al momento, dunque, liberi tutti nella speranza che Regione Lombardia faccia un passo indietro? «Non ho intenzione di assumermi questa responsabilità davanti ai cittadini, se la Regione mi obbligherà ad applicare la normativa facciano pure loro un comunicato per spiegarlo alla gente».

Quindi, durante l'inverno, vedremo Vigili Urbani



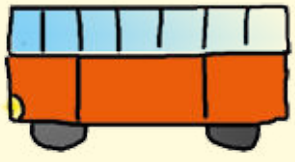
a bordo di auto EURO2 far caricare un'auto



EURO3 su un carro attrezzi



EURO1, mentre l'automobilista sconsolato se ne andrà su un autobus



EURO0?



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

Più domeniche ecologiche, ma anche maggiori incentivi per chi vuole cambiare l'auto. Bologna, 8 ottobre 2018 - L'Emilia-Romagna fa un passo indietro e ritira il blocco per i motori diesel euro 4. Come già annunciato dalle anticipazioni del Carlino, arriva dunque la marcia indietro sulla stretta annunciata nei giorni scorsi. La decisione arriva dopo un vertice fiume (durato 6 ore) con 30 sindaci della regione sul piano aria, alcuni dei quali si erano già dichiarati 'ribelli' (Valsamoggia e San Lazzaro, per esempio, ma anche Castenaso e Granarolo) rispetto al divieto di circolazione imposto dalla Regione. La frattura del fronte avrebbe certamente creato molta confusione: un automobilista avrebbe rischiato di essere fuori regola da un chilometro all'altro, appena sorpassato il confine comunale. Una disomogeneità sottolineata anche da Michele de Pascale, che oltre a sindaco di Ravenna è presidente regionale dell'Associazione nazionale comuni italiani. Il blocco dei diesel fino all'Euro 4, infatti, avrebbe riguardato solo l'Emilia-Romagna, a differenza delle altre regioni del bacino padano, nelle quali ci si ferma all'Euro 3. Uno stop che avrebbe fatto molto male a circa 300mila persone. "La stragrande maggioranza dei sindaci o degli assessori presenti — spiega il governatore Stefano Bonaccini al termine della riunione — era contraria. Inoltre, le altre regioni del bacino padano si sono sfilate: avremmo rischiato, quindi, che lo sforzo venisse vanificato nei risultati. In compenso — annuncia Bonaccini — viene portato da quattro a tre giorni il limite degli sforamenti in seguito ai quali far scattare le misure di blocco del traffico di emergenza (compresi gli euro 4). Saranno inoltre aumentate le domeniche ecologiche". La Regione si impegna poi a mettere sul piatto 5 milioni di euro dal 2019 per incentivi ai privati per cambiare l'auto, oltre all'eco bonus già previsto per i mezzi commerciali, con la richiesta al Governo di stanziarne altrettanti per raddoppiare la cifra. È questo l'esito dell'incontro tra Regione e Comuni finito dopo sette ore di discussione, comunicato al termine dal governatore Stefano Bonaccini. "Abbiamo fatto una lunghissima riflessione con i comuni — ha aggiunto Bonaccini —, le misure per il bacino padano che abbiano validità devono essere prese tutte insieme". "Ho apprezzato — ha aggiunto Bonaccini —, una dichiarazione del Ministro dell'Ambiente Costa: manderemo una lettera firmata da me e dai 30 sindaci per chiedere al Governo una convocazione urgente per presentare le nostre misure e chiedendo un investimento subito per dare una mano ai cittadini a cambiare la loro auto. Nei prossimi giorni metteremo a punto tutto — ha chiarito —; un gruppo di tecnici è al lavoro per definire nei dettagli le misure di cui abbiamo parlato". Immediate le reazioni. Il parlamentare forlivese del Pd, Marco Di Maio, parla di una "scelta di buonsenso della Regione". Anche il sindaco di Bologna, Virginio Merola, parla di una "diversa e più razionale definizione dei provvedimenti antismog mantenendo una forte attenzione alla salute dei cittadini. È stato un confronto vero e serrato: ringrazio il Presidente che ha condiviso le preoccupazioni dei sindaci per le esigenze delle persone e della loro vita quotidiana".

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

COME COMPORTARSI

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

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

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



Mario Ristori

CONSIDERAZIONI SUL BLOCCO PERMANENTE

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

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

Nella loro mente emerge la risposta: dette limitazioni hanno lo scopo di far rottamare i veicoli, costringendo il cittadino ad acquistarne uno nuovo, alla faccia della crisi che investe il paese e alla faccia della riduzione vera dell'inquinamento. Parlando di inquinamento vale aprire *www.ilfattoquotidiano.it/2018/09/30/smog-da-domani-il-blocco-dei-diesel-euro-3-al-nord-coinvolte-11-milioni-di-auto-ecco-chi-puo-circolare-e-dove/4659101/* dove, in sintesi, leggiamo che da uno studio dell'ACEA è emerso che la **scarsa qualità dell'aria dipende per il 13% dalle auto e veicoli commerciali,** per il 13% dal riscaldamento delle abitazioni e gli altri mezzi di trasporto quali navi, treni, aerei eccetera, per il 10% dal settore agricolo, per il 30% dalla produzione di energia, per il 19% dall'attività industriale. Non solo le suddette cifre evidenziano che non ha senso detto blocco ma **scordano che le auto elettriche NON sono ecologiche** perché la loro energia arriva proprio dal quel 30% di petrolio bruciato. Inoltre, aprendo *gestione-rifiuti.it/smaltimento-pile-accumulatori* leggiamo, sempre in sintesi: Ogni anno, circa 800.000 tonnellate di batterie per auto vengono immesse sul mercato nell'Unione Europea. Attualmente, la raccolta, il trattamento e il riciclaggio delle pile usate in Europa sono frammentari, mentre **quasi la metà di tutte le batterie è stata smaltita in inceneritori o in discariche…**. A ribadire il tema, il sito *www.themeditelegraph.com/it/green-and-tech/pollution/2017/10/22/allarme-per-batterie-esauste-altra-faccia-dell-auto-elettrica-focus-4f3jfOPVFtv4MGMmL-1CAjM/index.html* su cui leggiamo: …Le auto elettriche sono meno inquinanti rispetto a quelle con i motori a scoppio, ma questo non significa che non presentino rischi sul fronte dell'ambiente. Le batterie esauste, per esempio, potrebbero presto diventare un problema non da poco. Su questo fronte, a lanciare l'allarme per il mercato cinese è stato il Gaogong Industry Research, un *think tank* con sede a Shenzen, ma il ragionamento vale ovviamente anche per l'Europa e gli Stati Uniti. Nel più popoloso paese del pianeta mancano infatti i siti per provvedere allo smaltimento delle batterie dismesse che, secondo l'istituto di ricerca, ammonteranno a 248mila tonnellate entro il 2020. In teoria la maggior parte delle batterie per auto elettriche dovrebbero avere una vita di otto anni ma nella pratica arrivano solo fino a cinque. «*La prima grande ondata di batterie esauste arriverà nel 2018, quando bisognerà smaltire quelle installate nelle auto elettriche vendute fra il 2012 e il 2014 - afferma Li Changdong, presidente della Hunan Bangpu Recycling Technology Company - Successivamente il loro numero aumenterà esponenzialmente*». Non solo, ma chi costruisce i nuovi veicoli, come abbiamo illustrato da pagina 8 a pagina 9 della rivista inCAMPER numero 186 (consultabile gratuitamente andando sul sito *www.incamper.org*), li progetta in modo che per sostituire una piccola parte occorre sostituire un pezzo enorme (abbiamo rappresentato nell'articolo che per sostituire una gemma di pochi grammi a una VOLVO occorre rottamare tutta una fanaleria del peso di 2,5 kg comportando 2 ore di lavoro per lo smontaggio e il montaggio nonché pagare oltre 300,00 euro). Pertanto, obbligano a rottamare un veicolo per metterne in circolazione uno nuovo che se sinistrato comporta un inquinamento micidiale!


Mario Ristori

PIÙ VEICOLI ELETTRICI?

Decisioni sbagliate in contesti emotivi

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

IL TEMA EMISSIONI PM10 E PM2,5

Irrazionale bloccare i motori a benzina a partire da Euro 2. Illogico considerare la circolazione stradale quale maggior responsabile dell'emissione di particolato quando, utilizzando gli stessi dati ARPA della Lombardia del 2016 relativi all'agglomerato di Milano, si può dimostrare che la sorgente maggiormente responsabile del particolato è il riscaldamento domestico di biomassa. Confronto diesel-benzina e ruolo della combustione di biomasse da itr83, Gennaio 16, 2007 in Tecnologie per l'Ambiente nell'Auto. Secondo quanto riportato nel sito *www.corriere.it/vivimilano/speciali/2007/01 Gennaio/15/smog/shtml*, l'assessore all'ambiente di Palazzo Marino, Edoardo Croci, commentando l'ultimo rapporto sulla qualità dell'aria del Comune di Milano da parte dell'ARPA, rileva le conseguenze negative per l'ambiente derivanti dall'aumento esponenziale delle vetture con motori diesel nel capoluogo lombardo. Tale rapporto precisa che nel 2006 la concentrazione media annuale di NOx a Milano è risultata pari a 66 microgrammi/metro cubo, contro i 60 del 2005. Si tratta della prima inversione di tendenza dopo 10 anni di calo costante. "Le principali sospettate sono le auto diesel, le cui vendite non a caso sono quadruplicate negli ultimi anni. Addirittura, se i milanesi hanno acquistato 82.000 auto diesel nel 2006, il numero salirà a 208.000 nel 2007 e a 332.000 nel 2008. Occorre, quindi, disincentivare i diesel. Al contrario, da anni e fino a oggi, è incentivato l'acquisto di veicoli diesel. Per quanto riguarda il PM10, il suddetto rapporto sottolinea che i diesel Euro 4 inquinano più delle auto a benzina ante Euro, cioè fabbricate prima del 1992. Agli inizi del 2007 si sono accertati ben 11 superamenti in 13 giorni dei livelli di inquinamento giornaliero a Milano. ARPA ha provveduto a mettere a confronto le emissioni di PM10 di motori diesel e a benzina dal 1973 a oggi. Il paradosso salta all'occhio immediatamente: un motore diesel di ultima generazione (Euro 4, anni 2006-2010, privo di FAP) emette 30 microgrammi di PM10 per ogni chilometro percorso in città (euro 3 diesel degli anni 2000-2006: 48 microgrammi/Km) mentre un'auto a benzina ante Euro (Euro 1 benzina degli anni 1992-1996), immatricolata fra il 1984 e il 1992, emette 23 microgrammi/Km. Nelle macchine a benzina con motore Euro, immatricolate a metà degli anni Novanta (esempio Euro 2 benzina degli anni 1997-2000), le emissioni sono pari a 0,8 microgrammi/Km". Dal 1° ottobre 2018 si vuole mettere lo stop alle vecchie auto a gasolio e a benzina, in particolare a quelle ante Euro ed Euro 1 (benzina 1992-1996; diesel 1993-1996), e quelle Euro 2 e 3 (benzina 2000-2005; diesel 2000-2006). Dal 1° gennaio 2020 lo stop riguarderà anche i diesel euro 4 immatricolati fra il 2006 e il 2010; dal 1° gennaio 2025 si bloccheranno le auto a gasolio Euro 5, immatricolate fra il 2011 e il 2015, aventi cioè tutte, sia le Euro 4 sia le 5, un'età minima di dieci anni. In sintesi, centinaia di migliaia di veicoli inviati al disfacimento inquineranno il territorio e, soprattutto, causeranno un danno economico per i cittadini. Mentre è accettato da



Il prossimo acquisto saranno le auto a pedali

tutti che il motore diesel sia più inquinante di quello a benzina per gli NOx e il PM10, il primo viene comunque ritenuto più ecologico per le emissioni di anidride carbonica, producendone in media un 10-15% in meno rispetto al motore a benzina. Ovviamente, la non meglio accreditata Transport & Environment, che tifa apertamente per l'ibrido e l'elettrico, è riuscita nella non facile impresa di affermare l'opposto (insomma, oggi il motore diesel è così inquinante che più inquinante non si può). Dai dati nazionali sul PM10 relativi al primo semestre 2017 emerge che i 35 giorni previsti dalla normativa (Decreto Lgs n. 155/2010) sono stati superati da Frosinone, Reggio Emilia, Modena e numerose città del Piemonte, Lombardia e Veneto, in accordo con la particolare morfologia della pianura padana. Quindi, è il clima il fattore determinante, e pertanto appare vessatorio il blocco permanente imposto ai veicoli sopra menzionati. Inoltre, dall'inventario delle emissioni dell'Emilia-Romagna del 2007 emerge la conferma delle differenze nelle emissioni di PM10 per Km fra diesel e benzina, come pure l'enorme contributo della combustione di biomassa, cioè legna e simili (in certe province, come Piacenza, pesa molto di più del traffico). Secondo RQA (Rapporto Qualità dell'Aria) 2016 Lombardia, nell'agglomerato di Milano, il traffico contribuisce al PM2,5 per il 37% e la combustione non industriale per il 31%. Per il PM10 le percentuali sono, rispettivamente, pari a 41% e 27%. Se, tuttavia, consideriamo che la combustione non industriale si realizza solo su 5 mesi all'anno (da metà novembre fino a metà aprile), allora il contributo del riscaldamento domestico di biomassa arriva a contribuire, nel periodo autunnale-invernale, per il 74% al PM2,5 e per il 65% al PM10. Infatti, il totale di PM2,5 emesso in un anno (2.290 ton) si riduce nei 5 mesi in cui sono accesi gli impianti a 954 tonnellate e il PM10 (2.734 ton) a 1.141 tonnellate. Da sottolineare che gran parte dei superamenti giornalieri di PM10 avvengono nei mesi autunnali-invernali e quindi la fonte di emissione di gran lunga più responsabile di questi superamenti è, secondo gli stessi dati ARPA della Lombardia, sicuramente il riscaldamento domestico di biomassa abbinato, ovviamente, ai fenomeni di inversione termica tipici di questo periodo dell'anno. La circolazione stradale, in particolare i motori diesel, possono essere chiamati in causa solo per il loro contributo alle emissioni di NOx. Infatti, per quanto riguarda gli NOx la situazione risulta assai diversa in quanto nell'agglomerato di Milano il contributo del riscaldamento è pari al 12%, contributo che aumenta al 29% rapportandolo ai cinque mesi autunnali e invernali.

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

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

COSA AVEVAMO GIÀ SCRITTO NEL 2016

Inviato: mercoledì 6 gennaio 2016
A: On. Vinciullo Vincenzo
Oggetto: EMERGENZA INQUINAMENTO ATMOSFERICO

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

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

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

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

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

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

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

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

La vogliono rottamare



RIFLESSIONI SULL'UNIONE EUROPEA

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

Il Parlamento europeo taglia le emissioni del 40%.

Approvata a Strasburgo una risoluzione per ridurre il rilascio di CO2 del 20% entro il 2025 e del 40% al 2030. Proposta "irrealistica" per l'industria dell'auto. Quindi, questi europarlamentari che tra pochi mesi saranno sostituiti insistono nel limitare la circolazione stradale dei veicoli quando basta aprire *https://it.wikipedia.org/wiki/Anidride_carbonica* per leggere: L'anidride carbonica (nota pure come *biossido di carbonio* o, più correttamente, diossido di carbonio; formula chimica: **CO_2**) è un ossido acido la cui molecola è formata da un atomo di carbonio (simbolo: C) legato a due atomi di ossigeno (O). In particolare, di fondamentale importanza nei processi vitali di piante e animali, tale sostanza è coinvolta nella fotosintesi (da cui ossigeno e vapore acqueo) e viene prodotta durante la respirazione; oltre a essere prodotta nella maggior parte delle combustioni. Prodotta dalle attività umane, è ritenuta il principale gas serra nell'atmosfera terrestre (da una sua produzione incontrollata deriva infatti un aumento dell'effetto serra, il quale contribuisce al surriscaldamento globale per il 70%).

Il rilascio dell'anidride carbonica in atmosfera si deve a cause sia naturali (tra cui: vulcani, geyser, fumarole e dissoluzione di rocce carbonatiche) sia antropogeniche (tra cui centrali a carbone e inquinamento veicolare). Si ipotizza che la concentrazione atmosferica di diossido di carbonio prima della rivoluzione industriale fosse 280 ppm, e che quindi sia aumentata del 35% dai tempi della rivoluzione industriale e del 20% dal 1958. La combustione dei combustibili fossili (carbone, petrolio) sarebbe la prima causa di questo aumento con il 64%, mentre la deforestazione sarebbe la seconda con il 34%. La teoria del riscaldamento globale compare nella letteratura scientifica per la prima volta alla fine del XIX secolo. L'aumento della quantità di anidride carbonica nell'atmosfera incrementa l'effetto serra e contribuisce quindi all'aumento della temperatura media del pianeta, al quale gli ecosistemi non hanno il tempo necessario per adattarsi. L'entità di questo effetto è ancora in discussione, ma la diffusa convinzione che stiamo in effetti attraversando una fase di riscaldamento generalizzato del clima terrestre ha portato molti paesi del mondo a siglare il protocollo di Kyōto, un accordo in cui le nazioni si impegnano a limitare e ridurre le emissioni di diossido di carbonio, affinché la sua concentrazione resti al di sotto di 450 ppm: nell'ultimo decennio (1999-2009) il livello di diossido di carbonio nell'aria è aumentato di 2 ppm all'anno, ed è in costante accelerazione.

Quindi, intervenire solo sulla circolazione stradale comporta una criticità economica e sociale senza che tali sacrifici raggiungano un vero cambiamento. Inoltre, questi parlamentari europei sono incoerenti perché prima emanano disposizioni inerenti alla circolazione stradale che devono essere recepite dagli Stati membri e poi, all'istanza dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti per una norma riguardante la circolazione stradale delle autocaravan, rispondono come riprodotto nel riquadro. Tra l'altro, detta risposta, contrasta con la relazione Luis Queirò sulle nuove prospettive e le nuove sfide per un turismo europeo sostenibile approvata il 12 settembre 2005 dai membri della Commissione Trasporti e Turismo del Parlamento Europeo che sanciva al punto 11e: *Si riconosce il contributo del turismo itinerante, così come quello del turismo su caravan e autocaravan, nel ridurre gli effetti negativi del turismo di massa, come la capacità di disperdere le concentrazioni di turisti. Si sottolinea il bisogno di promuovere misure di sostegno che contribuiscano al suo sviluppo, in particolare per rimediare alla mancanza di strutture attrezzate per i parcheggi, siti di sosta multifunzionali e depositi per*



interrogazioni parlamentari

25 luglio 2018 E-002631/2018

Risposta di Violeta Bulc a nome della Commissione europea

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

caravan e autocaravan in tutta la comunità. Parlando di Unione Europea cosa dire della pronuncia della Corte di Giustizia europea *http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf;jsessionid=9ea7d2dc30d8550da2c1f7b241aa8407f045cda2cd65.e34KaxiLc3qMb40Rch0SaxyPax10?text=&docid=205320&pageIndex=0&doclang=IT&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=732154* che prevede che i veicoli siano assicurati anche se parcheggiati in suolo privato.

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

Bruxelles, Quartiere Europeo



Mario Ristori

APPUNTI TECNICI

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

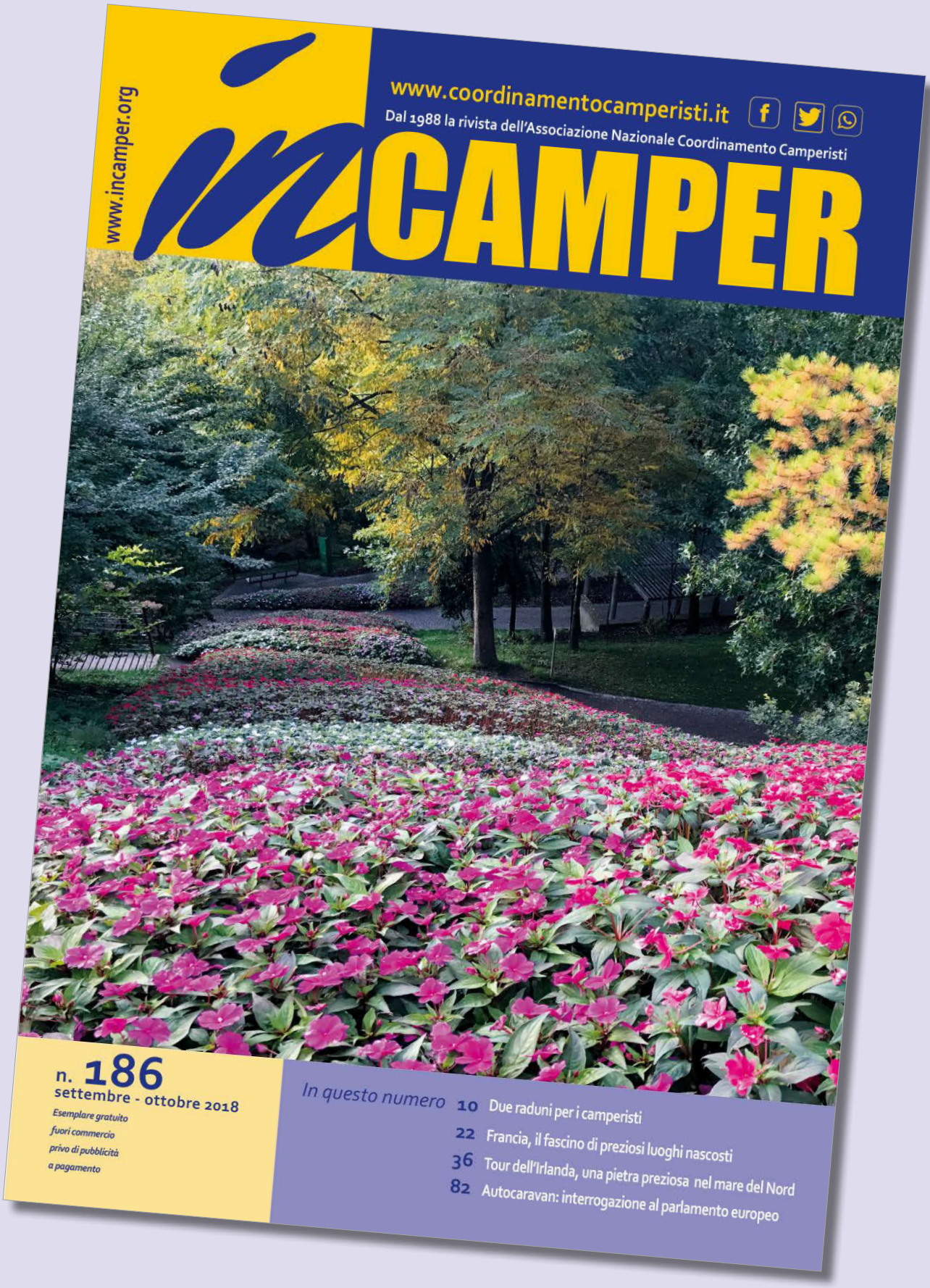
Si ricorda, infatti, che la circolazione stradale è organizzata dal Codice della Strada e non dai gestori della strada. Infatti, l'articolo 5 comma 3 del Codice della Strada dispone che i provvedimenti per la regolamentazione della circolazione sono emessi dagli enti proprietari, attraverso gli organi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

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

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

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




www.incamper.org
www.coordinamentocamperisti.it
Dal 1988 la rivista dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti
inCAMPER
n. 186
settembre - ottobre 2018
Esemplare gratuito
fuori commercio
privo di pubblicità
a pagamento
In questo numero
10 Due raduni per i camperisti
22 Francia, il fascino di preziosi luoghi nascosti
36 Tour dell'Irlanda, una pietra preziosa nel mare del Nord
82 Autocaravan: interrogazione al parlamento europeo

Targa veicoli

Il Governo non deve penalizzare economicamente chi ha subito il furto delle targhe e/o le deve sostituire



di Cinzia Ciolli

Abbiamo già pubblicato nel passato il servizio riguardante il furto di targhe degli autoveicoli, ma ora è bene ricordarlo. Premesso che, essendo le autocaravan autoveicoli che si usano mediamente 40 giorni l'anno e sono normalmente parcheggiate per molti giorni, un nuovo modus operandi dei delinquenti è il seguente: prendono di mira due autocaravan parcheggiate e ne rubano una; ma prima di partire invertono le targhe tra le due autocaravan. Questo, fa sì che, per quanto detto in premessa, prima che il proprietario dell'autocaravan rubata si accorga del furto passano giorni, e inoltre non si accorge che un'altra autocaravan parcheggiata ha le sue targhe. Infatti, chi di noi presta attenzione alle targhe?

Pochissimi. Quindi si reca dalle autorità per denunciare il furto della sua autocaravan segnalando le sue targhe. Ovviamente le ricerche non trovano esito, perché quelle targhe sono ferme su un'altra autocaravan nel parcheggio anzidetto.

È scontato quindi, che passino parecchi giorni prima che il proprietario dell'autocaravan cui hanno scambiato le targhe si accorga dell'accaduto; per cui, quando parte la seconda denuncia, è assai probabile che l'autocaravan rubata sia già stata portata fuori dal nostro paese. A questo punto è opportuna una considerazione: la persona cui hanno scambiato le targhe, oltre ad aver subito il danno/disagio di non poter utilizzare il proprio veicolo fintanto non sia nuovamente immatricolato, se ne vede attribuire un altro dall'attuale legge, che lo obbliga a un onere economico non indifferente. A tutto ciò va aggiunto altresì l'aggravio del dover comunicare all'assicuratore la nuova targa e cambiare il contratto.

Infatti, il Codice della Strada prevede all'articolo 102, commi 1 e 2: *Smarrimento, sottrazione, deterioramento e distruzione di targa. In caso di smarrimento, sottrazione o distruzione di una delle targhe di cui all'art. 100, l'intestatario della Carta di Circolazione deve, entro quarantotto ore, farne denuncia agli organi di polizia, che ne prendono formalmente atto e ne rilasciano ricevuta. Trascorsi quindici giorni dalla presentazione della denuncia di smarrimento o sottrazione anche di una sola delle targhe, senza che queste siano state rinvenute, l'intestatario deve richiedere alla Direzione generale della M.C.T.C. una nuova immatricolazione del veicolo, con le procedure indicate dall'art. 93.*

Per quanto riguarda la tassa automobilistica già pagata sulla targa rubata, non occorre versarla di nuovo, perché la MCTC sulla nuova Carta di circolazione indica *Già TARGA* e riporta i dati della targa rubata. Uno dei nostri lettori, per la pratica espletata tramite ACI, ha dovuto pagare 205 euro (circa quattrocentomila delle vecchie lire).

Siamo pertanto di fronte a uno Stato insensibile che, invece di aiutare chi subisce un furto, facendogli pagare presso la MCTC il solo costo delle due nuove targhe e la ristampa di un foglio (la Carta di Circolazione), al pari di una società privata, gli fa pagare assai caro il servizio prestato. Poiché lo Stato siamo noi, al Governo il dovere di modificare il citato articolo del Codice della Strada, al quale vanno tolte le parole "nuova immatricolazione" per far sì che alle MCTC basti una richiesta sottoscritta dal proprietario per la produzione di due targhe e la ristampa della Carta di Circolazione al congruo costo di 30 euro (secondo quanto letto su *www.automotivespace.it/targa-nuova-quanto-costa/Targa nuova: quanto costa?* di Benedetto Carella 29 Agosto 2016). *In altri paesi UE, come Francia, Germania e Spagna, in assenza del monopolio, presente in Italia con l'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, il costo di una targa nuova e/o del suo rifacimento è inferiore ai 20 euro. Da noi, il costo di una targa nuova è oggi pari a 41,78 euro, cioè il doppio del puro costo di produzione, e anche il doppio di quanto avviene negli altri paesi UE precedentemente indicati. Infine, a seguito dell'articolo*

del C.d.S. citato inizialmente, si deve aggiungere il costo per la reimmatricolazione del veicolo; per il quale, se il cittadino provvede a farlo autonomamente, dovrà iniziare dalla compilazione di un modulo di 8 pagine da presentare presso la locale Direzione Generale della Motorizzazione MCTC competente, con le ricevute di 4 distinti versamenti, rispettivamente per:

1. *10,20 € per richiesta operazione di motorizzazione;*
2. *32 € ccn 4028 per imposta bollo di reimmatricolazione;*
3. *59 € ad ACI Economato Generale;*
4. *41,78 € per targa tipo "A".*

Siamo passati, quindi, dai circa 20 € per la produzione della targa, a un costo che raggiunge i 143 €; che diventano circa 240 € se ci si rivolge a un'agenzia pratiche auto, da pagare direttamente in contanti e/o con carta di credito o bancomat presso i loro uffici.

È diritto/dovere di tutti chiedere al Governo e ai parlamentari di apportare le suggerite modifiche al Codice della Strada in modo di aiutare le vittime di un furto o chi deve sostituire una targa deteriorata; oltretutto si risparmierebbero anche tonnellate di carta e ore di lavoro.

PER NON MORIRE

Ricordando di essere sobri, pazienti, non disperarsi dinanzi a un disinteresse diffuso e non esaltarsi a ogni sciocchezza o piccolo traguardo. Sempre il pessimismo dell'intelligenza e l'ottimismo della volontà.
Ogni cittadino ha il diritto/dovere di chiederlo ai propri rappresentanti e grazie a internet lo può fare, subito e per meglio ribadire il concetto che ognuno può e deve intervenire in prima persona, ricordiamo la poesia di Martha Medeiros:

LENTAMENTE MUORE (A MORTE DEVAGAR)

Lentamente muore chi diventa schiavo dell'abitudine,
ripetendo ogni giorno gli stessi percorsi,
chi non cambia la marca,
chi non rischia e cambia colore dei vestiti,
chi non parla a chi non conosce.
Muore lentamente chi evita una passione,
chi preferisce il nero su bianco e i puntini sulle "i"
piuttosto che un insieme di emozioni,
proprio quelle che fanno brillare gli occhi,
quelle che fanno di uno sbadiglio un sorriso,
quelle che fanno battere il cuore davanti all'errore
e ai sentimenti.
Lentamente muore chi non capovolge il tavolo,
chi è infelice sul lavoro,
chi non rischia la certezza per l'incertezza,
per inseguire un sogno,
chi non si permette almeno una volta nella vita di fuggire
ai consigli sensati.
Lentamente muore chi non viaggia, chi non legge,
chi non ascolta musica, chi non trova grazia in se stesso.
Muore lentamente chi distrugge l'amor proprio,
chi non si lascia aiutare;
chi passa i giorni a lamentarsi della propria sfortuna
o della pioggia incessante.
Lentamente muore chi abbandona un progetto
prima di iniziarlo,
chi non fa domande sugli argomenti che non conosce,
chi non risponde quando gli chiedono qualcosa che conosce.
Evitiamo la morte a piccole dosi,
ricordando sempre che essere vivo richiede uno sforzo
di gran lunga maggiore del semplice fatto di respirare.
Soltanto l'ardente pazienza
porterà al raggiungimento di una splendida felicità.

NON INVECCHIARE

Non s'invecchia finché ogni giorno si fa qualcosa di creativo e s'interviene nella gestione del territorio. In sintesi: solo il fare induce allo scoprire. Per essere cittadini e non sudditi, la battaglia per la difesa e applicazione dei diritti è giornaliera, infatti, come cantava Giorgio Gaber:

La libertà non è star sopra un albero,
non è neanche il volo di un moscone,
la libertà non è uno spazio libero,
libertà è partecipazione.

Ricordare sempre che ogni vostra azione, piccola o grande, è determinante per non farsi rubare la speranza di cambiare, migliorando la qualità della vita.

Come in tutte le battaglie: Che la giornata sia propizia.

Bollo autoveicoli

Il Governo deve intervenire a livello europeo



di Caterina Ristori

La **tassa automobilistica** (o **bollo auto,** in precedenza denominata anche **tassa di circolazione**) è un tributo locale, che grava sugli autoveicoli e motoveicoli immatricolati nella Repubblica Italiana, il cui versamento è a favore delle Regioni d'Italia di residenza. Una tassa che, oltre ad essere strana perché colpisce il cittadino non tenendo conto del suo reddito, vede le Regioni applicarla in modo diverso, creando confusione e frustrazione nel cittadino. Lasciando al nuovo Governo il compito di trasformarla in un'imposta, ecco cosa occorre sapere. Il regime tariffario è calcolato sulla potenza effettiva (KW o CV, indicati nella pagina 2 o 3 della Carta di Circolazione). Questo dato si trova normalmente sulla facciata in alto a destra della Carta di Circolazione, tre righe sopra l'indicazione della vecchia potenza fiscale, in corrispondenza della voce "pot. max KW". Per i veicoli più recenti o reimmatricolati a partire dalla fine del 1999, che sono muniti della Carta di Circolazione di tipo attuale (cioè in un foglio di formato A4 piegato in quattro parti, invece di quello ripiegato in dodici parti secondo il formato precedente), il documento contiene l'indicazione della potenza sotto la voce "P.2".

ESENZIONI/RIDUZIONI

Sono esenti:

1. I veicoli adattati di proprietà di soggetti con ridotte o impedite capacità motorie, il cui adattamento tecnico risulti dalla Carta di Circolazione.
2. I veicoli di proprietà di soggetti non vedenti, sordi, con grave handicap psichico o mentale, con grave limitazione della capacità di deambulazione o con pluriamputazioni. Per l'handicap psichico o mentale è necessario il riconoscimento dell'indennità di accompagnamento.
3. L'esenzione di cui ai punti 1) e 2) può essere richiesta per un solo veicolo. Sono esclusi dall'esenzione i veicoli alimentati a benzina con cilindrata superiore a 2000 c.c. e i veicoli alimentati a gasolio con cilindrata superiore a 2800 c.c. L'esenzione spetta al disabile intestatario del veicolo oppure al famigliare intestatario del veicolo se il disabile è fisicamente a suo carico.
4. I veicoli di proprietà delle Organizzazioni di Volontariato di Protezione Civile, utilizzati ai fini istituzionali di protezione civile da Organizzazioni di volontariato iscritte nell'Elenco Territoriale.
5. Gli autoveicoli e i motoveicoli al compimento del 30° anno dalla costruzione: sono esclusi dall'esenzione i veicoli ad uso professionale (esempio uso scuola guida, noleggio da rimessa, pubblico da piazza).
6. Se i veicoli di cui al punto 4 vengono posti in circolazione sono soggetti al pagamento della tassa di circolazione annua per l'importo di € 31,24 (autoveicoli) e € 12,50 (motoveicoli).

LA LEGGE

Legge 21 novembre 2000 modificata dalla Legge 190/2014: Sono esentati dal pagamento delle tasse automobilistiche i veicoli e i motoveicoli, esclusi quelli adibiti a uso professionale, a decorrere dall'anno in cui si compie il trentesimo anno dalla loro costruzione. Salvo prova contraria, i veicoli di cui al primo periodo si considerano costruiti nell'anno di prima immatricolazione in Italia o in altro Stato. I veicoli di cui al comma 1 sono assoggettati, in caso di utilizzazione sulla pubblica strada, a una tassa di circolazione forfettaria annua di lire 50.000 per gli autoveicoli e di lire 20.000 per i motoveicoli. Per la liquidazione, la riscossione e l'accertamento della predetta tassa, si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni che disciplinano la tassa automobilistica, di cui al testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, e successive modificazioni. Per i predetti veicoli l'imposta provinciale di trascrizione è fissata in lire 100.000 per gli autoveicoli e in lire 50.000 per i motoveicoli. Per un'ulteriore verifica sull'importo da pagare aprire *https://www1.agenziaentrate.gov.it/servizi/bollo/calcolo/RichiestaPagamentoSemplice.htm.*

REGIONE	PAGAMENTI ANNUALI		PAGAMENTI FRAZIONATI		TELEFONO
	KW	CV	KW	CV	
Abruzzo	0,52	0,39	0,53	0,39	0862 556000
Basilicata	0,43	0,32	0,44	0,32	0971 674730
Calabria	0,47	0,35	0,48	0,35	0984 817400
Campania	0,51	0,35	0,54	0,38	081 0070860
Emilia-Romagna	0,43	0,32	0,44	0,32	051 7459770
Friuli- Venezia- Giulia	0,43	0,32	0,44	0,32	
Lazio	0,47	0,35	0,48	0,35	06 88840290
Liguria	0,47	-	Per i pagamenti inferiori all'annualità, il calcolo si effettua rapportando l'importo annuale ai mesi di effettivo pagamento, senza alcuna maggiorazione		010 53941
Lombardia	1,00	-	Per i pagamenti inferiori all'annualità, il calcolo si effettua rapportando l'importo annuale ai mesi di effettivo pagamento, senza alcuna maggiorazione		02 2332789
Marche	0,46	0,34	0,48	0,35	071 8062501
Molise	Euro 0: 0,51	0,37	Euro 0: 0,52	0,37	199 728181
	Euro 1: 0,50	0,37	Euro 1: 0,51	0,37	
	Euro 2: 0,50	0,37	Euro 2: 0,51	0,37	
	Euro 3: 0,49	0,36	Euro 3: 0,50	0,36	
	Euro 4 e >: 0,46	0,34	Euro 4 e >: 0,47	0,34	
Piemonte	0,43	-	0,43	-	800 333 444
Puglia	0,43	0,32	0,44	0,32	080220605
Sardegna	0,43	0,32	0,44	0,32	
Sicilia	0,43	0,32	0,44	0,32	091 7999010
Toscana	0,49	-	0,50	-	055 3900210
Umbria	0,43	0,32	0,44	0,32	075 6306070
Valle d'Aosta	0,43	0,44	0,32	0,32	800 999535
Veneto	0,47	0,35	0,48	0,35	840 848484
Prov. Aut. Bolzano	0,39	0,29	0,40	0,29	0471 426020
Prov. Aut. Trento	0,43	0,32	0,44	0,32	0461 016950

NOTA ALLA TABELLA La gestione delle tasse automobilistiche è affidata alle Regioni. Fanno eccezione il Friuli Venezia Giulia e la Sardegna, per le quali è competente l'Agenzia delle Entrate, in particolare gli Uffici Territoriali.

RIDUZIONI

È prevista la riduzione a 1/4 del tributo dovuto per autovetture e autoveicoli a uso promiscuo omologati per la circolazione esclusivamente mediante l'alimentazione del motore con GPL o metano conformi alle direttive 91/441 ovvero 91/542 CEE e autovetture e autoveicoli a uso promiscuo azionati con motore elettrico per periodi successivi al quinquennio di esenzione previsto dal DPR 39/53. Fatto salvo quanto sopra stabilito, per gli autoveicoli con alimentazione esclusiva o doppia, elettrica, a gas metano, GPL e idrogeno, omologati fin dall'origine dal costruttore, o a seguito di istallazione successiva, la tassazione sarà determinata in base alla potenza massima del motore espressa in KW per il valore annuo pari a € 3,12 ed il valore annuo espresso in CV pari a € 2,30 (a prescindere dalla direttiva CEE riportata sulla Carta di Circolazione. Inseriamo lo schema suindicato per poter calcolare la tassa automobilistica per le autocaravan.

RICHIESTE AL GOVERNO

Poiché, come detto nelle pagine precedenti, il sistema di pagamento dell'attuale tassa automobilistica non si basa sull'effettiva capacità contributiva del cittadino, in una società civile come la nostra, che ha lasciato il Medioevo da parecchi anni, occorre trasformare le tasse in imposte.

Pertanto, a questo scopo, **chiediamo al Governo** di cominciare dall'attuale tassa automobilistica. **Questo perché ogni cittadino deve partecipare al benessere collettivo contribuendo in base alla propria capacità contributiva**, cioè in modo proporzionale al proprio reddito, come previsto anche dalla Costituzione della Repubblica Italiana.

Non solo, al di là del reddito occorre prevedere oltre **il parametro della potenza anche quello della vetustà del veicolo**, perché è assurdo applicare un'imposta per un autoveicolo nuovo e mantenerla uguale negli anni che seguono; poiché detto bene, non solo perde di valore, ma richiede costanti interventi di controllo e manutenzione per salvaguardare la sicurezza stradale di tutti.

Chiediamo al Governo d'intervenire anche a livello di Unione Europea, perché la Commissione Trasporti del Parlamento Europeo ha discusso la **proposta d'introdurre un'unica tassa di circolazione a livello comunitario, la cui tariffa sarebbe da collegare sia ai chilometri percorsi sia all'inquinamento prodotto dal proprio veicolo**.

Poiché appare evidente che per verificare i chilometri percorsi i veicoli dovrebbero essere dotati di scatola nera, oltre alla spesa per l'acquisto, l'installazione e la gestione di questo strumento, verrebbe a mancare pure la nostra privacy.

E anche l'aspetto dell'inquinamento, testé citato, andrebbe approfondito, considerando che tutto il traffico influisce solo per il 25% dell'inquinamento complessivo.

È pertanto necessario che il Governo chieda che la valutazione dei parametri non si limiti alla combustione ma tenga conto:

1. del rialzo delle polveri che tutti i veicoli producono;
2. dell'inquinamento che comporta la produzione e distribuzione dell'energia elettrica (e/o idrogeno) per i veicoli che utilizzano dette energie, perché si tratta di delocalizzazione dell'inquinamento e non di eliminazione dell'inquinamento;
3. delle auto elettriche, per le quali, da una ricerca effettuata su Internet, apprendiamo che ogni anno circa 800.000 tonnellate di batterie per auto vengono immesse sul mercato nell'Unione Europea, e poiché una parte di esse è smaltita negli inceneritori, aggrava il livello dell'inquinamento, tanto più se si considera che la loro vita, anziché i teorici otto anni, per la maggior parte di esse arriva solo fino a cinque;
4. dell'inquinamento che comporta lo smaltimento dell'autoveicolo. Da ciò ne deriva che: più si mantiene in vita un autoveicolo, minore sarà l'inquinamento prodotto;
5. degli interventi di manutenzione e sostituzione delle parti del veicolo perché, per motivi commerciali, i ricambi sono concepiti a grandi blocchi e non più per singole parti; per cui, per esempio, se si rompe il vetro di un faro, anziché sostituire il solo vetro si è costretti a cambiare tutto il blocco luci, con il conseguente smisurato aumento della quantità dei rifiuti e il conseguente inquinamento.

INQUINAMENTO E AUTOVEICOLI: MICIDIALI LE LORO PROGETTAZIONI

I fattori che determinano l'inquinamento dell'ambiente, derivanti da un veicolo, non sono unicamente riconducibili al tipo di energia utilizzata per la trazione ma anche (e non poco) alla progettazione della componentistica del veicolo, che ben si evidenzia quando è necessaria la sostituzione.

La Commissione Trasporti del Parlamento Europeo, ai fini della decisione sulla tassa di circolazione stradale, se vuole penalizzare chi inquina deve tener conto di tutti i fattori.

Inoltre il Parlamento Europeo deve sanzionare chi progetta veicoli i cui componenti comportano fasi di costruzione inquinanti e difficilmente riciclabili. Ancor meglio sarebbe vietare a monte tali produzioni, in modo da non essere costretti a sostituire parti enormi invece delle sole parti danneggiate o da cambiare per la consueta manutenzione.

Ecco un esempio concreto: la VOLVO V40 D3.

Trovo nella parte posteriore sinistra **la gemma del fanale rotta, circa 10x3 centimetri, quindi, pochi grammi di plastica**.

Come evidenziano le foto, **prima bastava svitare 2 o più viti e in pochi minuti e con poca spesa** si sostituiva la gemma, inquinando pochissimo l'ambiente gettando la parte danneggiata nel riciclo della pla-

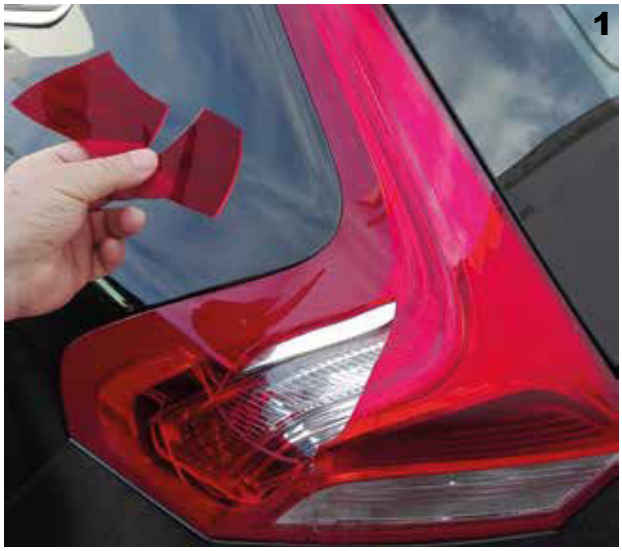
stica. Al contrario, il 5 luglio 2018, **la sostituzione** ha comportato il trasporto di una grande scatola di cartone, due parti in polistirolo o materiale similare delle dimensioni di 30x21x48 cm., un faro posteriore 55x45 cm. del peso di oltre **2 chili e mezzo, 2 ore di lavoro e una spesa di oltre 338 euro**.

Appare evidente come chi ha progettato detto veicolo non abbia tenuto in alcun conto l'inquinamento e gli oneri per il cliente, senza considerare, in caso d'incidente, il pesante aggravio dei costi assicurativi. Andrebbero altresì obbligati i costruttori di veicoli a inserire nel loro sito Internet tutte le schede dei ricambi, illustrandone le dimensioni, il peso, la composizione, il costo, il confezionamento per la spedizione come ricambio, il tempo necessario per le sostituzioni e il costo orario e come saranno smaltiti per tutelare l'ambiente.

Essendo un veicolo indispensabile per lo sviluppo economico di un paese, ci aspettiamo che gli europarlamentari eletti nel Parlamento Europeo intervengano presso la succitata Commissione Trasporti al fine di sensibilizzare su quanto fin qui detto.

Nel frattempo, per evitare amare sorprese, è importante informarsi bene in anticipo sui costi, inclusi quelli legati all'utilizzo e al mantenimento del veicolo. Soltanto calcolando bene tutte le spese effettive si potrà essere ben consci della validità di ciò che si vorrà acquistare.

In Internet abbiamo trovato *https://autocosti.info/IT* ma invitiamo il lettore a trovarne altri per constatare quanto incidono le spese per la riparazione di parti danneggiate o da sostituire per normale manutenzione.



1. Volvo V40, la piccola parte rotta



2. Prima bastava svitare 2 viti per sostituire la gemma



Peragnoli - Scar S.r.l.
Concessionaria Auto
Sede Operativa e Legale
Sede Operativa Principale, Amministrativa e
50145 Firenze - Via Ferrarin, 30

FATTURA IMMEDIATA
Art. 21 comma 1 e 4 primo periodo DPR 633/72
e ex articolo 3, comma 2 del DPR 696/96

Data documento 05/07/2018
Documento Nr. E18/01320

Spettabile
CIOLLI PIER LUIGI
VIA SAN NICCOLO 21
50125 FIRENZE FI

Num.Telaio	Modello	Pratica/Anno	Num.Ordine	Pagina
YV1MV79L1G2311631	52579R1011	2016	OF18/01658	1

Km Percorsi	Num.Motore	Targa	Immatricolazione	Cod.Cliente	Codice Fiscale	Partita Iva
41.371	1416636	FD398GM	04/05/2016	037459	CLLPLG47C07D612D	

Pagamento: Rimessa diretta — Banca: POS/Carta Credito — Abi — Cab

PR.	AUTOVETTURA - RICAMBIO O PRESTAZIONE	QTA'	U.M	PREZZO UNITARIO	SCONTO %	IMPORTO	IVA
1	MEDIRAL Paraurti post stacco e riattacco	0,60		55,00		33,00	22,00
2	MEDIRAL Gruppo ottico posteriore sinistro sostit	0,60		55,00		33,00	22,00
3	31395844 SCATOLA LAMPADA	1,00	ST	235,00	10,00	211,50	22,00
4	Documento emesso dalla sede operativa di FIRENZE - Via A. Ferrarin n. 30						

N 0000 06-07-2018 08:56
PEP. 1 BIL. 01

kg	PLU	€/kg	€
		1^p. non prezz.^kg	
2,056		100,00	205,60
001	1^P.	TOT.	205,60

Iva	Imponibile	Imposta	Descrizione	Totale Imponibile	Totale Imposta	Totale Documento
22,00	277,50	61,05	Imposta 22%	€ 277,50	€ 61,05	€ 338,55

CORRISP. NON PAGATO — CORRISP. INCASSATO

Causale del trasporto — Trasporto a cura del — Porto — Aspetto esteriore dei beni
N.Colli — Inizio del trasporto — Firma del conducente — Firma del destinatario
Ditta Residenza o Domicilio vettore (Comune - Via) — Vettore
Nota

Peragnoli Scar S.r.l. Via Ferrarin, 30 50145 Firenze (FI) Telefono +39 055 306071 Telefax +39 055 3060750 firenze@peragnoliscar.com
Via Tosco Romagnola, 116/120 50053 Empoli (FI) Telefono +39 0571 592909 Assist. +39 0573 592522 Telefax +39 0571 082700 empoli@peragnoliscar.com
Sede Legale Via Tosco Romagnola, 116/120 50053 Empoli (FI) Cod. Fisc. - P.IVA 04217130485 R.E.A. n. 407250/FI Cap. Soc. int. vers. € 90.000,00

3. La fattura e lo scontrino della pesata del solo fanale

Nel 2019 non sarà più possibile circolare con veicoli di classe Euro 0

La verità per i veicoli over 20 anni

di Pier Luigi Ciolli

Non siamo a conoscenza di norme varate nelle altre nazioni europee; quindi, nel preparare un viaggio, aprire sempre il sito dell'ambasciata della nazione che si desidera attraversare e/o visitare.

Per l'Italia, invece, la Legge di Stabilità 2015 (Legge 23 dicembre 2014, n. 190 pubblicata in Gazzetta Ufficiale 29 dicembre 2014, n. 300), al punto 232 prevede che:

"*A decorrere dal 1° gennaio 2019, su tutto il territorio nazionale è vietata la circolazione di veicoli a motore categorie M2* (veicoli destinati al trasporto di persone, aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente e massa massima non superiore a 5 t) e M3 (veicoli destinati al trasporto di persone, aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente e massa massima superiore a 5 t) *alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 0. Con uno o più decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti sono disciplinati i casi di esclusione dal predetto divieto per particolari caratteristiche di veicoli di carattere storico o destinati a usi particolari*". Quindi, **non rientrano in detta norma le AUTOCARAVAN perché** sono **autoveicoli di categoria internazionale M1**, previsto all'articolo 54 lettera m) del Codice della Strada (autocaravan: veicoli aventi una speciale carrozzeria ed attrezzati permanentemente per essere adibiti al trasporto e all'alloggio di sette persone al massimo, compreso il conducente).



Limiti di velocità nell'Unione Europea

L'obiettivo è l'adozione di un unico Codice della Strada

di Angelo Siri

La libera circolazione stradale è la base dello sviluppo, quindi, tutti abbiamo il diritto/dovere di chiedere ai parlamentari europei che intervengano affinché sia varato e adottato un unico Codice della Strada.
Il dover prima studiare le norme sulla circolazione stradale di tutte le nazioni europee ci riporta nell'altro secolo e può avere amare sorprese come testimonia la mail qui riprodotta.
Da parte nostra, quanto prima, prepareremo una petizione che confidiamo tutti provvedano a inviare in prima persona agli europarlamentari.

Inviato: martedì 15 maggio 2018
Da: .... omissis per la privacy ...
Oggetto: limiti di velocità autocaravan in Spagna
Scrivo la presente circa una problematica (spero solo temuta) nella quale potrei trovarmi a seguito di un viaggio effettuato con la mia autocaravan in Spagna, precisamente in Andalusia. Premettendo di essere un camperista da diversi anni e di non aver mai ricevuto contravvenzioni, ho percorso il territorio spagnolo sia in autostrada sia in Autovia e strade extraurbane rispettando i limiti di velocità ivi indicati. Giunto a Siviglia in



circa 4 giorni, dopo che alcuni camionisti mi facevano segno con clacson in fase di sorpasso e non comprendendone le ragioni, per puro caso facevo una ricerca su Internet scoprendo da altri camperisti che i limiti in autostrada per le autocaravan sono di 90 km/h e sulle altre strade 50/70/80.

La mia vacanza si è tramutata da quell'istante in un incubo temendo chi sa quante contestazioni eventuali per autovelox o altri strumenti analoghi nei tre giorni pieni di viaggio.

Ho fatto varie ricerche e pochissime sono le informazioni certe in merito e soprattutto non ho visto alcun cartello sulla sede stradale che potesse permettermi di adeguare la mia velocità. Comprendo la mia eventuale responsabilità di non aver "studiato tutto il Codice della Strada spagnolo" ma in qualità di cittadino europeo non avrei mai potuto pensare che in Italia, come in Francia il mio mezzo è pari a un'auto, ma in Spagna magicamente diventa un "mezzo pesante". I limiti di velocità in tutto il mondo sono imposti per ragioni di sicurezza e il mancato rispetto degli stessi, punito giustamente attraverso l'ausilio di svariate diavolerie elettroniche disseminate ovunque.

Però, per la salvaguardia della sicurezza in questione, appare doverosa la chiara e ripetuta segnalazione, soprattutto quando si creano difformità così marcate rispetto ad altri paesi europei. Del resto non è possibile che l'utente stradale con auto venga sempre invitato a ricordare i 120 ma i "camperisti" siano figli di nessuno. Un bel cartello con la sagoma dell'autocaravan e il 90 sarebbe doveroso od altro cartello chiaro e inequivocabile. Io in Spagna non ne ho visti. Voi ne avete mai visti? Sono in ansia per eventuali contestazioni e spero che le informazioni acquisite su Internet siano sbagliate o infondate e sottolineo che anche un'altra famiglia di italiani era nella medesima situazione avendo scoperto l'arcano solo a Valencia.

Chiedo cortesemente a questa associazione nel mio interesse e nell'interesse di tutti noi camperisti qualche informazione più chiara e certa circa l'accaduto e sulla base della vostra esperienza capire anche se sono io a non aver visto cartelli di segnalazione oppure questi non esistono proprio e soprattutto capire se altri camperisti hanno avuto eventualmente esperienze in tal senso soprattutto negli ultimi due anni nei quali sembra che le multe vengano regolarmente notificate anche dall'estero. Vi ringrazio anticipatamente per quanto vorrete fare.

Cordiali saluti

Ecco la risposta dei camperisti spagnoli da noi contattati.

-----Messaggio originale-----

Inviato: sabato 19 maggio 2018

Da: info@acparkingareas.com

A: pierluigiciolli@coordinamentocamperisti.it

Ci sono due interpretazioni per la massima velocità per le autocaravan in Spagna:

1 - Dell'Associazione di European Automobile Associate (AEA)

2 - Della direzione generale del traffico.

Associazione di European Automobile Associate (AEA)

Velocità massima su autostrade e autostrade gratuite: 120 km/h

Massima velocità su strade convenzionali con oltre 1,5 metri di spalla: 90 km/h

Massima velocità su strade convenzionali con meno di 1,5 metri di spalla: 80 km/h

Velocità massima consentita nelle città: 50 km/h

Per quanto riguarda il limite di velocità delle le autocaravan in Spagna, c'è più confusione di quanto si possa pensare. La ragione è che il regolamento generale della circolazione del 2006 suppone un cambiamento importante. Fino ad allora, le autocaravan facevano parte dello stesso gruppo di furgoni e camion, con la loro massima velocità sulle autostrade e sulle autostrade a 90 km/h. Nella riforma le autocaravan sono scomparse da questo gruppo, ma ciò che non è stato fatto è stato aggiungerlo in nessun altro. Se il peso del camper è superiore a 3.500 chili, la velocità massima scende di 10 km/h in tutte le sezioni tranne nei villaggi. Anche se non è stato espresso, la Direzione Generale del Traffico (per me la più importante) sostiene che quando si considerano le autocaravan come veicoli speciali dovrebbero essere equiparate ai veicoli misti adattabili, e quindi non superare 100 km/h. Tabella allegata con i limiti.

Buona giornata, Pedro





Segue la petizione che abbiamo preparato per gli europarlamentari e che vi invitiamo a inviare .
Apri *www.coordinamentocamperisti.it*
e clicca sopra PETIZIONE.

Pregiatissimo europarlamentare, abbiamo bisogno del suo intervento perché, purtroppo dobbiamo rilevare che in Europa molti Stati:

- non distinguono la differenza tra AUTOCARAVAN (autoveicolo), in Italia previsto alla lettera m) autocaravan: veicoli aventi una speciale carrozzeria ed attrezzati permanentemente per essere adibiti al trasporto e all'alloggio di sette persone al massimo, compreso il conducente dell'articolo 54 del Codice della Strada – Autoveicoli e CARAVAN (rimorchio), in Italia previsto alla lettera e) caravan: rimorchi ad un asse o a due assi posti a distanza non superiore ad un metro, aventi speciale carrozzeria ed attrezzati per essere adibiti ad alloggio esclusivamente a veicolo fermo; dell'articolo 56 del Codice della Strada);
- **i limiti di velocità** non sono identici in tutti gli Stati d'Europa e ciò determina sia la disparità di trattamento tra i cittadini europei nella circolazione stradale sia spese per le Nazioni per installare le relative segnaletiche stradali verticali che non sempre sono percepite dagli utenti della strada con conseguenti sanzionamenti ritenuti ingiusti;
- vietano la permanenza a bordo delle AUTOCARAVAN al di fuori delle strutture ricettive nonostante siano regolarmente in sosta;
- limitano la sosta alle AUTOCARAVAN, creando parcheggi riservati alle sole autovetture;
- limitano la circolazione alle AUTOCARAVAN installando specifici divieti di transito;
- collocano sbarre ad altezza ridotta dal suolo nei parcheggi, impedendo in tal modo l'ingresso alle AUTOCARAVAN.

Per sopperire a quanto sopra, il turismo itinerante necessita del suo intervento affinché sia correttamente regolamentata in tutti gli Stati d'Europa la circolazione e sosta delle autocaravan e sia sancito il diritto di poterle fruire all'interno.
Si tratta di sancire lo stesso diritto riconosciuto dall'articolo 185 del Codice della Strada della Repubblica Italiana e dall'articolo 183 del Codice della Strada della Repubblica d'Albania. Tali norme equiparano l'autocaravan agli altri autoveicoli e stabiliscono che:
La sosta delle autocaravan sulla sede stradale non costituisce campeggio, attendamento e simili se poggia sul suolo solamente con le ruote e non occupa la sede stradale in misura eccedente l'ingombro proprio dell'autoveicolo medesimo, in ciò equiparandola agli altri autoveicoli.
Segue la mia petizione che confido diventi la sua.
A presto leggerla. Cordiali saluti,

.....

PETIZIONE AL PARLAMENTO EUROPEO
in materia di circolazione e sosta delle autocaravan e di turismo itinerante

Prendendo atto che la circolazione stradale, mobilità, sviluppo socio economico e turismo sono settori tra loro connessi e, confidiamo che il Parlamento Europeo intervenga, dando corso a questa petizione.
Per quanto detto,

PREMESSO CHE:

1. la presente petizione trova fondamento nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione Europea come estrinsecazione degli articoli:
   1, che prescrive il rispetto della dignità umana;
   7, che obbliga al rispetto della vita privata e della vita famigliare;
   17, che tutela il diritto di proprietà;
   45, che sancisce la libertà di circolazione e di soggiorno;
2. **la sosta delle autocaravan NON costituisce e NON va confusa con il campeggio;** in quanto la prima è componente statica della circolazione stradale mentre il campeggiare è un'attività che non attiene alla circolazione stradale;
3. **i limiti di velocità** non sono identici in tutti gli Stati d'Europa, infatti, in Italia l'AUTOCARAVAN è autoveicolo previsto alla lettera m) autocaravan: veicoli aventi una speciale carrozzeria ed attrezzati permanentemente per essere adibiti al trasporto e all'alloggio di sette persone al massimo, compreso il conducente dell'articolo 54 del Codice della Strada – Autoveicoli;
4. **il turismo in autocaravan è un turismo sostenibile dal punto di vista sociale, economico e ambientale, come evidenziato nella Relazione Luis Queirò** sulle nuove prospettive e le nuove sfide per un turismo europeo sostenibile, approvata il 12 settembre 2005 dai membri della Commissione Trasporti e Turismo del Parlamento Europeo. Infatti, al punto 11e sancisce: "*Si riconosce il contributo del turismo itinerante, così come quello del turismo su caravan e autocaravan, nel ridurre gli effetti negativi del turismo di massa, come la capacità di disperdere le concentrazioni di turisti. Si sottolinea il bisogno di promuovere misure di sostegno che contribuiscano al suo sviluppo, in particolare per rimediare alla mancanza di strutture attrezzate per i parcheggi, siti di sosta multifunzionali e depositi per caravan e autocaravan in tutta la comunità*";
5. **viaggiare in autocaravan è vacanza sociale;** perché su ogni autocaravan viaggiano mediamente tre persone, e in molti casi ci sono minori. Ciò consolida il rapporto all'interno della famiglia, poiché il microspazio dell'autocaravan consente alla famiglia di riscoprirsi unita, in una dimensione intima che favorisce il colloquio e un proficuo scambio di esperienze. In questo contesto sorgono tra genitori e figli utili complicità che portano ad apprezzare gli aspetti salienti di un territorio;
6. **l'autocaravan consente di superare gli ostacoli della disabilità.** È infatti accertato che in Italia il 7% dei proprietari di autocaravan la utilizza quale ausilio protesico, avendo a bordo un cittadino portatore di una disabilità, che in tal modo potrà fruire il territorio a pari dignità e con le stesse opportunità;

7. **la mobilità e autonomia in autocaravan amplia le possibilità di conoscenza di un territorio** in tutta la sua estensione, a differenza del turismo di massa che si concentra in poche località;
8. **l'autocaravan NON è fonte di degrado del decoro e dell'ambiente;** poiché, dopo aver sostato, riparte lasciando integro il territorio;
9. **l'autocaravan NON mette in pericolo l'igiene e la salute pubblica;** poiché, al contrario degli altri veicoli, è autonoma, essendo dotata d'impianti interni che raccolgono i residui organici e le acque chiare e luride. Sul punto, con direttiva prot. n. 31543/2007 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano ha chiarito che "*...le autocaravan, per il loro allestimento, che comprende serbatoi di raccolta delle acque inerenti cucina e bagno, sempre che siano debitamente ed idoneamente utilizzate, sono veicoli che non possono mettere in pericolo l'igiene pubblica*";
10. **l'autocaravan NON minaccia l'ordine e sicurezza pubblica;** anzi, chi viaggia in autocaravan contribuisce a creare sicurezza, poiché favorisce il controllo del territorio, per la possibilità di rilevare e segnalare tempestivamente alle Forze dell'Ordine eventuali azioni criminose in atto nei luoghi in cui sosta. Inoltre, le direttive del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano (fra le quali la direttiva prot. n. 31543 del 2 aprile 2007) e numerose sentenze evidenziano che: l'autocaravan NON rappresenta una turbativa all'ordine e sicurezza pubblica, essendo inverosimile che il transito, la fermata o la sosta di tale autoveicolo rechi pregiudizio a quel complesso di beni giuridici fondamentali e interessi pubblici primari sui quali si regge l'ordinata e civile convivenza, impedendo agli individui di vivere tranquillamente nella comunità e di agire in essa per manifestare la propria individualità e soddisfare i propri interessi.

CHIEDE CHE VENGA SANCITO QUANTO SEGUE:

CIRCOLAZIONE E SOSTA DELLE AUTOCARAVAN

1. l'AUTOCARAVAN è autoveicolo (veicolo avente una speciale carrozzeria ed attrezzato permanentemente per essere adibito al trasporto e all'alloggio di sette persone al massimo, compreso il conducente e pertanto deve essere soggetta alle stesse limitazioni della velocità delle autovetture.
2. Non è consentita l'adozione di disposizioni che abbiano l'effetto di limitare la circolazione stradale (movimento, fermata e sosta) delle autocaravan, salvo che il proprietario o gestore della strada preveda la stessa limitazione anche per tutti gli altri autoveicoli.
3. La permanenza all'interno di un'autocaravan in sosta sulle strade e nei parcheggi non costituisce campeggio ed è consentita senza limiti di tempo anche al di fuori delle strutture ricettive.

.....

Autocaravan in Europa

A seguito della petizione inviata a tutti gli europarlamentari italiani ecco l'interrogazione dell'On. Isabella De Monte

di Isabella Cocolo

Il messaggio che abbiamo ricevuto.

2 luglio 2018 - Oggetto: Autocaravan: Comunicato stampa e Interrogazione Commissione europea

Buongiorno, a nome dell'on. Isabella De Monte la ringrazio per l'email e informo che l'onorevole si è attivata sul fronte AUTOCARAVAN presentando il sottostante comunicato stampa e un'interrogazione con risposta scritta alla Commissione europea che le invio in allegato. Un cordiale saluto, ***Nezka Figelj, Accredited Parliamentary Assistant - Office of Ms Isabella De Monte, MEP - European Parliament - Brussels-Strasbourg***

Interrogazione con richiesta di risposta scritta alla Commissione
Articolo 130 del regolamento
Isabella De Monte (S&D)

Oggetto: Circolazione e sosta degli autocaravan in Europa

Molte sono le difficoltà che devono affrontare gli autocaravan in diversi paesi europei. Infatti, molti vietano la permanenza a bordo degli autocaravan al di fuori delle strutture ricettive nonostante siano regolarmente in sosta. Limitano la sosta agli autocaravan, creando parcheggi riservati alle sole autovetture, impediscono la circolazione agli autocaravan installando specifici divieti di transito nonché collocano sbarre ad altezza ridotta dal suolo nei parcheggi, impedendo in tal modo l'ingresso dei mezzi. L'articolo 185 del codice della strada della Repubblica italiana stabilisce che la sosta degli autocaravan sulla sede stradale non costituisce campeggio, attendamento e simili, se poggia sul suolo solamente con le ruote e non occupa la sede stradale in misura eccedente l'ingombro proprio dell'autoveicolo medesimo, in ciò equiparandoli agli altri autoveicoli. La circolazione e la sosta degli autocaravan in Europa sono importanti per lo sviluppo del turismo itinerante e necessitano di una regolamentazione corretta in tutti gli Stati d'Europa.

Si chiede dunque alla Commissione come intenda muoversi per incoraggiare gli stati europei a promuovere norme per facilitare la circolazione e la sosta degli autocaravan.



Comunicato stampa

TURISMO: DE MONTE; BASTA GUERRA AI CAMPER, SI FACILITI CIRCOLAZIONE

«*Basta fare la guerra ai camper con divieti e restrizioni eccessive: si faciliti piuttosto la loro circolazione in quanto importanti per lo sviluppo del turismo itinerante*». Lo afferma l'eurodeputata del Pd Isabella De Monte, che ha presentato un'interrogazione alla Commissione sulla circolazione e la sosta degli autocaravan in Europa. Secondo De Monte «*pur nel pieno rispetto delle regole della strada e senza alcun invito alla sosta "selvaggia", ritengo doveroso intervenire per ridurre divieti e restrizioni eccessive nei confronti di una tipologia di turismo molto diffusa in tutta Europa. Numerose sono infatti le difficoltà che devono affrontare gli autocaravan in diversi Paesi europei, molti dei quali vietano la permanenza a bordo dei mezzi al di fuori delle strutture ricettive, nonostante siano regolarmente in sosta. Inoltre, limitano la sosta agli autocaravan, creano parcheggi riservati alle sole autovetture e impediscono loro la circolazione, installando specifici divieti di transito nonché collocano sbarre ad altezza ridotta dal suolo nei parcheggi, bloccando in tal modo l'ingresso dei mezzi. L'articolo 185 del nostro codice della strada*» osserva De Monte - «*stabilisce che la sosta degli autocaravan sulla sede stradale non costituisce campeggio, attendamento e simili, se poggia sul suolo solamente con le ruote e non occupa la sede stradale in misura eccedente l'ingombro proprio dell'autoveicolo medesimo, in ciò equiparandoli agli altri autoveicoli*». «*Ma le normative* » osserva De Monte « *variano da Stato a Stato. Anche nei Paesi a noi vicini, come Croazia, Slovenia e Austria, esistono differenze marcate nelle limitazioni e sanzioni previste. Gli autocaravan in Europa sono importanti per lo sviluppo del turismo itinerante e necessitano di una regolamentazione corretta in tutti gli Stati europeo. Chiedo dunque alla Commissione*» conclude De Monte - «*come intenda muoversi per incoraggiare gli Stati europei a promuovere norme per facilitare la circolazione e la sosta degli autocaravan*».

Elisa Coloni



Confidiamo che anche gli altri nostri europarlamentari intervengano dandoci notizia affinché l'Unione Europea, viste le premesse inserite nella petizione qui riprodotta, sancisca quanto segue:

CIRCOLAZIONE E SOSTA DELLE AUTOCARAVAN

1. L'AUTOCARAVAN è autoveicolo di categoria internazionale M1 (veicolo avente una speciale carrozzeria e attrezzato permanentemente per essere adibito al trasporto e all'alloggio di sette persone al massimo, compreso il conducente), e pertanto deve essere soggetta alle stesse limitazioni di velocità previste per le stesse autovetture di categoria M1.
2. Non è consentita l'adozione di disposizioni che abbiano l'effetto di limitare la circolazione stradale (movimento, fermata e sosta) delle autocaravan, salvo che il proprietario o gestore della strada preveda la stessa limitazione anche per tutti gli altri autoveicoli.
3. La permanenza all'interno di un'autocaravan in sosta sulle strade e nei parcheggi NON costituisce campeggio ed è consentita senza limiti di tempo anche al di fuori delle strutture ricettive.




NUOVE DIREZIONI
CITTADINO E VIAGGIATORE
140
gennaio-febbraio 2011
inCAMPER

Chi ha inventato la segnaletica verde/rossa?

di Angelo Siri

Strisce di colore rosso e colore verde. Questi i colori della segnaletica stradale orizzontale che si possono "ammirare" camminando lungo i marciapiedi di via Forlanini e in via Pasquale Revoltella a Trieste.





I cartelli di divieto di sosta per effettuare i lavori di pitturazione facevano riferimento a un'ordinanza temporanea in linea di viabilità, avente per oggetto: *manutenzione della segnaletica stradale – Codice opera 05023 – Prog. N. 16/07*

Il codice della strada non prevede tale segnaletica.

Il Ministero dei trasporti e delle Infrastrutture, consultato per e-mail, ha riferito che tale segnaletica non rientra nel Codice della Strada né tantomeno in Direttive o circolari.

Chi l'avrà inventata? Compiti per le ferie di Natale: scoprire l'autore e il costo di tale segnaletica. Scoprire che sanzione è prevista per chi viola le prescrizioni o indicazioni che la stessa dovrebbe attivare.





Meno inquinamento più sosta

di Pier Luigi Ciolli

Quale premessa al tema del parcheggiare i veicoli in una città occorre fare due distinzioni:

1. Il Sindaco attiva un Piano Parcheggi al fine di rilevarne la situazione esistente, numero di stalli di sosta e loro fruizione in una certa data per poi procedere a una valutazione socio-economica-antropica per far predisporre un progetto di riorganizzazione dei parcheggi al fine di ottimizzarne la fruizione a vantaggio degli utenti e della manutenzione.
2. Il Sindaco riceve delle segnalazioni riguardanti l'esistenza di problematiche e sollecita la Polizia Municipale a mappare le segnalazioni, effettuare i relativi sopralluoghi per verificare se siano problematiche temporali oppure persistenti. Nel caso si rilevino problematiche persistenti la Polizia Municipale e l'Ufficio Tecnico provvedono a presentare al Sindaco le soluzioni da adottare per superare le problematiche in esame.

Con l'occasione si ricorda che l'allestimento di parcheggi specializzati (parcheggi riservati a una tipologia di veicoli, per esempio autocaravan, moto, autovetture, ecc.) è l'antitesi della ottimizzazione di un parcheggio perché ogni parcheggio ha una particolare geometria.

Al contrario, per ottimizzare un parcheggio occorre progettare stalli di sosta tenendo conto della specifica geometria, utilizzando la segnaletica stradale orizzontale e, in particolare, negli stalli di sosta dedicati agli autoveicoli, procedendo all'applicazione di una linea bianca continua per tutto il tratto interessato senza apporre divisioni. Il delimitare un singolo stallo di sosta dietro l'altro comporta una spesa maggiore per il materiale e la manodopera, un maggiore inquinamento a terra con l'effetto di ridurre il numero di autoveicoli o veicoli che possono essere parcheggiati in detta superficie.



Esempio di applicazione di una linea bianca continua per tutto il tratto interessato senza apporre divisioni

Quando in un parcheggio gli stalli di sosta siano inferiori al numero dei fruitori è sufficiente attivare un parcheggio orario, modulandolo sulle esigenze della tipologia degli utenti.

Un esempio dell'inutilità e dannosità di apporre divisioni lo vediamo tutti i giorni negli stalli riservati agli autoveicoli, ma dove, stante le dimensioni ridotte di alcuni di essi, uno stallo di sosta potrebbe essere fruito anche da un motociclo.

Peggio quando la lunghezza dell'autoveicolo eccede la delimitazione in lunghezza dello stallo e si è contravvenzionati per violazione dell'articolo 157, comma 5, del Codice della strada.

Situazione ancor peggiore è quando qualcuno occupa uno stallo di sosta in violazione dell'articolo 157, comma 5, del Codice della strada e ci costringe a nostra volta a violare le dimensioni dello stallo di sosta, mettendoci a rischio di contravvenzione e di dovervi ricorrere con tutti gli oneri che ne conseguono per dimostrare che in quel momento eravamo nello stato di necessità di parcheggiare in violazione dell'articolo 157, comma 5, del Codice della strada.


in CAMPER

Revocare i blocchi del traffico

di Angelo Siri

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

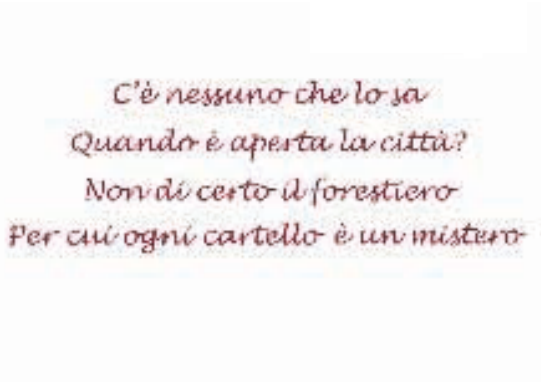
Il documento è agli atti. Ora tocca ai cittadini. È compito dei consiglieri comunali intervenire per chiedere la revoca delle ordinanze di blocco del traffico se illegittime alla luce del seguente documento.

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'equo bilanciamento 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..."







IL TESTO DELLE INTERROGAZIONI

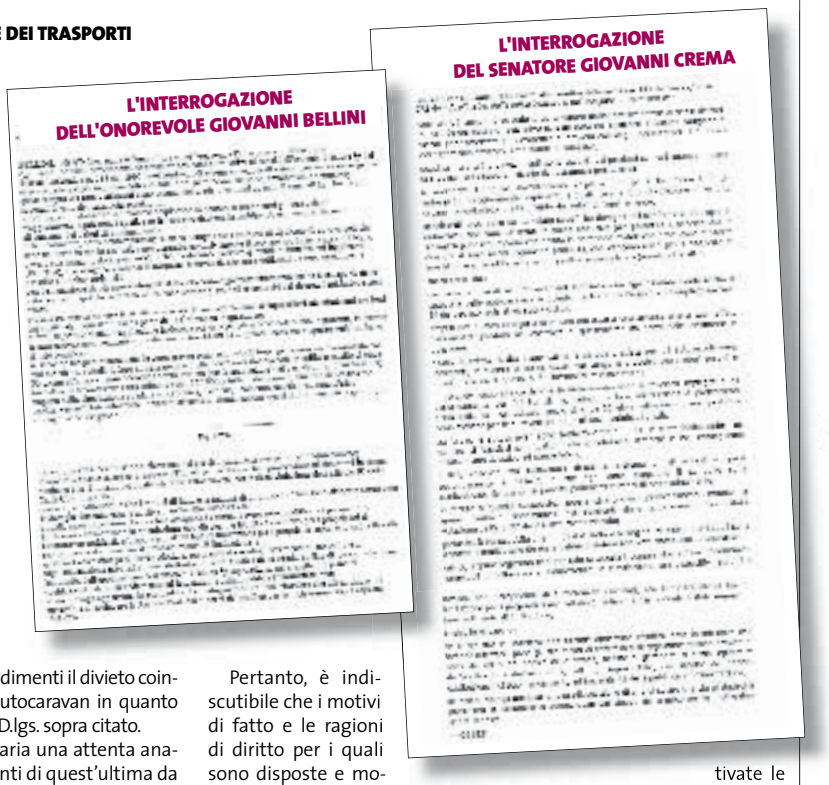
AL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

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 soventemente colpiscono in particolar modo tutti i gli autoveicoli maggiormente inquinanti, i quali, con la loro circolazione in ambito urbano, contribuiscono all'aumento del 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).


L'INTERROGAZIONE DELL'ONOREVOLE GIOVANNI BELLINI

L'INTERROGAZIONE DEL SENATORE GIOVANNI CREMA

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.

In merito a quanto suesposto, 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 proprietari 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*





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 confermererà 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.

ATTENZIONE

Inviate 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.

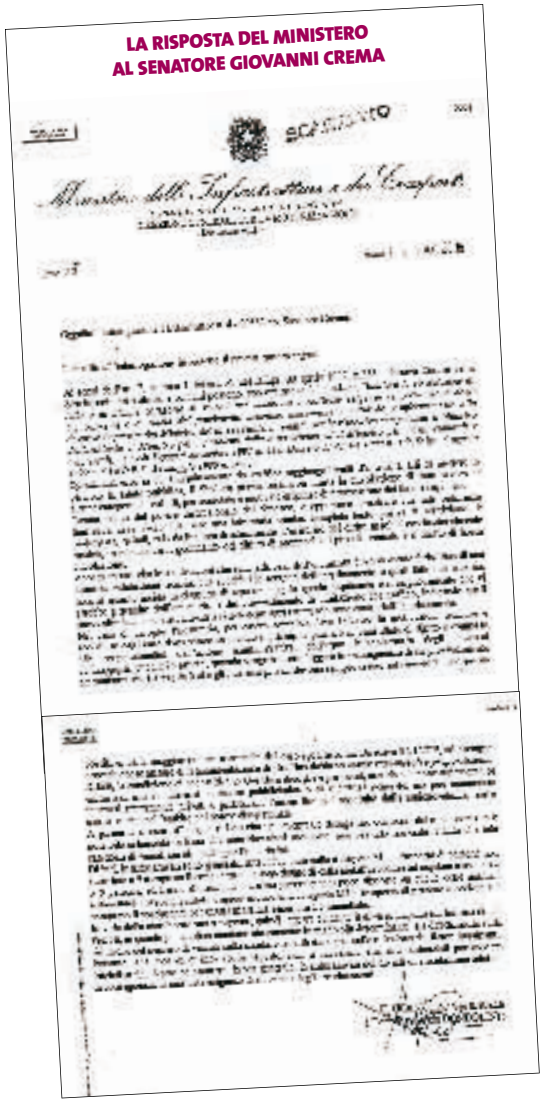
Solamente dopo tale passaggio il Tar si potrà pronunciare sulla legittimità degli atti e delle procedure applicate.

Gli stessi organi giurisdizionali di primo e di secondo grado, per la definizione di contenziosi in materia di Codice della Strada, richiedono soventemente 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.

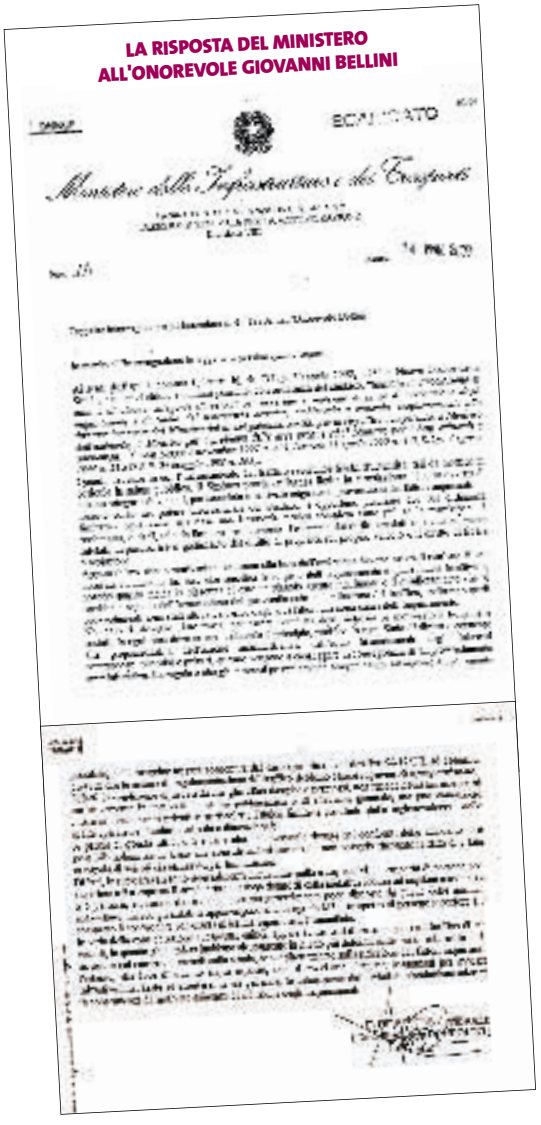
Per ultimo, e non meno importate, si ricorda che in occasione di modifiche da apportare al Codice della Strada previa emanazione di nuove normative in materia, gli organismi istituzionali richiedono sempre e comunque un parere preventivo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: tale procedura 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 normativa in esame.

LA RISPOSTA DEL MINISTERO AL SENATORE GIOVANNI CREMA



LA RISPOSTA DEL MINISTERO ALL'ONOREVOLE GIOVANNI BELLINI





Esemplare gratuito fuori commercio. In caso di mancato recapito inviare
al CRP delle Poste italiane SpA di Firenze per la restituzione all'Associazione Nazionale
Coordinamento Camperisti che si impegna a corrispondere la tariffa prevista.

PER ORA ESONERATI

di Angelo Siri

Autocaravan esonerate dal blocco del traffico attivato a Firenze ed a Scandicci

Firenze, 1 gennaio 2006
Nonostante i Comunicati Stampa non lo evidenzino, la Polizia Municipale di Firenze ha conferma che l'ORDINANZA DEL SINDACO del Comune di Firenze Numero 2005/01022 del 16/12/2005 avente per OGGETTO Divieti di transito veicolare programmati: anno 2006, vede le autocaravan esonerate.

Firenze, 3 gennaio 2006.
In riscontro alla istanza inviata ieri al Sindaco di Scandicci le autocaravan sono state esonerate dal blocco del traffico.



Nel sito http://www.comune.scandicci.fi.it/CartaServizi/sch00075.html sparisce la NOTA: *Camper e Autocaravan sono classificati M1 ed equiparati alle autovetture e pertanto rientrano fra i veicoli interessati dalle ordinanze.*

In parole povere, le autocaravan possono circolare anche se non sono comprese nell'elenco degli esonerati previsti al punto 2 delle ordinanze in questione.


Bandite auto e moto più inquinanti

Dal 1° gennaio divieto totale di circolazio... "Euro 0"


IL TIRRENO

Flop del piano antismog
La Toscana si è spaccata


il Giornale

Blocco anti smog: il 30% della Toscana chiude


Smog: tanti Comuni non ci stanno


Firenze


Firenze

Salta sul filo di lana l'accordo antismog

LA LETTERA AL SINDACO DI SCANDICCI
2 GENNAIO 2006

Al Sindaco del Comune di Scandicci

E per conoscenza e competenza:
Al Vice Sindaco del Comune di Scandicci
Agli Assessori del Comune di Scandicci
Al Difensore Civico del Comune di Scandicci
Ai Consiglieri del Comune di Scandicci
Al Prefetto di Firenze

Il sottoscritto Vincenzo Nisticò, [illegible] Scandicci, [illegible] Associazione [illegible] Comparti, con sede in Firenze, Via San Niccolò n. 42, Associazione [illegible] interessi diffusi degli utenti stradali, con la [illegible]

[illegible]

nella veste di cittadino civilmente [illegible] che [illegible] provvedimenti del Sindaco che [illegible] della salute [illegible] economico e di sicurezza nella circolazione sulle [illegible] il provvedimento cui danno causati agli [illegible] con riferimento ai [illegible] che saranno assunte per la circolazione con i loro veicoli,

[illegible] ORDINANZA DEL SINDACO Numero n. 1017 a 1046 del 27 dicembre 2005 avente per OGGETTO: Divieto [illegible] n. 781 e successive dal 1 gennaio 2006 e DIVIETI di [illegible] veicolare [illegible] dal 2 gennaio 2006.

In subordine il sottoscritto chiede, ai sensi dell'art. [illegible] 26/7/2000, [illegible] per quanto di competenza, a svolgere un incontro [illegible] per presso possibile, a fine di assumere gli accordi sulla ORDINANZA DEL SINDACO Numero n. 1017 a 1046 del 27 dicembre 2005. La riunione è necessaria a [illegible] tecnici [illegible] e [illegible]

1) Ancora [illegible] [illegible] violazione [illegible] [illegible] [illegible]

LA LETTERA AL SINDACO DI FIRENZE
7 GENNAIO 2006

IL SINDACO DI FIRENZE HA 48 ORE PER METTERE NEL SITO DEL COMUNE DI FIRENZE I DOCUMENTI RICHIESTI PERCHÈ SONO LA BASE SULLA QUALE HA PROCEDUTO AD ESPROPRIARE MIGLIAIA DI FAMIGLIE DEI LORO VEICOLI

Firenze, 7 gennaio 2006
documento 051/000107

Al Sindaco del Comune di Firenze

E per conoscenza e competenza:
Alla Procura della Repubblica di Firenze
Al Prefetto di Firenze
Al Vice Sindaco del Comune di Firenze
Agli Assessori del Comune di Firenze
Ai Consiglieri del Comune di Firenze

Oggetto: Ultimo avviso per mettere sul sito del Comune di Firenze i documenti richiesti perché sono la base sulla quale ha proceduto ad espropriare migliaia di famiglie dei loro veicoli.

Riferimento: Ordinanza [illegible] del 16 dicembre 2005 e precedenti aventi provvedimenti similari

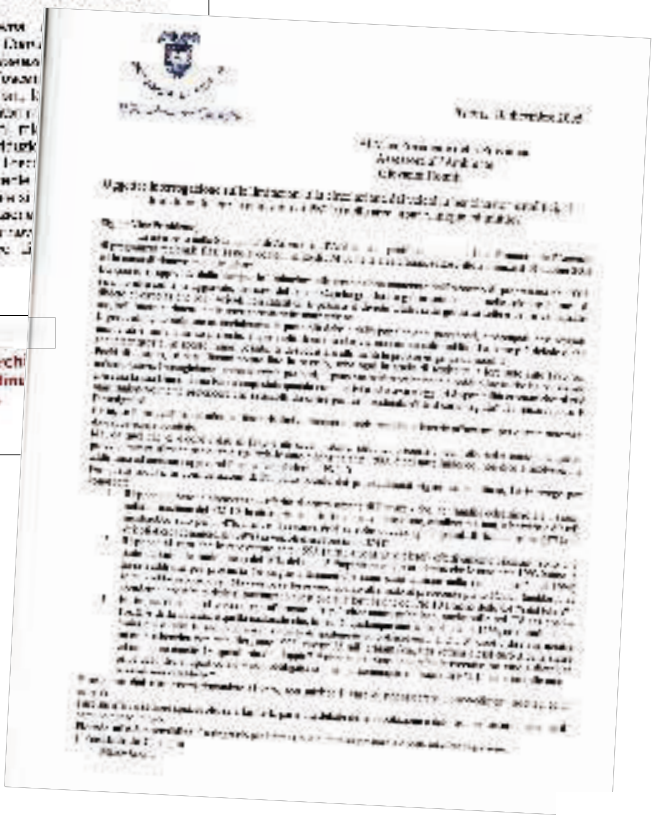
Signor Sindaco, le inviamo la presente quale ultimo avviso per consentirle di provvedere entro 48 ore a far mettere sul sito del Comune di Firenze i seguenti documenti perché sono la base sulla quale ha proceduto ad espropriare migliaia di famiglie dei loro veicoli:

1. Il D.G.R. n. 1322 del 16/12/2200 "Presa d'atto della valutazione della qualità dell'aria ambiente e definizione della classificazione del territorio regionale"
2. I codicetti [illegible] degli anni passati ufficiali dei sistemi di rilevamento atmosferico [illegible]
3. Il Protocollo d'intesa del 15 aprile 2005 firmato tra la Regione Toscana [illegible]
4. L'Accordo di Programma, firmato il 10 ottobre 2005 tra Regione Toscana, Provincia e Comuni per l'[illegible]

Signor Sindaco, il tempo concesso è congruo perché [illegible] dovrebbero essere in suo possesso essendo richiamati nell'Ordinanza del 16 dicembre 2005 e precedenti aventi provvedimenti similari.


Il Tirreno
Le auto vecchie restano in garage


Pisa, Lucca, Prato Pistoia e Livorno contro la Regione




Firenze vara il patto anti-smog, altre 6 città no



Gli abitanti di Fiorenza
Stan perdendo la pazienza
Ogni giorno è un giorno nero
Per chi tiene un "euro zero"





AAAH, QUESTA MI PIACE: ENTRO IL 2008 ROTTAMIAMO GLI EURO 0, 1, 2 E 3!!!



Tra bandiere con i gigli si sollazza già il Formigli
che si sente lo scacchiere nel palazzo del potere.
Sforna leggi a piacimento per "fermar l'inquinamento"
Non si entra più in città! Trallallero trallallà!

Niente ingresso all'infelice
che ha scrostata la vernice;
se il veicolo è ammaccato
resta fuori Porta al Prato,

...MA CHE VOL-D'RE, NON POSSO ENTRARE PERCHÈ LA MIA AUTO E' AMMACCATA??

ORDINANZA, MIO CARO, ORDINANZA!! MA COME, LEI NON SEGUE LA "FORMIGLIFUL"? SIAMO GIÀ ALLA 79ª PUNTATA!!

se ha le ruote troppo larghe
non c'è scusa per le targhe!
Euro uno, due o tre...
Rottamare tocca a te!





C'è nessuno che lo sa
Quando è aperta la città?
Non di certo il forestiero
Per cui ogni cartello è un mister
ma nemmeno i fiorentini
presi proprio per cretini!

MENO AUTO = STOP INQUINAMENTO? E CHI L'HA DETTO?? E LE CALDAIE? E GLI SCARICHI DELLE FABBRICHE?

Ecco sale lo scontento
per la questione dell'inquinamento
"Siamo certi che lo smog che ci inquina
sia solo colpa dei motori a benzina?"
No davvero, non ci son prove chiare
Che la soluzione
sia rottamare.



Ma soldi e neuroni
non sono impiegati
Per la conquista dei veri dati...



...SAREI CURIOSO DI VEDERE I DATI SULLE FONTI DI INQUINAMENTO A FIRENZE...

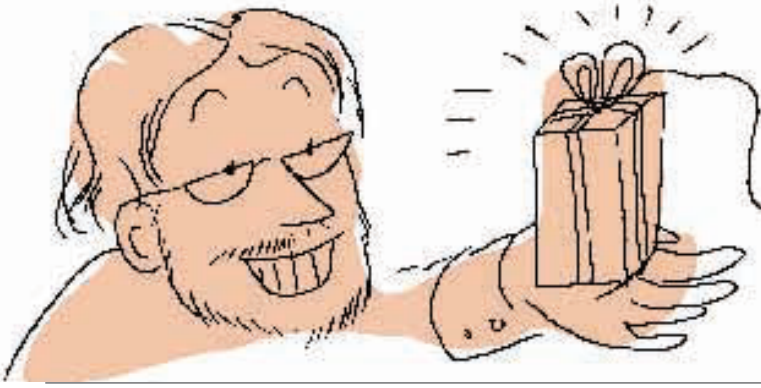
DATI? QUALI DATI?

AH! CI SIAMO! LI HANNO SECRETATI!!

MA VA LA'!!! NON LI HANNO PROPRIO!!! MAI FATTO UN TEST!!

All'ira funesta della gente inca#*ata
C'è la risposta assai meditata...
Il nostro formigli, che ci combina?





Ecco per tutti

LA PROROGHINA!!!

CI INVITA ALL'AZIONE

December 05, 2005
To: info@coordinamentocamperisti.it
Subject: Diesel "vecchio"

Buongiorno a tutti, naturalmente come tutti vi ringrazio per il lavoro e le iniziative che state svolgendo per salvarci dai provvedimenti da paese produttore di autoveicoli. Ho una Renault Trafic del 1984 che va benissimo ed è la mia felicità e, devo dire la verità, per me economicamente anche l'unico modo per poter fare vacanze in giro. A parte il fatto che è anche il mio unico mezzo di trasporto anche se per muovermi per lavoro e altre necessità, sto nel centro di Firenze, uso esclusivamente la bicicletta.
Sono molto preoccupata e triste pensando di dover (s)vendere il mio mezzo e comunque non avere la possibilità di comprarmi un mezzo più nuovo. Sono olandese e non sono abituata a trovarmi di fronte uno stato/comune nemico come succede spessissimo in Italia. Anche questo provvedimento va a colpire proprio tutte quelle persone/famiglie che non si possono permettere di ricomprare un mezzo nuovo e tutto questo mentre sappiamo che non sono le macchine la fonte di maggiore inquinamento. Inoltre i nostri mezzi vecchi sono super controllati fra bollo blu e revisioni, perché non basta?
Vi prego di tenermi informata sulle vostre iniziative in merito. Cosa posso fare per salvare il mio Trafic chiamato "Birba"? Fare la birba e continuare ad usarlo per protesta? Un caro saluto e spero di sentirvi,

Mascia

L'AZIONE DELLA ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI

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

Noi stiamo intervenendo per attivare una circolare che precisi ai sindaci l'opportunità di escludere le Autocaravan dai blocchi del traffico per le seguenti motivazioni:

- Autoveicolo utilizzato per praticare il turismo con utilizzo medio 30 giorni l'anno da parte di un nucleo familiare.
- Utilizzo della autocaravan con percorrenza urbana di esclusiva uscita e/o entrata nelle città.
- Sono soltanto circa 150.000 le autocaravan in tutta Italia.
- Autoveicolo che ogni anno esegue il controllo sulla combustione.
- Autoveicolo costruito solo al massimo in euro 3.
- Autoveicolo con alimentazione quasi esclusivamente a gasolio.


Il Messaggero

Domenici (Anci): «Il blocco è soltanto un tampone che colpisce i più deboli»

la Repubblica

Firmata l'ordinanza sugli Euro 0
Nuova protesta dei Comitati

LA LETTERA RIMASTA SENZA RISPOSTA

Firenze, 8 dicembre 2005

Preg. Presidente A.N.F.I.A. Camper
Preg. Presidente PROMOCAMP
Preg. Presidente U.N.R.A.E.
Preg. Presidente ASSOCAMP
Preg. Presidente Confederazione Italiana Campeggiatori
Preg. Presidente Federazione Nazionale A.C.T.ITALIA
Preg. Coordinatore Unione Club Amici

Facendo seguito ai colloqui e corrispondenze, premesso che dal 1 gennaio 2006 oltre 190.000 equipaggi che utilizzano le autocaravan saranno estremamente limitati nella loro circolazione stradale a causa delle ordinanze comunali che attivano i blocchi del traffico, riteniamo essenziale ricevere la vostra disponibilità ad attivare un rapido incontro tecnico.

Un incontro tecnico avente come ordine del giorno: Iniziative per addivenire ad una circolare e/o direttiva che precisi ai sindaci l'opportunità di escludere le Autocaravan dai blocchi del traffico per le seguenti motivazioni:

- Autoveicolo utilizzato per praticare il turismo con utilizzo medio 30 giorni l'anno da parte di un nucleo familiare.
- Utilizzo della autocaravan con percorrenza urbana di esclusiva uscita e/o entrata nelle città.
- Sono soltanto circa 150.000 le autocaravan in tutta Italia.
- Autoveicolo che ogni anno esegue il controllo sulla combustione.
- Autoveicolo costruito solo al massimo in euro 3.
- Autoveicolo con alimentazione quasi esclusivamente a gasolio.

Attendiamo di leggervi.
Cordiali saluti da Vincenzo Niciarelli



IN PARLAMENTO

Interviene per le famiglie in autocaravan il Senatore Giovanni Crema presentando una interrogazione al Senato.
Interviene l'Onorevole Giovanni Bellini presentando una interrogazione alla Camera dei Deputati.

IL TESTO DELLA 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 soventemente colpiscono in particolar modo tutti i gli autoveicoli maggiormente inquinanti, i quali, con la loro circolazione in ambito urbano, contribuiscono all'aumento del 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.

In merito a quanto suesposto, 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.

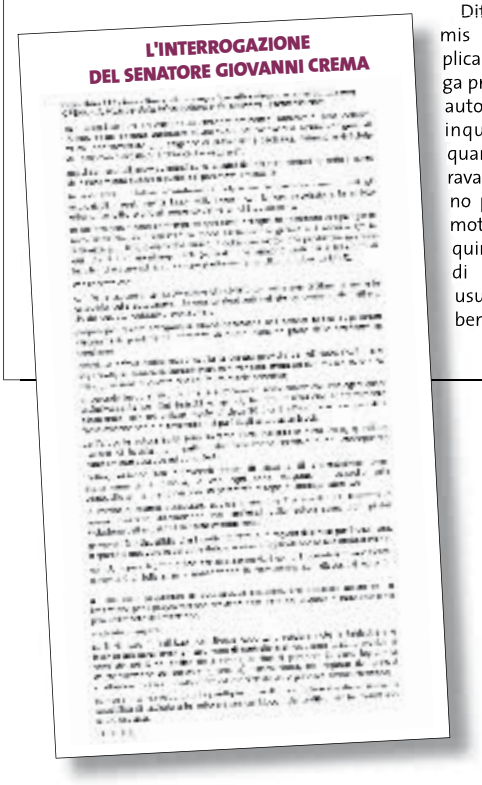
Quindi, appare legittimo che per tale categoria i comuni dovrebbero modificare i parametri di tolleranza – ammettendo la circolazione con dispositivi EURO 3 – almeno per i proprietari di autocaravan residenti, e/o applicare alcun tipo di limitazione per i proprietari non residenti nella città per la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

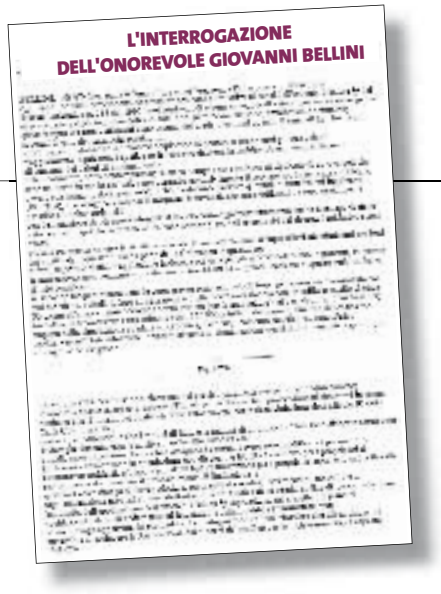
Per quanto sopra si chiede al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti di rendere note le iniziative che intende adottare, previa gli strumenti di controllo e di regolamentazione previsti ai sensi dell'art 5 del Codice della strada, al fine di garantire la piena legittimità dell'applicazione dell'articolo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

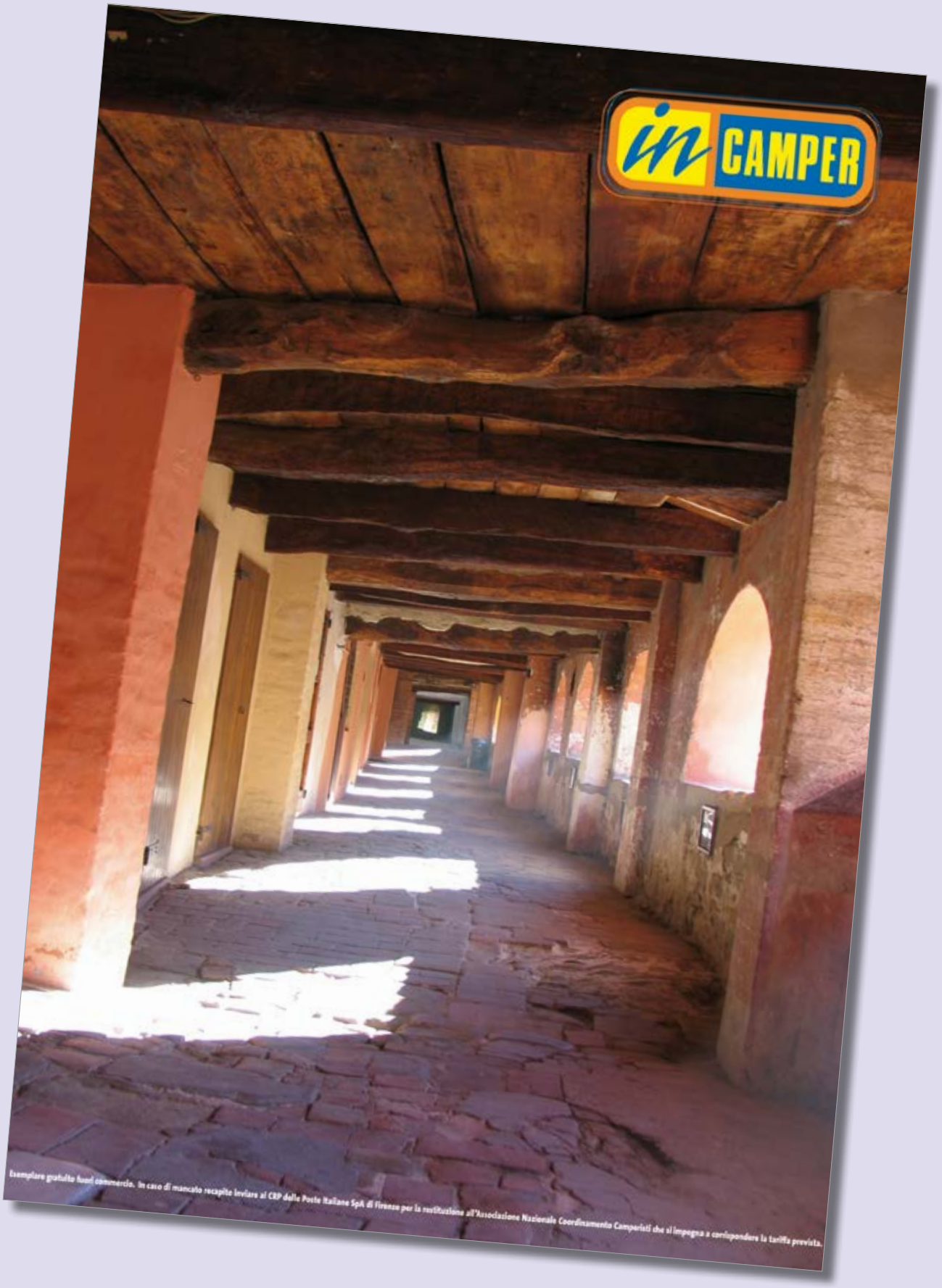
Se non si ritiene opportuno la predisposizione di una circolare che dia ai sindaci la possibilità di escludere le Autocaravan dai blocchi del traffico per le motivazioni sopra esposte.

Roma, 19 dicembre 2005

Sen. *Giovanni Crema*


L'INTERROGAZIONE
DEL SENATORE GIOVANNI CREMA


L'INTERROGAZIONE
DELL'ONOREVOLE GIOVANNI BELLINI


in CAMPER
Esemplare gratuito fuori commercio. In caso di mancato recapito inviare al CRP delle Poste Italiane SpA di Firenze per la restituzione all'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti che si impegna a corrispondere la tariffa prevista.

BLOCCHI DEL TRAFFICO

di Pier Luigi Ciolli

Quali autocaravan potranno circolare dalle 8 alle 20?

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? Compro 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) inveduti? 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 emissione 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 - Valdisieve -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 evidenziavano), 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 ininfluente 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 beneficiato 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 inquina 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 sconsiderata 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 inquinati. La caparbietà 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 i 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

Vendo l'autocaravan

Valutazioni esageratamente al ribasso?

To: info@coordinamentocamperisti.it - 15 febbraio 2005
SUBJECT: ECODIESEL....

Buongiorno, innanzi tutto mi sembra doveroso farVi i complimenti per le iniziative che state portando avanti per le famiglie di camperisti sempre più bistrattate (sempre più raro, infatti, trovare luoghi dove potersi fermare...). Poi vorrei chiedere una cosa: sono il felice proprietario di un camper immatrocolato nel 1990 e che quindi non è ecodiesel. Ultimamente stavo valutando (per puro "sfizio" in quanto sono ancora contentissimo del mio mezzo!!) se cambiarlo con uno più nuovo. Facendo il giro di vari concessionari per valutare eventuali occasioni ho notato che tutti fanno delle valutazioni dell'usato esageratamente al ribasso. Quando ho chiesto spiegazioni mi è stato detto che i mezzi non ecodiesel non sono più commercialbili in quanto con le sempre più frequenti domeniche ecologiche non possono circolare. A me è sembrato molto strano in quanto attualmente quando ci sono le domeniche ecologiche il blocco della circolazione è totale!! Non è come il provvedimento delle "targhe alterne" che prevede effettivamente il blocco dei veicoli non ecodiesel a priori (e comunque in zone circoscritte).

C'è qualche legge che è allo studio (o comunque già in vigore e non sono a conosenza??) oppure sono trucchi che adottano i concessionari per aumentare il loro margine di guadagno?? In tanti di questi ho infatti visto dei veicoli ben più datati del mio (in peggiori condizioni e molto meno accessoriati) venduti a prezzi a volte anche 2 volte superiori a quello che avevano offerto per il mio usato!! Se fosse vera la loro teoria anche i prezzi dei loro usati più datati avrebbe dovuto crollare!! Devo dirti inoltre che un paio di rivenditori mi hanno detto che questa cosa della sottovalutazione dei Camper non ecodiesel era stata decisa in una riunione in Assocamper.

Cordiali saluti, - C. Gianluca.

ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI - Firenze, 16 febbraio 2005
Grazie per il messaggio che giriamo agli allestitori e rivenditori per ricevere un loro riscontro.
Benvenuti anche i riscontri dei camperisti che hanno provato a vendere la loro autocaravan.
A presto leggervi. - *Cordiali saluti da Vincenzo Niciareli, il Presidente*

15 febbraio 2005
To: info
SUBJECT: RICHIESTA INFORMAZIONI

Sono un vostro iscritto dal 2001 e ho un'autocaravan molto vecchio. Un Grand Solei del 1984 che pero' porta ancora molto bene i suoi anni. Mi e' giunta all'orecchio la voce che dal 2006 il mio autocaravan non potra' circolare, mai piu', nel comune di firenze e in alcuni comuni limitrofi. Saro' costretto a rottamare il mio camper? Non so' se quest'informazione e' attendibile, e mi rivolgo a voi nella speranza di ricevere informazioni piu' dettagliate. Vi ringrazio anticipatamente e porgo distinti saluti.

Marco

17 febbraio 2005

mi permetto di formulare un paio di ipotesi sulla questione delle valutazioni

1) può darsi che dopo un periodo di "vacche grasse" anche nel settore camper ci sia un po' di fermo e allora si cerca di fare piu' utile abbassando le valutazioni dell'usato.
2) niente di piu' porbabile che quattro o cinque concessionari (probabilmente della stessa zona) siano andati una sera a cena e fra un boccone e l'altro abbiamo preso questa amena decisione.
3) personalmente anche se in 14 anni ho cambiato 4 camper per svariati motivi. ritengo che la vita di uno di questi mezzi sia di 150000 km e per lo meno 15 anni quindi hanno piu' necessita loro di vendere che io di comprare, quindi se intendono fare ostruzionismo commerciale peggio per loro.

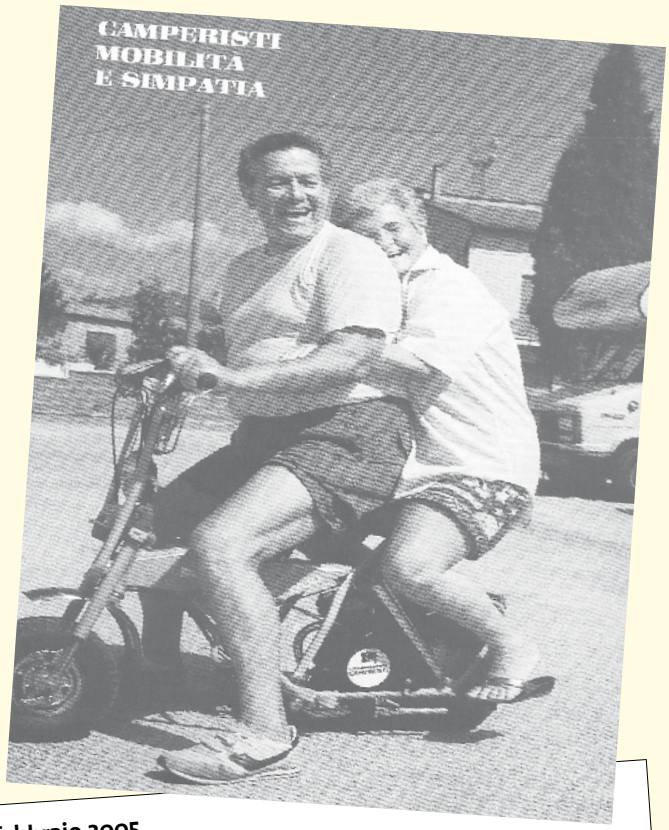
Andrea F.

17 febbraio 2005

INTERVIENE UN RIVENDITORE

Sempre sensibili alle vostre comunicazioni, nel merito non possiamo darvi una risposta in quanto mancante di dati: modello, meccanica, casa costrittrice, cellula, modello cellula, stato di tenuta, e indispensabile, quanto è stato valutato il veicolo? Ricevendo queste informazioni possiamo dare un giudizio professionale, a presto leggervi vi inviamo. cordiali saluti.

LUBAM Srl



20 febbraio 2005

È vero, ogni rivenditore tira a svalutare il più possibile il tuo usato e valutando al massimo il loro con la scusa che ha subito un completo checkup. Ma é anche vero che si cerca un usato un po' più fresco di 15 anni o che abbia un minimo di convenienza alle normative. Come è vero un camper super accessoriato, non viene valutato, ma al momento della rivendita ne viene esaltato dagli accessori in dotazione. Esperienza vissuta personalmente. Quello che posso consigliare, se si desidera cambiar mezzo con uno nuovo, decidere con esattezza quale mezzo si vuole acquistare, far valutare il proprio usato da un paio di concessionari o più, anche fuori citta di residenza, che vendono il mezzo che si é scelto, in modo d'aver un'idea di quanto possa valere il proprio usato. Alla prima occasione che capita di uscire con il camper, per una vacanza, o per qualche festività, vai verso il sud-est del meridione al primo concessionario che incontri, ti fermi e se hai tempo ti fermi a più d'uno, stai tranquillo che sarà valutato più di quello che ti é stato offerto in precedenza, e se il mezzo scelto é disponibile e viene trovato l'accordo, in termine di due giorni, il tempo necessario per disbrigo delle pratiche d' immatricolazione, ritorni a casa con il camper nuovo. Non ci vuole fretta, ma si risparmia. Cordialmente,

c. M. Nunez

21 febbraio 2005

SUBJECT: INFORMAZIONE

Posseggo un camper con motore ford 2500 aspirato e nel libretto non compare nessuna voce riguardo euro1-2-3- o 4l. ha 16 anni ed è in buono stato, lo vorrei vendere ma finora non ho trovato nessuna informazione sul fatto che possa circolare ancora o no. è ecologicamente soggetto a uno stop? ha limitazioni un tale motore? potro' usarlo per molto? vi ringrazio della risposta in anticipo ciao.

O. M.

25 febbraio 2005

SUBJECT: METANO O BUFALA

Egregi signori e allegri camperisti, sono Lino e possiedo da 3 anni un camper vecchio come il cucco che compie quest'anno la veneranda età di 25 anni. Lo tengo benissimo e lo coccolo come un neonato e in effetti lo è visto che ha appena 62.000 km. Anch'io sono un po' preoccupato dei vari blocchi del traffico anche se il mio mezzo supera ogni anno l'esame del bollino blu. Mi è giunta all'orecchio che esiste un kit di trasformazione/conversione o qualcosa del genere da gasolio a metano del valore di circa 3.500 euro. Secondo voi è una verità o una bufala tremenda che mi fa piangere il cuore? Se qualcuno sa qualcosa mi potrebbe dare una risposta? Grazie. Sono un Vs socio da 4 anni e Vi ringrazio per l'enorme lavoro che state facendo per noi tutti.

GRAZIE PER IL MESSAGGIO. NON ABBIAMO NOTIZIE IN MERITO E, QUINDI, GIRIAMO IL MESSAGGIO AI NOSTRI TECNICI PER RICEVERE RISCONTRO.

SMOG Accordo tra Regione e 16 Comuni: blocchi tutto l'anno

Stop ai non catalitici Fuori legge nel 2006



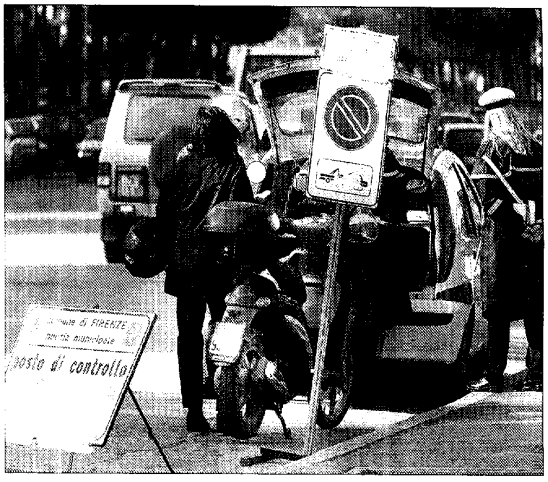
Incentivi per chi cambia i mezzi commerciali

FIRENZE — Ormai hanno i giorni contati. Auto, furgoni e motorini di vecchia generazione, non catalitici o comunque superinquinanti, non potranno più circolare a partire dal primo gennaio 2006.

Da qui il protocollo d'intesa firmato ieri tra comuni, Regione, Fiat, Piaggio, associazioni di categoria e i più importanti produttori esteri di autoveicoli, per incentivare l'acquisto di veicoli ecologici a prezzi scontati fino al 35%.

La messa al bando di auto e motorini inquinanti sarà graduale e per ora interessa solo i sedici comuni toscani di quella fetta di regione che risulta la più inquinata dalle polveri fini prodotte dal traffico veicolare. Ossia Firenze e i comuni della cintura (Bagno a Ripoli, Calenzano, Campi Bisenzio, Scandicci, Sesto Fiorentino, Signa, Lastra a Signa), Cascina, Pisa, Santa Croce sull'Arno, Grosseto, Livorno, Lucca, Pistoia, Prato.

Il primo provvedimento restrittivo scatta il prossimo gennaio: si passa da due a tre giorni di blocco alla settimana per vetture, veicoli commerciali leggeri non catalitici a benzina e diesel, immatricolati rispettivamente prima del 1993 e 1994; ciclomotori e motocicli a due tempi non "euroconformi". L'altra novità è che il blocco non sarà ristretto al periodo invernale, ma resterà in vigore tutto l'anno. Poi, dal primo gennaio 2006 il divieto sarà esteso a tutti i giorni della settimana.



«Se si potesse rinnovare tutto il parco veicoli commerciali a diesel che circolano nei sedici comuni e che sono quasi 26.000 mezzi — ha detto l'assessore regionale all'ambiente Tommaso Franci — sostituendoli con mezzi a metano e a Gpl, si abbatterebbero le emissioni di Pm10 da traffico veicolare di quasi il 36%. Con il ricambio delle auto non catalizzate a benzina e diesel si arriva a un taglio di emissioni del 20%, con la sostituzione dei ciclomotori non catalizzati la percentuale di abbattimento delle Pm10 è dell' 8,5%».

Gli incentivi del protocollo firmato ieri — coperto con finanziamenti dello Stato, della Regione, dei comuni e delle case costruttrici — , sono destinati a chi intenda sostituire un vecchio mezzo commerciale che rientri fra quelli definiti "piu' inquinanti": non catalizzato o diesel immatricolato prima del 1994.

Olga Mugnaini

L'articolo del 26 novembre 2004

Combattiamo in modo efficace

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 affinchè 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.



Data: giovedì 25.11.2004

la Repubblica FIRENZE

Estratto da Pagina: VIII

L'assessore Franci estende alle zone più a rischio, a partire da gennaio, le disposizioni di riduzione del traffico

Tre giorni di blocco anti-smog in 16 Comuni

IL CASO GIUTI

CIRO di vite contro l'inquinamento. L'assessore all'ambiente in Regione, Tommaso Franci, annuncia la revisione dell'accordo antismog firmato un anno fa con i 16 Comuni più a rischio della Toscana: da gennaio i blocchi settimanali del traffico più inquinante saliranno da due a tre (tutti i giorni fra il 2006 e dureranno 12 mesi. La ricetta è quella di Firenze e degli 8 Comuni dell'area, dovranno adattarsi anche Pisa, Pistoia, Prato, Lucca, Li

Data: giovedì 25.11.2004

il Giornale della Toscana

Estratto da Pagina: 6

FIRMATO UN ACCORDO CON FIAT E PIAGGIO PER IL RICAMBIO DEI VEICOLI COMMERCIALI

«Smog, blocchi totali del traffico dal 2006»

L'assessore Franci: «I nuovi divieti dureranno dodici mesi e riguarderanno tutte le auto più vecchie»

Più metano e più divieti. Questa la strategia della Regione Toscana per combattere l'inquinamento da traffico, presentata dall'assessore regionale all'ambiente Tommaso Franci dopo la firma di un nuovo protocollo con Fiat e Piaggio per la metanizzazione dei veicoli commerciali leggeri.

«La soluzione del problema della qualità dell'aria nei centri urbani passa attraverso la graduale sostituzione dei veicoli commerciali leggeri, i principali responsabili dell'inquinamento da Pm10 e benzene», ha detto Franci commentando la firma del protocollo d'intesa tra Regione, i 16 Comuni toscani firmatari del piano triennale antismog (Firenze, Bagno a Ripoli, Calenzano, Campi Bisenzio, Lastra a Signa, Signa, Scandicci, Sesto Fiorentino, Prato, Pistoia, Lucca, Pisa, Livorno, Grosseto, Cascina e Santa Croce sull'Arno), Fiat Auto, Piaggio, Unrae (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri), e le principali associazioni regionali di categoria. «Grazie al protocollo - ha aggiunto Franci - vengono messi a disposizione incentivi cospicui per favorire il ricambio con mezzi ecologici alimentati a metano o gpl che permettono di abbattere per ogni singolo veicolo le emissioni di polveri fini mediamente del 90 per cento. Questo beneficio comporterebbe una riduzione media del 35 per cento rispetto al totale delle emissioni da traffico veicolare nell'ipotesi di un completo rinnovo di questo segmento». Dopo la carota Franci è pasato al bastone. «Dal 2006, le auto più inquinanti non potranno circolare in 16 Comuni della Toscana - ha sottolineato l'assessore -, cioè le autovetture non catalitiche a benzina e diesel immatricolate prima del 1993, i ciclomotori e motocicli a due tempi non euro, e i veicoli commerciali leggeri (con carico fino a 35 quintali) a benzina e diesel immatricolati rispettivamente prima del 1993 e del 1994. Se si potesse rinnovare tutto il parco veicoli commerciali a diesel, sostituendoli con mezzi a metano e a Gpl, si abbatterebbero di quasi il 36% le emissioni di Pm10 da traffico veicolare. Serve anche un rispetto maggiore dei blocchi e meno deroghe da parte dei Comuni perchè spesso finiscono per vanificare le limitazioni al traffico e il fatto che siano disomogenee ingenera confusione nei cittadini. Deve essere chiaro che dal primo gennaio le limitazioni dureranno dodici mesi, non ci saranno più periodi finestra, e anche che occorre estendere le aree nelle quali le limitazioni sono applicate, troppo spesso sono piccole, rendendo scarsi gli effetti».

Franci ha anche invocato un nuovo patto con i Comuni, un piano quinquennale 2005-2010, contro lo smog e le polveri fini. «Servono strategie preventive, un uso delle nuove tecnologie sia sui carburanti che sui veicoli e una delle azioni che riteniamo più efficaci è la conversione verso il metano e il gpl. Investiremo anche sulla rete distributiva (un impegno chiesto dai costruttori, ndr) senza la quale il salto di qualità che serve per tutelare l'ambiente e la salute».

[RF]

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 inviatami 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 allorquando 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 leggi 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 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.

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

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 Assicurative che indubbiamente si vedono ridurre sostanzialmente il rischio assicurato.

Non capisco perchè non sono controllati i veicoli e le apparecchiature.

Non capisco perchè 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 perchè 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 quantita 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 piu 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?

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" ?

I PURTROPPO DEL CITTADINO ANTONIO

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 bypartisan 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 riabituare 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 bellezza 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 energicamente, 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 ?

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 occorrre 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 UNITA' DI MISURA PER VALUTARE LE AZIONI DEI CITTADINI ELETTI E, QUALORA LA VALUTAZIONE SIA OGGETTIVAMENTE INSUFFICIENTE, DI CHIEDERNE PUBBLICAMENTE LE IMMEDIATE DIMISSIONI.

ASSOCIAZIONE NAZIONALECOORDINAMENTO 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 sforamento 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 comincera' a far scattare le multe per l'eccessivo quantitativo di polveri sottili nell'aria. Partendo dal presupposto che il tetto massimo di sforamento delle Pm10 e' 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 piu' 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 sforamento 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 e' riunita la Commmissione 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. E' molto probabile, infatti, che l'Unione Europea compia la scelta di trasformarle in mancati trasferimenti di fondi, proprio sul comparto ambiente. Questo significa che oltre a dover 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 sforato i limiti consentiti per 82 giorni, e che nel 2005 siamo gia' 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 sforamenti non si conta piu' solo quella di San Felice, ma anche tutte le altre". Ecco perche' la Provincia, che da tempo sta lavorando a un documento di pianificazione e gestione delle misure per la qualita' dell'aria, incontrera' gli altri enti locali e in marzo 2005 aprirà una conferenza di pianificazione alla quale parteciperanno tutti i "portatori di interesse", e cioe' gli amministratori locali, le societa' 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 gia' 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'e' 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 perche' 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 e' certo, pero', è che la Provincia deve dare un parere di conformita' ambientale alle decisioni degli enti municipali" e che "una volta deciso il piano questo diventera' parte del Piano territoriale di coordinamento provinciale". Anche per questo e' intenzione dell'assessore Burgin creare un tavolo istituzionale al quale partecipino gli assessori all'ambiente o alla mobilita' di "tutti i comuni che ne vogliano 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 citta'. "La strada provinciale San Carlo, per esempio- cita- una strada fondamentale per le attivita' 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 o 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 nacionalità 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 scorporate. 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 denuncie 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 blù più grande d'Europa ci volevano far credere che i problemi si sarebbero risolti, invece siamo di fronte anche alla zona blù 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.

INQUINAMENTO & PIANO URBANO DEL TRAFFICO

La programmazione della circolazione quale fase "propedeutica" ad eliminare l'inquinamento, lo stress e inutili costi

Il legislatore, nel nuovo Codice della Strada *(articolo 13 e 36)* ha indicato come le città devono e possono dotarsi di un Piano Urbano del Traffico, cioè di una rilevazione annua del flusso del traffico quale premessa ad una utile programmazione degli interventi per la circolazione stradale e la costruzione di parcheggi. Il legislatore persegue, contestualmente, lo scopo di ottenere una programmazione idonea per la costituzione di un sistema segnaletico armonico integrato ed efficace, a garanzia della fluidità della circolazione pedonale e veicolare e della sicurezza stradale, finalizzato a risparmi energetici e minor inquinamento.

L'obbligo è automatico per i comuni che superino una certa soglia abitativa perché il legislatore presume che, in tali casi, dato il maggior numero di veicoli circolanti e i conseguenti maggiori rischi di paralisi e congestionamento, l'esigenza di pianificazione sia maggiormente avvertita.

Il legislatore non ritiene sufficiente imporre l'obbligo solo in presenza di tali condizioni ma, anche, allorché altre circostanze suggeriscano di programmare la circolazione veicolare in tempo utile perché una serie di fenomeni, anche non interessanti tutto l'arco dell'anno, rischiano comunque di produrre una notevole e dannosa concentrazione veicolare nell'ambito della città.

Non è sufficiente che il comune pervenga alla sola redazione di un Piano urbano del traffico ma deve essere in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti, con i piani di trasporto pubblico urbano, nel rispetto dei valori ambientali, adeguato agli obiettivi generali della programmazione economico-sociale e territoriale, fissati dalla Regione di competenza. Lo scopo è quello di far sì che la pianificazione della circolazione non si ponga in contrasto, ma al contrario si integri, sia con la programmazione regionale, provinciale e comunale incidente sull'urbanistica e territorio, sia con la programmazione generale che siano in ogni caso strettamente connessi con la materia in esame.

Il Piano urbano del Traffico è sempre necessario, ma non è sempre sufficiente alla realizzazione degli scopi individuati dal legislatore. In tali casi, il Piano viene integrato dall'approntamento di adeguati sistemi di regolamentazione e controllo del traffico, nonché di verifica del rallentamento della velocità e di dissuasione della sosta, al fine anche di consentire modifiche ai flussi della circolazione stradale che si rendano necessarie in relazione agli obiettivi da perseguire.

Un piano urbano del Traffico redatto in maniera adeguata alla realtà territoriale e socio-economica di riferimento, che tenga degli obiettivi e dei vincoli derivanti dalla programmazione regionale, può costituire un salto di qualità nella gestione della cosa pubblica in ambito locale. Un salto di qualità che, tuttavia, molti Sindaci non hanno potuto o non hanno voluto recepire.

Onde ovviare a tale atteggiamento, contrastante con i fini della riforma e che rischia di vanificare irrimediabilmente gli obiettivi perseguiti dal legislatore, è previsto un intervento sostitutivo del Ministero dei lavori pubblici, qualora l'ente non provveda nemmeno in seguito alla previa diffida del Prefetto a provvedere.

GLI ORGANI DI INFORMAZIONE

AMBIENTE, quindicinale, n. 19/1998 / Soltanto il 23% dei Comuni si è messo in regola con quanto previsto dal Codice della Strada (187 su 841).

IL SOLE 24 ORE, 17 aprile 2000 La gestione del traffico e della mobilità urbana è la vera emergenza-territorio per le amministrazioni locali. Solo un Comune su quattro, degli 841 obbligati, ha adottato i Piani urbani (Put), a distanza di otto anni dalla loro introduzione. Nel 12,4% dei casi il Put è stato redatto, mentre sfiora il 20% la quota dei piani in fase di redazione. Poi c'è la giungla dei semi-adempimenti. Il 13,8% dei Comuni non ha fornito indicazioni.

Tutto questo nonostante che in soli due articoli del Nuovo CODICE DELLA STRADA vi sono le indicazioni per muoversi in modo ordinato ed incruento

Il cittadino si aspetta dai propri Pubblici Amministratori un traffico pianificato e regolare con soluzioni di giusto equilibrio fra le esigenze di mobilità e il rispetto del territorio. Un'esigenza primaria poiché nel 1969 ogni italiano percorreva in media 9 Km ciascun giorno mentre dopo appena 25 anni la media è arrivata a 26 km per ogni giornata. Per quanto detto è essenziale, al fine di organizzare la mobilità, eseguire un'analisi dei comportamenti di coloro che si spostano per programmare sia la rete stradale sia i parcheggi e le relative strutture.

Quale soluzione allo sviluppo socio-economico in armonia con l'ambiente, il Legislatore, con gli articoli 13 e 36 del Codice, detta ai Pubblici Amministratori tutte le indicazioni utili al varo del Piano Urbano del Traffico (P.U.T.). Indicazioni essenziali poiché:

- i piani di traffico sono finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico e atmosferico e il risparmio energetico;
- i piani di traffico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, consentono di stabilire le priorità e i tempi d'attuazione degli interventi;
- il piano urbano del traffico prevede il ricorso a adeguati sistemi tecnologici, su base informatica di regolamentazione e controllo del traffico, e di verifica del rallentamento della velocità e dissuasione della sosta, al fine anche di consentire modifiche ai flussi di circolazione stradale che si rendano necessarie riguardo agli obiettivi da conseguire.



CONTRAVVENZIONI A TAPPETO AL POSTO DEI P.U.T.

Molti Pubblici Amministratori hanno inserito nei bilanci preventivi gli introiti previsti per le contravvenzioni anziché le spese per varare il Piano Urbano del Traffico e i relativi progetti per la nuova segnaletica. Come nel Medio Evo è più semplice imporre dei continui dazi che intervenire sul territorio con progetti.

Con tale sistema il cittadino è colpito ripetutamente: stress per l'aumento del traffico e dell'inquinamento, continuo prelievo economico, stress per una contravvenzione ricevuta per un'esigenza di sosta, stress per non trovare i mezzi per reagire. Nella maggior parte dei casi, per rastrellare quei miliardi utili a sopperire al cronico deficit comunale è utilizzato un modulo non previsto dal Codice della Strada *(Avviso di Violazione / Avviso / Verbale / ecc...)* che consente di attivare un sistema di contravvenzionamento rapido e a tappeto: un modulo redatto in modo approssimativo e utilizzato per condizionare il cittadino a recarsi tempestivamente presso gli uffici comunali ed effettuare l'oblazione a fronte di un'infrazione tutta da verificare. L'utilizzo di un modulo non omogeneo a livello nazionale e redatto in modo approssimativo, con termini perentori (alcuni comuni danno 2 giorni di tempo oltre i quali scatta la notifica), impedisce, di fatto, al contravvenzionato di proporre ricorso direttamente al Prefetto per evitare gli oneri della notificazione e di accelerarne la risoluzione.

La redazione di un modulo non previsto dal Codice della Strada è ingiustificabile anche sotto l'aspetto di una corretta gestione delle pubbliche risorse giacché l'Amministrazione Comunale:

- sostiene un impegno di spesa per acquistare / stoccare / distribuire tale modulistica;
- impegna il personale per registrare / stoccare / contabilizzare tale modulistica;
- deve produrre/contabilizzare/notificare il Verbale d'Accertamento previsto dal C.d.S.

Al contrario, il rilascio sul tergicristallo del previsto Verbale d'Accertamento consente all'autore dell'infrazione di apprestare i mezzi di difesa avendo ancora lucidi i ricordi e di proporre ricorso evitando gli oneri di una notifica ad ambo le parti.

L'utilizzo di un modulo non previsto dal Codice della Strada crea maggiori oneri ed inficia la ratio del legislatore. Altro aspetto è che molti Pubblici Amministratori, in accordo tra loro, hanno definito tale modulo come "atto di cortesia". Una simile definizione già evidenzia una scarsa sensibilità al tema della mobilità ma lascia perplessi poiché tale "atto di cortesia" ha la forma di:

- "Verbale d'Accertamento" allorquando il cittadino sopraggiunge ed esegue l'oblazione direttamente al Pubblico Ufficiale accertatore;
- "atto amministrativo" allorquando il cittadino si presenta dopo alcuni giorni agli uffici preposti per eseguire l'oblazione;
- "semplice appunto" allorquando il cittadino non si presenta per l'oblazione e il Pubblico Ufficiale accertatore procede alla redazione del Verbale d'Accertamento;
- "Verbale d'Accertamento" allorquando il cittadino, ravvisando nella contestazione e nella notificazione due istituti alternativi, invia il ricorso interrompendo l'azione di notifica. A tal proposito vale ricordare che l'invio di un ricorso sulla base di detto modulo è ammissibile poiché la Cassazione ha deciso che il rifiuto del trasgressore a ricevere copia del verbale d'accertamento costituisce attestazione dell'opera del Pubblico Ufficiale accertatore;

Un modulo che tra l'altro ha gli elementi accidentali di un atto amministrativo (il termine, la condizione, il modo) ma solo in parte gli elementi essenziali (il soggetto, l'oggetto, la volontà, la causa, il contenuto e la forma). Un po' poco per produrre tanti miliardi e molto stress.



CODICE DELLA STRADA

D.L. n. 285 del 30.04.1992, testo aggiornato del decreto nel Supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 67 del 22.03.1994 - Serie Generale - N. 49

Articolo 13 - comma 7

Gli enti .. sono tenuti ad effettuare rilevazioni del traffico per l'acquisizione di dati che abbiano validità temporale riferita all'anno.

Articolo 36. Piani urbani del traffico e piani del traffico per la viabilità extraurbana.

1. Ai comuni, con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, è fatto obbligo dell'adozione del piano urbano del traffico.

2. All'obbligo di cui al comma 1 sono tenuti ad adempiere i comuni con popolazione residente inferiore a trentamila abitanti i quali registrino, anche in periodi dell'anno, una particolare affluenza turistica, risultino interessati da elevati fenomeni di pendolarismo o siano, comunque, impegnati per altre particolari ragioni alla soluzione di rilevanti problematiche derivanti da congestione della circolazione stradale. L'elenco dei comuni interessati viene predisposto dalla regione e pubblicato, a cura del Ministero dei lavori pubblici, nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

3. Le province provvedono all'adozione di piani del traffico per la viabilità extraurbana d'intesa con gli altri enti proprietari delle strade interessate. La legge regionale può prevedere, ai sensi dell'art. 19 della legge 8 giugno 1990, n. 142, che alla redazione del piano urbano del traffico delle aree, indicate all'art. 17 della stessa, provvedano gli organi della città metropolitana.

4. I piani di traffico sono finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi. Il piano urbano del traffico prevede il ricorso ad adeguati sistemi tecnologici, su base informatica di regolamentazione e controllo del traffico, nonché di verifica del rallentamento della velocità e di dissuasione della sosta, al fine anche di consentire modifiche ai flussi della circolazione stradale che si rendano necessarie in relazione agli obiettivi da perseguire.

5. Il piano urbano del traffico viene aggiornato ogni due anni.
Il sindaco o il sindaco metropolitano, ove ricorrano le condizioni di cui al comma 3, sono tenuti a darne comunicazione al Ministero dei lavori pubblici per l'inserimento nel sistema informativo previsto dall'art. 226, comma 2. Allo stesso adempimento è tenuto il presidente della provincia quando sia data attuazione alla disposizione di cui al comma 3.

6. La redazione dei piani di traffico deve essere predisposta nel rispetto delle direttive emanate dal Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro dell'ambiente e il Ministro per i problemi delle aree urbane, sulla base delle indicazioni formulate dal Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto. Il piano urbano del traffico veicolare viene adeguato agli obiettivi generali della programmazione economico-sociale e territoriale, fissato dalla regione ai sensi dell'art. 3, comma 4, della legge 8 giugno 1990, n. 142 .

7. Per il perseguimento dei fini di cui ai commi 1 e 2 e anche per consentire la integrale attuazione di quanto previsto dal comma 3, le autorità indicate dall'art. 27, comma 3, della legge 8 giugno 1990, n. 142 , convocano una conferenza tra i rappresentanti delle amministrazioni, anche statali, interessate.

8. È istituito, presso il Ministero dei lavori pubblici, l'albo degli esperti in materia di piani di traffico, formato mediante concorso biennale per titoli. Il bando di concorso è approvato con decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica.

9. A partire dalla data di formazione dell'albo degli esperti di cui al comma 8 è fatto obbligo di conferire l'incarico della redazione dei piani di traffico, oltre che a tecnici specializzati appartenenti al proprio Ufficio tecnico del traffico, agli esperti specializzati inclusi nell'albo stesso.

10. I comuni e gli enti inadempienti sono invitati, su segnalazione del prefetto, dal Ministero dei lavori pubblici a provvedere entro un termine assegnato, trascorso il quale il Ministero provvede alla esecuzione d'ufficio del piano e alla sua realizzazione.

FAC SIMILE PER PRESENTARE INTERROGAZIONE AD UN SINDACO

Al sindaco
Oggetto: Interrogazione a risposta scritta.
Riferimento: Attuazione degli articoli 13 e 36
del D.L. n. 285 del 30 aprile 1992, Codice della Strada.

premesso che:

- l'Art. 13 e 36 del D.L. n. 285 del 30.04.1992 già da anni prevedeva l'obbligo e/o la necessità per la nostra città di dotarsi del Piano Urbano del Traffico;
- è assurdo procedere per tentativi, con valutazioni soggettive, ad iniziative tipo quella di allontanare dalla sosta in alcune zone urbane dei motorini;
- è indubbiamente più proficuo procedere ad una ottimizzazione dell'utilizzo degli spazi sosta andando ad individuare lungo le strade urbane gli spazi che, non essendo idonei ad una autovettura (spazio tra passo carrabile e passo carrabile, negozi, ecc....) , lo possono essere invece per i motorini;
- indubbiamente più proficuo procedere ad una ottimizzazione dell'utilizzo degli spazi di sosta andando ad individuare lungo le strade urbane gli spazi idonei a collocare le campane per la raccolta del vetro e delle immondizie spostandoli da dove sono stati casualmente posizionati, a tutto beneficio di autovetture e motorini,
- una segnaletica stradale a norma è la base essenziale per una amministrazione democratica nonché essenziale per l'attivazione di percorsi preferenziali verso parcheggi consigliati;
- è necessario recepire la Legge 225/1992 per passare dal concetto di Protezione Civile al concetto di Prevenzione Civile e quindi passare ad una progettazione sul territorio di Aree Attrezzate Multifunzionali da adibire a molteplici funzioni;
- è essenziale procedere a quegli interventi che diventano delle calamite di traffico (esempio la creazione di percorsi o zone di ristoro) andando parimenti ad individuare i necessari spazi parcheggio senza penalizzare i residenti;
- è essenziale procedere ad una revisione delle piste ciclabili in quanto, allestite senza la contestuale attivazione di parcheggi/noleggi per biciclette (coperti e gestiti, ovviamente ubicati presso scuole/centri commerciali/musei/ecc), si sono dimostrate una spesa demagogica/improduttiva/di scarso utilizzo venendo meno alle finalità vantate;
- i piani di traffico sono finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico e atmosferico ed il risparmio energetico;
- i piani di traffico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, consentono di stabilire le priorità e i tempi di attuazione degli interventi;
- il piano urbano del traffico prevede il ricorso ad adeguati sistemi tecnologici, su base informatica di regolamentazione e controllo del traffico, nonché di verifica del rallentamento della velocità e dissuasione della sosta, al fine anche di consentire modifiche ai flussi di circolazione stradale che si rendano necessarie in relazione agli obiettivi da conseguire;
- gli articoli 13 e 36 del D.L. n. 285 del lontano 30 aprile 1992 prevedono l'obbligo per le città moderne di dotarsi del Piano Urbano del Traffico.

INTERROGA IL SINDACO, PER SAPERE:

- il sistema di rilevazione traffico e gli strumenti che verranno utilizzati per adempiere al PUT;
- i tempi ed i costi complessivi per adempiere al PUT;
- con quali relazioni i dirigenti comunali hanno sollecitato, a partire dal 1993, il sindaco ad ottemperare al PUT previsto dal Codice della Strada;
- quali penalità sono state previste per i professionisti esterni qualora i tempi non siano rispettati oppure i metodi si rivelino, a posteriori, non professionalmente corretti;
- con quali relazioni i dirigenti comunali hanno sollecitato il sindaco ad ottemperare alla rimozione della segnaletica stradale esistente e non più conforme a quanto previsto dal Codice della Strada e dal relativo Regolamento di Esecuzione;
- chi sono i responsabili dell'utilizzo della modulistica non prevista dal Codice della Strada e rilasciata quale contestazione allorquando non sia presente il proprietario/conduttore del veicolo o motorino;
- se i parcheggi a pagamento vedono il rispetto delle seguenti normative (Ministero degli Interni, Circolare n. 16 del 15.02.1951, D.P.R. n. 547 del 27.04.1955, D.P.R. n. 303 del 19.03.1956, Legge n. 818 del 07.12.1984, DM. 25.03.1985, D.M. 01.02.1986, Legge n. 626 del 19.09.1994, D.M. n. 758 del 19.12.1994);
- quali interventi ha predisposto l'amministrazione comunale per monitorare l'uso e l'utilizzo delle piste ciclabili e quali progetti ha predisposto per renderle utili a cittadini e turisti;
- quali aree sono state individuate per la cittadinanza per ospitarla in caso di emergenza;
- i motivi che hanno impedito all'amministrazione comunale di programmare i più volte sollecitati interventi per l'allestimento di Aree Attrezzate Multifunzionali;
- quale itinerario ha previsto debba attivarsi per l'attraversamento della città da parte del traffico autostradale qualora si ripeta un blocco prolungato (per incidente o altro) onde evitare il ripetersi del caos, inquinamento, già avvenuto in molte città;
- quali iniziative e quali impegni hanno assunto i competenti Uffici per ottemperare alle disposizioni di legge in riferimento;
- quali e quanti rilevatori idonei a rilevare il traffico (chi, a che ora, con che veicolo arriva in città - chi, a che ora, con che veicolo esce dalla città) sono stati acquistati e dove sono o saranno installati.

Ricorda al sindaco e al segretario comunale che devono valutare se quanto sopra esposto evidenzi illeciti, collegati all'azione amministrativa e/o contabile e/o penale, con conseguente dovere di intervento/denuncia alle competenti Autorità.

Il Consigliere .....

le direttive anti inquinamento
Unione Europea
PROGRAMMA AUTO-OIL

La Direttiva 94/12/CE del Parlamento Europeo del 23/3/94 relativa alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissione di veicoli a motore afferma tra l'altro che "lo sviluppo dei trasporti nella Comunità ha comportato un notevole impatto sull'ambiente... le previsioni ufficiali sull'aumento della densità del traffico si sono rilevate inferiori ai dati ufficiali.... pertanto occorre imporre norme rigorose in materia di emissioni per tutti i veicoli a motore" ... "Le migliori tecnologie attualmente disponibili nell'industria comunitaria possono essere ulteriormente perfezionate onde consentire alle autovetture di soddisfare limiti di emissione notevolmente ridotti". In questa prospettiva, l'Unione Europea ha varato un programma, denominato Auto-Oil, con l'intento di identificare, sulla base di precise valutazioni scientifiche, le misure più idonee, anche da un punto di vista costi-benefici, per migliorare la qualità dell'aria e di introdurre più adeguate legislazioni ambientali europee.

La Direttiva emessa nel 1998 (98/70/CEE del 13/10/1998) stabilisce scadenze temporali e detta le norme ecologiche da seguire in materia di carburanti in commercio. Più precisamente tale direttiva vieta, nei Paesi membri, la commercializzazione della benzina contenente piombo a partire dal 1 gennaio 2000. In realtà, alcuni paesi membri (Italia, Spagna, Portogallo, Grecia e Francia) hanno ottenuto una deroga fino al 1 gennaio 2002, per le difficoltà socio-economiche che avrebbero dovuto affrontare in tempi così ridotti.

EURO 1,2,3 E 4 – COSA SONO?

È la sigla della normativa antinquinamento.

Euro 1, 2, 3 e 4 indicano tutta una serie di norme emanate dall'Unione europea, per regolare le emissioni di gas di scarico delle autovetture. I numeri progressivi indicano i vari passaggi di adattamento da parte delle case automobilistiche. Dalla lettura della carta di circolazione è possibile identificare quale norma rispetta l'auto che state per acquistare.

AUTOVEICOLI, ANCHE COMMERCIALI, FINO A 3,5 TONNELLATE

EURO1	EURO2	EURO3	EURO4
Immatricolati dopo il 1 gennaio 1993	Immatricolati dopo il 1 gennaio 1997	Immatricolati dopo il 1 gennaio 2001	Immatricolati dopo il 1 gennaio 2006
91/441 CEE	94/12 CEE	98/69 CE	98/69 CE-B
91/542 CEE	96/1 CE	99/96 CE	98/77 CE
93/59 CEE	96/44 CE	99/102 CE	99/102 CE-B
	96/69 CE	2001/1 CE	2001/1 CE-B
		2002/80 CE	2002/80 CE-B

MOTOCICLI E CICLOMOTORI

EURO1	EURO2	EURO3
Omologati dopo il 17 giugno 1999	ciclomotori omologati dopo il 17 giugno 2002 motocicli immatricolati dal 1 gennaio 2003	omologati o immatricolat dopo il 1 gennaio 2006
97/24 CE	97/24 CE fase II 2002/51 CE fase A	2002/51 CE fase B

AUTOVEICOLI COMMERCIALI OLTRE 3,5 TONNELLATE

EURO1	EURO2	EURO3	EURO 4
Immatricolati dopo il 1 ottobre 1993 o 1 ottobre 1996 (a seconda dei gas emessi)	Immatricolati dopo il 1 gennaio 1997	Immatricolati dopo il 1 ottobre 2001	Immatricolati dopo il 1 ottobre 2005
91/542 CEE	96/01 CE	99/96 CE	98/69 CE-B

LE NORME "EURO" - FONTE ACI

Nelle offerte commerciali e nella terminologia comune si distinguono, per le autovetture, diverse situazioni:

"pre-Euro 1" indica i veicoli "non catalizzati" a benzina e i veicoli "non ecodiesel";

"Euro 1" indica i veicoli "ecologici" conformi alla direttiva 91/441. Il rispetto dei limiti di emissione stabiliti da questa direttiva impose l'adozione della "marmitta catalitica" sulle vetture nuove;

"Euro 2" indica i veicoli "ecologici" conformi alla direttiva 94/12. I veicoli omologati secondo questa direttiva non possono più essere immatricolati come nuovi a partire dall'1/1/2001, a meno che non si tratti di "veicoli di fine serie";

"Euro 3" indica i veicoli "ecologici" conformi alla direttiva 98/69. A partire dall'1/1/2001 possono essere immatricolate come nuove solo autovetture omologate secondo questa direttiva, a parte il caso di "veicoli di fine serie".

"Euro 4" è costituita dalla seconda parte della tabella dei limiti di emissione compresa nella direttiva 98/69, che sarà obbligatoria per le autovetture immatricolate come nuove a partire dall'1/1/2006.

Nell'evoluzione dalla direttiva 91/441 alla direttiva 98/69 sono cambiati non solo i limiti di emissione, ma soprattutto le metodologie di prova e di misura; pertanto, alcuni valori della prima direttiva si raddoppierebbero se misurati secondo la direttiva 98/69.

La "direttiva di omologazione" è indicata sulla carta di circolazione.

COME "LEGGERE" LA CARTA DI CIRCOLAZIONE

A partire dal 1996 le carte di circolazione riportano gli estremi anche delle direttive riguardanti le emissioni, nella parte dedicata alla descrizione delle caratteristiche tecniche del veicolo.

Inoltre dal novembre 1999 le carte di circolazione stampate sul "modello unificato europeo" (con in alto a sinistra la sigla I circondata da 12 stelle) reca chiaramente indicata al rigo V.9 della "parte tecnica" la sigla della direttiva secondo la quale, per quanto riguarda le emissioni, è stato omologato il veicolo.

Per i veicoli nuovi di fabbrica immatricolati tra il 1993 e il 1996, seppure in casi rari, può accadere che sulla carta di circolazione non sia riportata l'annotazione relativa alla direttiva europea di riferimento: in questo caso il veicolo è sicuramente EURO 1, cioè conforme alla direttiva 91/441, perché dal 1° gennaio 1993 potevano essere immatricolati come nuovi solo veicoli omologati secondo questa direttiva.

Rimane però da verificare l'eventuale conformità ad una direttiva successiva che fa rientrare il veicolo nella categoria EURO 2 o EURO 3: si consiglia a tale riguardo di contattare l'Ufficio della Motorizzazione Civile (ora denominata Dipartimento dei Trasporti Terrestri) per ottenere i relativi chiarimenti.

Per i veicoli nuovi immatricolati anteriormente all'anno 1992, quando non è annotata sulla carta la dicitura "rispetta la direttiva CEE n.91/441", che comporta l'appartenenza del veicolo alla fascia EURO 1, occorre ugualmente prendere contatto con la Motorizzazione Civile.

Comunque, se la carta di circolazione è interamente compilata a mano, secondo procedure in vigore fino al 1978, si tratta sicuramente di un veicolo **"pre-Euro1"**.

Il fatto che siano contemporaneamente in vendita vetture omologate secondo direttive diverse è ammesso come "fenomeno di transizione" da una direttiva a quella successiva.

Questo implica anche che, se si acquista un veicolo usato, non è sufficiente la data di immatricolazione per desumerne la direttiva di omologazione e, se lo si considera importante ai fini della decisione di acquisto, occorre comunque controllare la carta di circolazione per essere certi che si tratti di un modello "aggiornato" per quanto riguarda le emissioni.

GPL/METANO

Se l'installazione è avvenuta dopo l'immatricolazione, la variazione di alimentazione deve essere collaudata ed annotata dalla Motorizzazione sulla carta di circolazione.

Se si tratta di veicoli già all'origine "bimodali", sono soggetti alla direttiva 98/77/CE, che non modifica i valori limite della direttiva 98/69 ma stabilisce che, nella prova eseguita con i carburanti gassosi, le emissioni devono rispettare quegli stessi limiti.

"RETROFIT"

I veicoli dotati di "retrofit" (una marmitta catalitica cosiddetta "a due vie", applicata fino a qualche tempo fa su veicoli non catalizzati all'origine) ricadono interamente nella classe "pre-Euro1".

MOTOCICLI E CICLOMOTORI

Per i veicoli omologati secondo la direttiva 97/24 (EURO1-moto), è chiaramente indicata nella documentazione che accompagna il veicolo la dicitura "rispetta la direttiva 97/24/CE cap. 5".

Non è significativa l'assenza di un catalizzatore allo scarico, dato che i valori di emissione richiesti da quella direttiva possono essere ottenuti, secondo la tecnologia di produzione, anche senza quel dispositivo.

Alcuni modelli tra i più recenti, omologati in periodi precedenti a quella direttiva, possono essere resi conformi ad essa applicando particolari dispositivi, che li rendono analoghi a quelli omologati successivamente; in altri casi, può essere sufficiente una dichiarazione della Casa costruttrice.

In entrambe le ipotesi, informazioni certe - anche riguardo alla eventuale necessità di apportare aggiornamenti nei documenti di circolazione - potranno essere fornite solo dalla Casa costruttrice o dalla sua rete di assistenza.

È da notare che, in Italia, a causa del tardivo recepimento della direttiva, i veicoli di modelli non omologati EURO1-moto e che non possono usufruire della procedura di adeguamento sopra descritta, possono ugualmente essere stati immatricolati come nuovi fino al 17 giugno 2003.

LE EMISSIONI INQUINANTI DEI VEICOLI

EURO 1 oppure EURO 4? Come leggere la carta di circolazione per capire la categoria "EURO" di omologazione del proprio veicolo.

http://www.italia.gov.it/newsletter/Portale.html?id=emissioni_inquinanti

Data:
giovedì 25.11.2004

l'Unità
Firenze & Toscana

Estratto da Pagina:
IV

Contro lo smog incentivi e regole rigide

Firmato il protocollo d'intesa: facilitazioni per cambiare auto e blocchi tutto l'anno

Michele Longo

FIRENZE Lotta all'inquinamento e allo smog cittadino. È stato firmato ieri mattina presso Palazzo Bastogi, il protocollo d'intesa tra Regione, i 16 Comuni toscani firmatari del piano triennale antismog (Firenze, Bagno a Ripoli, Calenzano, Campi Bisenzio, Lastra a Signa, Signa, Sesto Fiorentino, Scandicci, Prato, Pistoia, Lucca, Pisa, Livorno, Grosseto, Cascina e Santa Croce sull'Arno), Fiat Auto, Piaggio e Unrae (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri). «Questo accordo - afferma l'assessore all'ambiente Tommaso Franci - sostituisce quello firmato un anno fa ed allarga la cerchia di Comuni dove sarà possibile usufruire di ulteriori incentivi messi a disposizione dai costruttori, per comprare mezzi meno inquinanti».

Blocco Auto

Stop alle sospensioni dei blocchi del traffico nell'arco dell'anno, riduzione delle deroghe e estensionedelle aree di applicazione dei provvedimenti di limitazione del traffico. Sono questi i tre punti fondamentali su cui gira il protocollo d'intesa. I provvedimenti saranno attivati a partire dal gennaio 2005. Negli ultimi anni, la situazione, a Firenze in particolar modo, non è stata delle migliori. Infatti le concentrazioni medie della "temibilissima polverina" Pm10, hanno raggiunto livelli molto alti ed è stato necessario ricorrere a contromosse efficaci nel minor tempo possibile. Perciò la Regione ha deciso di usare il pugno duro e di rendere la vita impossibile a coloro che ancora hanno autovetture molto inquinanti. Per questo motivo sono stato messi a disposizione degli incentivi da parte della Regione e dello Stato. «Per garantire l'efficacia dei provvedimenti - spiega Franci - con l'obiettivo di contenere l'inquinamento atmosferico, sono indispensabili tre elementi: che non ci siano sospensioni delle misure adottate , che i diversi regimi di deroga siano resi omogenei e definiti in modo tale da non compromettere l'efficacia dei provvedimenti, e che tali misure siano adottate su un'area urbanistica significativa». Inoltre, saranno messi sotto torchio anche i ciclomotori non catalizzati, che dovrebbero essere sostituiti da quelli di nuova generazione "Euro 2".

Incentivi

Spesso ignorati dai cittadini, gli incentivi saranno messi a disposizione a partire da gennaio 2005. Il provvedimenti riguarderà soprattutto le auto con più di dieci anni e alimentate da combustibile diesel, considerate eccessivamente inquinanti. Ogni automobilista che deciderà di sostituire la propri vettura con un mezzo ecologico e meno inquinante, riceverà circa 3 mila euro, stanziati per metà dalla Regione e per l'altra dal Governo. Se invece ad essere sostituiti saranno veicoli commerciali, considerati estremamente inquinanti, gli incentivi saliranno fino a 3.500 euro. Si diceva della difficoltà per i cittadini di adottare questi benefici: in un anno di sperimentazione, quasi nessuno ha richiesto gli incentivi oppure si è mostrati disponibile a cambiare la propria auto. Dal 10 ottobre 2003, data dela firma del primo accordo, a Firenze solo 19 persone hanno deciso di utilizzare questi contributi, per cambiare auto. E la situazione non è certo migliore negli altri Comuni firmatari. A Lucca sono stati solo in quattro a richiedere gli incentivi, otto a Livorno. Se si va a vedere invece, quanti hanno deciso di cambiare il proprio veicolo commerciale lo stato delle cose da preoccupante diventa tragico. Solo sette persone nel totale dei sedici Comuni hanno ritenuto opportuno sfruttare questi soldi. Leggermente migliori sono i dati sulla sostituzione di ciclomotori non catalizzati. Solo a Firenze sono stati quasi duemila a optare per un motorino "verde".

Obiettivi

L'obiettivo principale è la sostituzione, entro il 2010, di tutti i veicoli non catalizzati e diesel, con mezzi ecologici alimentati a metano o gpl. L'uso di queste vetture, permetterebbe di abbattere per ogni singolo veicolo le emissioni di polveri fini mediamente del 90 per cento. Con la sostituzione di questi veicoli considerati ormai fuorilegge, si dovrebbe arrivare ad un taglio del 20 per cento delle emissione di Pm 10.



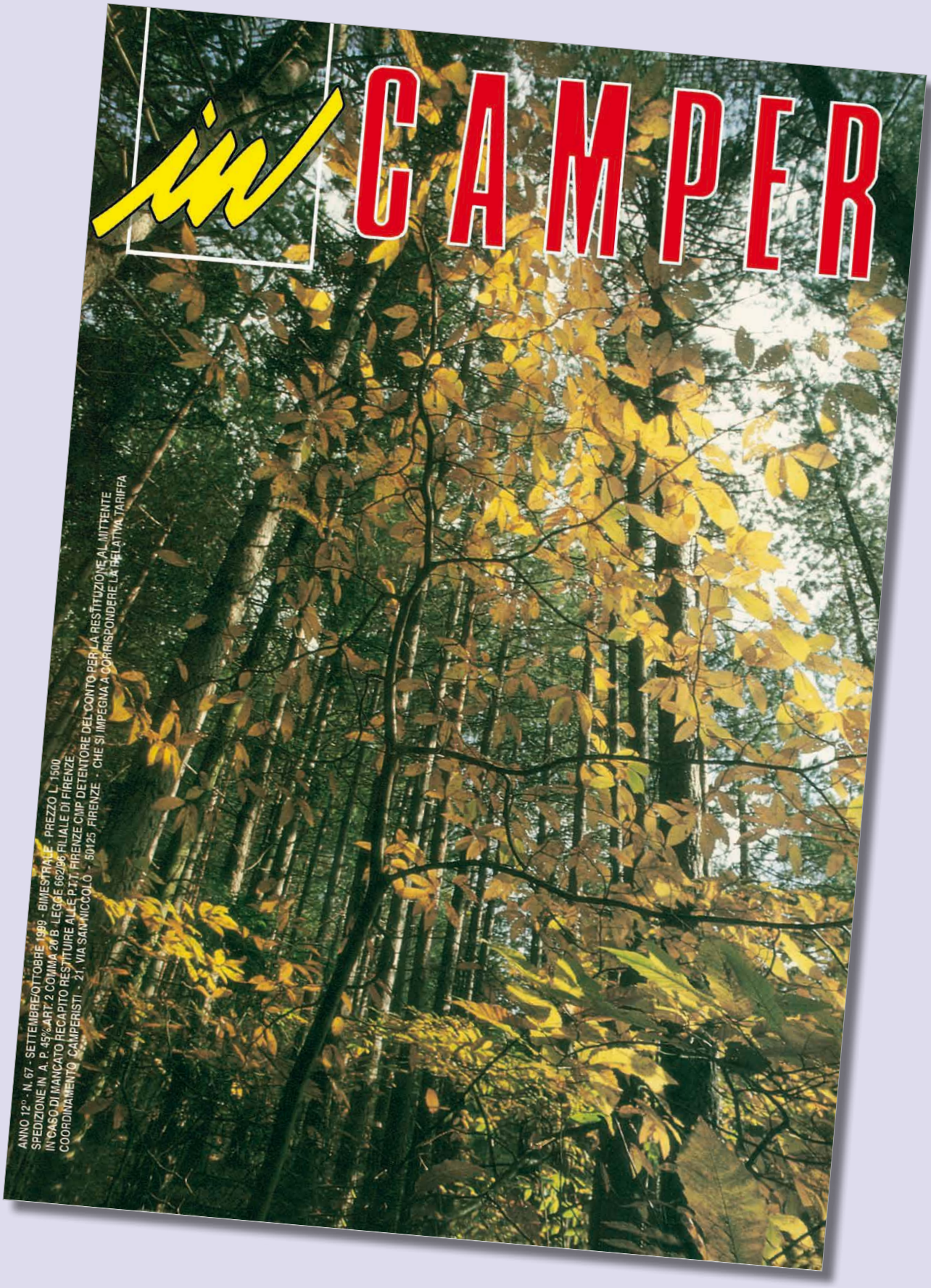
INTERVENTI DA LEGGERE

Comunicati e notizie dall'ADUC
Associazione per i diritti degli utenti e consumatori
URL: *http://www.aduc.it*
mailto *aduc.it@aduc.it* – telefono 055 290606

15 febbraio 2005
TRASPORTI AUTOMOBILI CATALIZZATE
Il Messaggero
Le polveri sottili assediano le grandi citta' e cosi' tra targhe alterne e piu' o meno rigorosi stop alla circolazione adesso la salvezza si chiama Euro 4, quelle automobili di fresca immatricolazione che rispondono alla normativa Cee piu' rispettosa per l'ambiente. Dal 1 gennaio 2006 tutte le nuove auto immatricolate in Italia saranno Euro 4.

16 gennaio 2005
TRASPORTI AUTOMOBILI CATALIZZATE
Il Sole 24 Ore
Un terzo delle auto in circolazione (11,5 milioni) sono state immatricolate prima del 1993, nella maggioranza non sono catalizzate e hanno emissioni inquinanti superiori a quelle immatricolate nel 2005.
Un'auto del 1983 inquina come 40 auto del 2005, secondo dati dell'Autopromotec. Il numero delle vetture non catalizzate in circolazione a Napoli e' del 56,76%, a Palermo del 41,48%, a Bologna del 25,17%.

16 gennaio 2005
TRASPORTI AUTOMOBILI DIESEL
La Repubblica
Per la prima volta nel 2004 le auto a gasolio immatricolate hanno superato quelle a benzina. Nel triennio 2002-2004 la quota delle vetture a gasolio e' cresciuta del 15%, passando dal 43,74% al 58,54% del mercato.
Secondo l'Unrae, associazione tra le case estere, il fenomeno non si e' ancora esaurito. Le novita' nel settore delle utilitarie e medie, che rappresentano il 71% del mercato, potrebbero far proseguire la crescita.


in CAMPER
ANNO 12° - N. 67 - SETTEMBRE/OTTOBRE 1999 - BIMESTRALE - PREZZO L. 1500
SPEDIZIONE IN A. P. 45% ART. 2 COMMA 20 B. LEGGE 662/96 FILIALE DI FIRENZE
IN CASO DI MANCATO RECAPITO RESTITUIRE ALL'E.P.T. FIRENZE CMP DETENTORE DEL CONTO PER LA RESTITUZIONE AL MITTENTE
COORDINAMENTO CAMPERISTI - 21, VIA SAN NICCOLÒ - 50125, FIRENZE - CHE SI IMPEGNA A CORRISPONDERE LA RELATIVA TARIFFA

GIORNATA DEL BLOCCO DELLE AUTO
LIBERTÀ DI CIRCOLAZIONE PER LA DEMAGOGIA

Come nostra abitudine, un intervento a livello locale è propedeutico per altre città. Ai lettori il compito di verificarlo se il loro sindaco si comporta in modo diverso da quello di Firenze.

Firenze, 21 settembre 1999. Il comunicato stampa della Associazione per i Diritti degli Utenti e Consumatori coinvolge tutti, anche noi dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti. Da anni la nostra Associazione Nazionale indica come "VERA EMERGENZA" la circolazione stradale, sia perchè ogni anno uccide 8.000 cittadini e sia perchè provoca inquinamento acustico ed atmosferico.

La nostra Associazione ha già indicato una serie di soluzioni, pertanto, di fronte ad una simile emergenza è logico che ci aspettiamo, come un dono, **che il Pubblico Amministratore di turno presenti, una soluzione, un progetto completo di rilevazioni oggettive / budget impegnato / obbiettivi da conseguire / metodo di verifica sul conseguimento oggettivo degli obbiettivi preposti. AD OGGI, NIENTE DI TUTTO CIÒ CI È' STATO REGALATO.**

Siamo in uno strano Paese. Siamo talmente democratici che impunemente, pur alle soglie del mitico anno 2000, si può alzare in piedi il primo "bischero" che, quale soluzione al traffico, invita il sindaco di turno a chiudere la circolazione in una determinata area oppure lo invita relegare in parcheggi a pagamento motorini e autocaravan, criminalizzando i relativi utenti. Essendo lungi dal "bischero" verificare se esiste un trasporto pubblico efficiente, preoccuparsi di quanto costerà ai cittadini la sua proposta e se gli obbiettivi verranno a meno conseguiti, quindi, come è successo a Firenze, i vari inviti si sono trasformati in parcheggi a pagamento, in onerosi acquisti di parchimetri e parcometri, nell'installazione di barriere mobili automatiche con relative telecamere, contravvenzioni a raffica **MA IL TRAFFICO E' RIMASTO CAOTICO.**

In un Paese normale il "bischero di turno" troverebbe udience solo nel classico bar ma, nel nostro strano Paese, vi è sempre un sindaco che, dimenticando che non vi è niente di più pericoloso del risveglio di un bischero, entra in fibrillazione ed accoglie l'invito, commissionando la solita onerosa indagine e progetto al tecnico di chiara fama. Il passato insegna che, come è successo proprio a Firenze, il lavoro del famoso tecnico diventa carta da archivio, da riesumare in occasione di convegni e riunioni, mentre il traffico seguita a fare morti, feriti, danni economici ed ambientali.

Per non scadere nella micidiale DEMAGOGIA, il nostro invito è quello di: prima predisporre un trasporto pubblico efficiente, poi invitare i cittadini a lasciare i veicoli parcheggiati sotto casa.

Un invito che vale sopratutto per Firenze dove i cittadini spesso vengono "sequestrati" per ore ed ore dal trasporto pubblico (15 settembre 1999, io testimone, una signora che ritenne opportuno utilizzare il trasporto pubblico ATAF, partendo dal quartiere di Novoli alle ore 19, arrivò a casa nel quartiere di San Niccolò alle ore 20.50, dopo quasi due ore, quindi, a piedi sarebbe arrivata prima).

Un invito che vale sopratutto per Firenze dove i cittadini hanno acquistato il motorino per sopperire alla quasi inesistenza del trasporto pubblico (Firenze una delle prime città con 400.000 motorini in uso).

Come Associazione Nazionale, chiediamo agli organi di informazione di censurare i "bischeri di turno", dando spazio unicamente a chi presenta un progetto completo di rilevazioni oggettive, budget impegnato, obbiettivi da conseguire, metodo di verifica sul conseguimento oggettivo degli obbiettivi preposti.

Da parte nostra siamo pronti a segnalare l'elenco dei bar dove dirottare i "bischeri di turno" in modo che possano trovare il giusto udience, sfogandosi senza far danno alla collettività.

Veder accolto detto invito sarebbe un primo passo verso un vivere civile.

Pier Luigi Ciolli

COMUNICATO STAMPA DELL'ADUC

Oggetto: GIORNATA DI BLOCCO DELLE AUTO. ASFISSIATI DA TRAFFICO E SMOG CAUSATI DA AMMINISTRAZIONI INCAPACI DI IMPEDIRLO, MA CAPACI SOLO DI COMMINARE MULTE ... PERCHE' MANIFESTARE CON LORO? FACCIAMOLO SOLO DOVE CREDIAMO CHE GLI AMMINISTRATORI MERITINO DI ESSERE INCORAGGIATI.

L'importante è non restare indifferenti e, di fatto, continuare a delegare quegli incapaci che invece sono ben capaci di restare incollati a poltrone conquistate per altri meriti.

Firenze, 20 Settembre 1999.

Siamo arrivati alla giornata antismog e antitraffico promossa dal ministero dell'Ambiente, preceduta da polemiche finte e vere verso Sindaci accusati di voler riaprire i centri storici al traffico privato, e da manifestazioni di buonismo di altrettanti Sindaci capaci di ricordarsi del problema solo quando c'è da mettersi in mostra e manifestare disponibilità.
Così interviene il presidente dell'Aduc, Vincenzo Donvito.
Il preambolo di questa giornata e' stato sintomatico, con le accuse inventate contro il Sindaco di Milano perchè vorrebbe riaprire il centro storico alle auto private, ma in realtà reo di aver fatto conoscere i dati di un'indagine che evidenziava l'aumento dell'inquinamento nel centro storico pur chiuso al traffico privato. E il rimbalzo sul neo-Sindaco di Bologna, reo di non essere della fazione politica del ministro dell'Ambiente.
Un preambolo che la dice lunga sugli interessi amministrativi di chi ci propone questa giornata di blocco delle auto: come se le giunte di centro sinistra fossero più brave di quelle di centro-destra nell'affrontare e risolvere il dramma delle nostre città invivibili. Demagogia pura che ben si sposa col "sentiamoci tutti buoni come a Natale" di questa manifestazione, con il condimento dei mezzi pubblici gratis per un giorno ..... e magari anche frequenti e puntuali .....
Mentre gli altri giorni l'amministrazione si conosce solo per la continua e sistematica discrezionalità che usa per l'applicazione del codice della strada: metodo incivile che non da' certezza del diritto e della regola, e che invoglia tutti a farsi furbi e non ligi (si pensi al fatto che gli incassi da multe per infrazione al codice della strada fanno parte non secondaria dei bilanci dei Comuni, e che i buoni risultati non mancano; perchè allora i Comuni dovrebbero trovare soluzioni che, facendo rispettare il codice e diminuire le multe, spazzerebbero via una delle più importanti e sicure entrate di bilancio?).
Agli utenti poco importa di parlarsi addosso con schemi di destra e sinistra o di centro, ma molto importa di poter circolare in città senza ammazzare ed essere ammazzati. E gli utenti sanno che fino ad oggi, alcuna amministrazione, di alcuno schieramento partitico, è riuscita a risolvere il problema in modo organico e facendo gli interessi della comunità. Ma non vogliamo sparare nel mucchio.
Sappiamo che è così, sicuramente, a Roma, Milano, Firenze, Napoli, Bologna, Bari, Palermo, Catania, Cagliari, Padova, Torino, Genova e chissà quante altre città.
Ma sappiamo anche che ci potrebbero essere delle amministrazioni che stanno facendo sforzi ed esperimenti che andrebbero incoraggiati.
Per questo, l'invito che rivolgiamo è quello di partecipare all'iniziativa solo se gli amministratori della propria città sembrano degni di incoraggiamento, e di non esimersi dall'esprimere sdegno e condanna nel caso contrario, facendolo sapere ai mezzi di comunicazione e comportandosi come nella follia quotidiana. L'importante è non restare indifferenti e, di fatto, continuare a delegare quegli incapaci che invece sono ben capaci di restare incollati a poltrone conquistate per altri meriti.



Nelle prossime pagine gli interventi pubblicati sulla rivista NUOVE DIREZIONI riguardo ai fattori di inquinamento e ai blocchi permanenti al traffico dei veicoli.



Vivere o abitare il territorio

Quanto accaduto in Giappone ci ha portati a intervenire per supportare il lettore che si trova a dover decidere se sostenere la produzione di energia con le centrali nucleari oppure con impianti che utilizzano le fonti rinnovabili (acqua, luce, vento, maree, geotermico, biogas, ecc..). L'articolo che abbiamo svolto, affinato alla luce di ogni intervento ricevuto in fase di bozza, è risultato utile ai cittadini che "vivono" il proprio territorio, quindi, oggi a una minoranza. Ecco la necessità di questo editoriale.

A chi chiede quale sia la differenza tra chi "vive" un territorio e chi invece "lo abita" ecco la risposta.

Il cittadino che "vive" il territorio *è colui che s'impegna a 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.*
Un cittadino preparato e disponibile ad ascoltare, analizzare precisi dati che possono essere comparati, attivo nel proporre soluzioni che migliorino la qualità della vita di tutti.
Un cittadino preparato a riconoscere tra le varie opzioni presentate quale sia la migliore per risolvere i problemi socio-economici del suo vivere quotidiano.
Un cittadino pronto a sostenere o avversare chi è stato eletto a governare e sta già decidendo sui temi che ci coinvolgeranno per moltissimi anni.

Il cittadino che "abita" il territorio *è colui che si preoccupa solo di sapere dove si trova un supermercato, una stazione di servizio, come usare gli elettrodomestici, come passare il tempo libero.*
Un cittadino che limita quasi esclusivamente la propria informazione alle informazioni televisive, adeguandosi così alla comunicazione da arena televisiva, lontana anni luce dal misurarsi nello studio, nella riflessione, in confronti civili.
In altre parole, un cittadino che si fa amministrare, evitando in molte occasioni anche di andare a votare per rinnovare le cariche pubbliche.
Un cittadino pronto 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.
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.*

Pier Luigi Ciolli

Nucleare o fonti rinnovabili

di Pier Luigi Ciolli

ITALIA

SUBITO inFORMAZIONE
confrontando numeri e non parole

Da giorni sul tema del nucleare riceviamo uno *tsunami di chiacchiere* che travolge tutti, creando una confusione utile solo ai chiacchieroni in carriera e alla strumentalizzazione degli arruffapopolo.
Essendo nostro compito il favorire una corretta informazione che ci permetta di esercitare al meglio il nostro diritto-dovere di cittadini con la partecipazione alla vita comune, dobbiamo consentire una comparazione tra numeri e non tra concetti.
Non avendo per tradizione *l'armiamoci e partite*, offriamo qui, concretamente, il nostro contributo finalizzato a evitare gli *tsunami di chiacchiere*.
Per tutti è chiaro che in Italia non produciamo abbastanza energia e quella che manca ci arriva da centrali nucleari che sono a pochi chilometri dai nostri confini nazionali. Per questo da anni, e per i prossimi, la nostra sicurezza è a rischio e potremmo trovarci nelle stesse condizioni in cui si trovarono gli ucraini e gli europei nel 1986 e i giapponesi oggi.
Il nostro Governo ha deciso di far progettare e installare moderne centrali nucleari in Italia, evitando di dipendere da un solo gestore, oltre che essere pronti quando le centrali nucleari dello stesso saranno chiuse perché obsolete oppure non più corrispondenti ai nuovi parametri di sicurezza.
Per condividere questa scelta, oppure opporci, come cittadini abbiamo il diritto-dovere di ricevere dai parlamentari, dal governo, da chi interviene a livello pubblico i dati inerenti la situazione italiana.
Ecco un breve elenco di quesiti le cui risposte ci consentiranno di poter decidere.

1

Quanta energia elettrica attualmente riceviamo dal nucleare? Dai siti internet sappiamo per il momento, che attingiamo il 5% dalla Francia pagando 1 miliardo di euro l'anno. Conferme e analisi si trovano aprendo gli indirizzi internet riportati nel box a fine articolo.

2

Quali fonti di energia rinnovabile potrebbero sostituire l'energia prodotta dalle centrali nucleari sia come quantità sia come spunto di potenza?

3

Quanto tempo occorre per sostituire l'energia che ci arriva dal nucleare?

4

Quali sono i costi per attivare queste fonti di energia rinnovabile? In parole povere, esistono i soldi per affrontare tali costi?

5

Quale impatto ambientale determinerebbero gli scarti di produzione per costruire queste fonti e per smaltirli una volta degradati?

6

Dov'è possibile in Italia costruire una moderna centrale nucleare?

7

Quali sono i costi di allestimento di una moderna centrale nucleare, i costi per la gestione, i costi per lo stoccaggio delle scorie, i costi per la messa in sicurezza una volta esaurita? Il *dimissioning* ha una durata di almeno 50 anni e cioè il tempo necessario per far decadere a livelli accettabili la radioattività di tutti i componenti strutturali dell'impianto e quindi procedere alla demolizione vera e propria. Durante questo periodo la centrale deve essere costantemente monitorata e sorvegliata con i relativi costi.



8

Quali sono i risparmi energetici da parte dei cittadini, delle Istituzioni e dei settori produttivi e che effetti socio-economici avrebbero?

In assenza delle risposte rimaniamo in balia di sterili chiacchiere e alla propaganda strumentale degli arruffapopolo. Solo conoscendo i dati potremo, da cittadini, esprimere il nostro parere sull'attivazione di nuove centrali nucleari oppure sulla chiusura di quelle esistenti anche a livello europeo.

EUROPA

SUBITO inFORMAZIONE confrontando numeri e non parole

Riguardo alla produzione di energia è altresì vitale sollecitare la Comunità Europea a intervenire rapidamente sui seguenti punti.

A

Una programmazione strategica delle fonti di energia che tenga conto nel tempo degli aspetti socio-economici.

B

Un Piano di Contenimento Demografico visto che l'impatto antropico (*siamo più che raddoppiati come popolazione dal 1930 a oggi e la richiesta di energia per gli essere umani e per le industrie è aumentata in modo esponenziale*) inficia ogni programmazione strategica delle fonti di energia.

C

Un piano fattibile di contenimento dei consumi di ogni tipo di energia, adeguando le caratteristiche strutturali degli edifici e rendendoli energeticamente autosufficienti, migliorando i processi produttivi e i mezzi di locomozione, riducendo le necessità di spostamento per lavoro anche imponendo nuove tecnologie e nuove forme di collaborazione, modificando infine le abitudini stesse dei cittadini.

D

Un censimento dei fattori di rischio e relativi danni che le centrali nucleari esistenti a livello europeo potrebbero creare alle nazioni confinanti.

E

Un rilevamento sull'esistenza o meno di fondi di garanzia (*soldi, attrezzature, personale qualificato*) a carico delle Nazioni europee che hanno sul proprio territorio una centrale nucleare. Fondi indispensabili per fronteggiare gli effetti di un eventuale grave incidente che possa avvenire per vari motivi (*ambientali, umani, terrorismo, ecc.)*.



Un accertamento sull'esistenza o meno di fondi per il ripristino dei luoghi (*soldi, attrezzature, personale qualificato*) a carico delle Nazioni europee che hanno sul proprio territorio una centrale nucleare. Fondi indispensabili per ripristinare in sicurezza l'area di una centrale nucleare una volta spenta.

Per anni abbiamo dovuto sopportare i giudizi e le analisi di chi elargisce suggerimenti e soluzioni valide a livello universale nonché siamo tormentati anche da coloro che paventano catastrofi, puntualmente smentite il giorno dopo. Costoro, e sono tanti, trovano spazio solo perché non tutti si preoccupano di cercare una corretta informazione oppure non hanno tempo di informarsi per potervi contrapporsi.

Comunque, visti i ciclici disastri naturali oppure quelli causati dall'essere umano, dobbiamo impegnarci a trovare il tempo per acquisire una corretta informazione anche sul nucleare e sulle altre soluzioni, non foss'altro per tranquillità di coscienza per quando andremo a decidere votando un referendum oppure, per chi è stato eletto a rappresentare i suoi concittadini, a votare nelle sedi istituzionali.

Per quanto sopra, ecco il nostro invito: fate particolare attenzione alla cattiva informazione, quella che sembra fornire soluzioni ma, invece, crea una pericolosa disinformazione.

Stiamo parlando delle migliaia e migliaia di documenti che infestano biblioteche e internet nei quali, per far volume o darsi credibilità, o per emergere dalla massa, si propongono soluzioni globali, mettendo insieme Nazioni con risorse, sviluppi, culture e tecnologie completamente diverse. In altri termini, somministrano montagne di carta e di parole che si basano su personali credenze, non su una reale fattibilità e contingenza. Studi in cui si sollecita di concentrarsi nella produzione di veicoli con motori elettrici e a idrogeno.

Idrogeno che non esiste in natura e, quindi, per produrlo serve energia elettrica, ne consegue che non sono affidabili. Infatti, quando avremo energia elettrica dal sole, acqua, vento, dalla geotermia: perché sprecarla per creare idrogeno con tutti i pericoli e le infrastrutture necessarie alla sua creazione, al suo trasporto, al suo uso? Basta erogare l'energia direttamente alle batterie dei motori elettrici dei veicoli. Questo è solo un piccolo ma significativo esempio che evidenzia come occorra stare attenti alle informazioni e relazioni che troviamo.

Per ricevere documenti utili alla conoscenza che ci permettano di decidere a ragion veduta sulle scelte delle fonti energetiche, dobbiamo chiedere e leggere solo quei documenti che analizzano una specifica area, comparando in modo schematico i numeri sull'utilizzo delle fonti energetiche in atto in quel momento dalle fonti energetiche che possono sostituirle con minor impatto per l'ambiente.

In una materia così discussa ed essenziale per il futuro dell'umanità, non si può infatti restare nel generico, ma occorre essere pragmaticamente attenti alle reali possibilità e necessità di ogni singolo paese e di ogni specifica regione. In parole povere, prendere come utili i documenti che rispondono alle domande sopra formulate.

LINK DI RIFERIMENTO

http://libero-news.it/news/693618/Pasticci_atomici___1_Chi_ora___per_il_no_nel_2004_diceva_s_.html
http://www.libero-news.it/news/693619/Pasticci_atomici___2_Paghiamo_due_volte_la_Francia.html

I veri inquinanti sono HC, CO e NO_X

di Flavio Corradini



Alle pagine 14 e 15 di inCAMPER 139 (http://www.incamper.org/swf_num.asp?num=139&startPage=16) è stato illustrato un interessante studio europeo, dal quale è risultato che in tutte le scuole d'Europa i livelli di CO_2 e di PM10 sono altamente superiori alle soglie critiche per i danni alla salute.

Tutti gli italiani che hanno letto la notizia sui giornali o l'hanno sentita in TV, si sono limitati a stupirsi per come stanno i bimbi nelle scuole, ma non hanno fatto il confronto con un altro settore di cui si parla: quello dei veicoli.

Infatti, in pochi hanno notato che l'anidride carbonica di cui si parla nell'indagine è la stessa che è indicata nei dépliant degli autoveicoli in vendita, usata come rappresentativa del grado inquinante dello stesso.

Ecco smascherati i detrattori dei grossi veicoli come SUV, furgoni e altri autoveicoli, che impongono divieti di circolazione con la scusa che emettono PM10 e CO_2 oltre le soglie ammesse. In realtà il CO_2 è lo stesso gas che fa le bollicine nella nostra acqua minerale, nonché il nostro respiro.

I reali inquinanti di un motore sono HC, CO e NO_X, che sono normati dai regolamenti europei per l'omologazione dei veicoli, cioè il 715/2007 e il 692/2008, che forniscono limiti ben precisi per questi inquinanti.

Quindi, i costruttori di veicoli cosa fanno? La cosa più ovvia: mettono a punto la centralina elettronica e i sistemi connessi per fare in modo di "essere promossi" il giorno dell'omologazione, cioè scendere "appena al di sotto" dei limiti di legge.

Poco cambia che il veicolo sia una city car o un SUV, il costruttore sta appena sotto le soglie perché se s'inquina ancora di meno vuol dire che gli ingegneri hanno speso troppo per un catalizzatore troppo potente ecc.; a questo punto viene fatta quella che si chiama "cost reduction", cioè la riduzione costi attraverso la semplificazione dei sistemi di abbattimento degli inquinanti fino a "risalire" al livello appena al di sotto della soglia.

Qual è il risultato di tutto questo? Che tutti i veicoli inquinano in modo identico.

Come fare allora per trovare un numerino che penalizzasse i veicoli più grossi? Usando un numero rappresentativo del consumo di carburante, cioè l'anidride carbonica che è maggiore tanto più carburante è bruciato per far funzionare il motore.

Così, quando si vuol dare aria ai denti, nelle dichiarazioni si dice di voler punire i veicoli meno ecologici, indicando quelli che emettono più anidride carbonica, come i SUV e altri veicoli analoghi. E non si parla, invece, dei veri inquinanti, cioè HC, CO e NO_X, perché, per quelli, tutti i pari euro sono uguali (cioè tutti gli Euro 4 tra di loro, tutti gli Euro 5 tra di loro, ecc.).


Rivista bimestrale • www.nuovedirezioni.it
NuoveDirezioni
CITTADINO E VIAGGIATORE
51
gennaio-febbraio 2019
Esemplare gratuito fuori commercio privo di pubblicità a pagamento

BLOCCO PERMANENTE DEI VEICOLI

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

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

A questo ennesimo attacco ai diritti di tutti, occorre rispondere organizzandosi e informandosi. Per ampliare la conoscenza, invito il lettore ad aprire *www.incamper.org* per scaricare gratuitamente il numero 188 della rivista inCAMPER e leggere l'articolo da pagina 8 a pagina 20.

Che questo nuovo anno porti salute e lavoro a tutti.

A leggervi, *Pier Luigi Ciolli*


Rivista bimestrale • www.nuovedirezioni.it
NuoveDirezioni
CITTADINO E VIAGGIATORE
53
maggio-giugno 2019
Esemplare gratuito fuori commercio privo di pubblicità a pagamento

Blocco permanente dei veicoli

Un “diktat” per ridurre in povertà i cittadini e far arricchire ancora di più chi è già ricco

di Pier Luigi Ciolli

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, hanno deliberato il BLOCCO PERMANENTE DEI VEICOLI nelle regioni Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto. Si tratta di un “diktat” che comporta:

1. Per la pubblica amministrazione un aggravio di spese per l’installazione di decine di migliaia di costosissime segnaletiche stradali verticali nonché mettere a norma tutti i loro veicoli.
2. Per il cittadino:
   a) L’onere di cercare nei siti Internet dei gestori delle strade (comuni, regioni ecc.) per sapere se può o non può circolare con il proprio veicolo. Per chi non ha Internet l’onere di telefonare a detti gestori.
   b) La perdita totale di un investimento costato anni di risparmi che nessuno risarcirà poiché detto veicolo non troverà alcun acquirente e sarà destinato a rottamazione, nonostante sia risultato idoneo al termine delle periodiche obbligatorie revisioni.
   E al danno sopra citato, dovrà anche sostenere gli oneri per la rottamazione e la cancellazione dal PRA.
   c) 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.
   d) 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 deve affrontare gravosi oneri pecuniari e disporre di molto tempo, difficilmente si opta per questa scelta.
   e) Il ritiro della patente di guida (oltre all’esoso pagamento) se si dovesse incappare una seconda volta nella medesima infrazione.



Segnaletica per complicare la vita a chi guida un veicolo, specialmente se non risiede in quella città







Automoto©

Prima o poi, dovendo attraversare i territori comunali della regione Veneto di fronte alla segnalatica in queste immagini, ci domanderemo: «...Ma in quale colore saranno oggi? Quali sono i percorsi alternativi per arrivare alla mia destinazione? Essendo residente, perché devo pagare bollo e assicurazione per non usare il mio veicolo?»

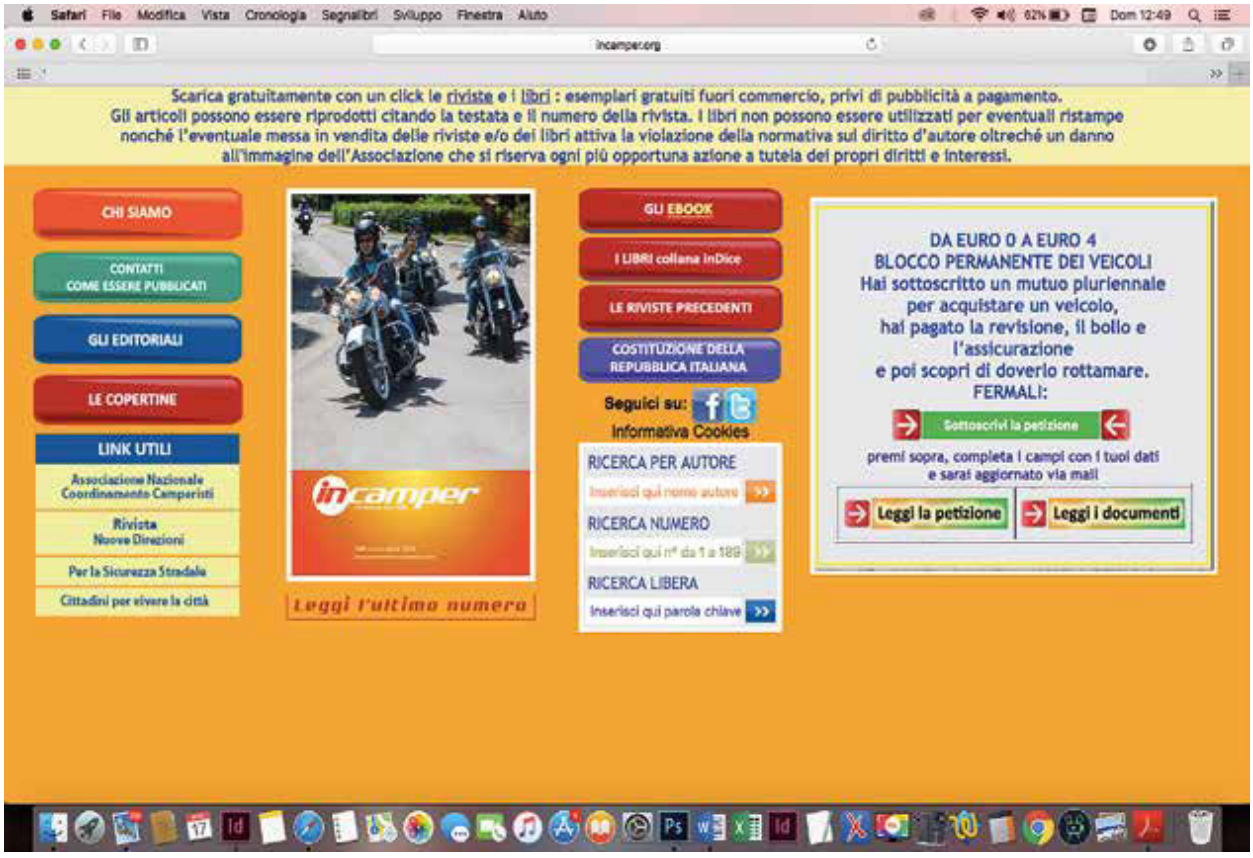
A questo ennesimo attacco ai diritti di tutti, occorre rispondere organizzandosi e informandosi.
Per ampliare la conoscenza, invito il lettore ad aprire *www.incamper.org* per scaricare gratuitamente il numero 188 della rivista inCAMPER e leggere l'articolo da pagina 8 a pagina 20. Non dobbiamo accettare la discriminazione dei veicoli in base agli EURO quando anni indietro hanno incentivato la loro diffusione. Inoltre, riguardo all'inquinamento, come abbiamo scritto, sono più inquinanti i veicoli elettrici perché attingono la loro energia dal termoelettrico che è responsabile del 30% dell'inquinamento atmosferico. Non chiediamo deroghe o rottamazioni che poi pagano tutti i cittadini: chiediamo una concreta e trasparente rilevazione dei dati inerenti l'inquinamento ARIA, ACQUA, SUOLO e interventi diretti e verificabili riguardo agli altri fattori a partire dalla progettazione di veicoli che per le loro riparazioni e rottamazioni inquinano da far paura. Qualcuno pensa di modificare il veicolo per passare a EURO esentato dal blocco permanente ma per farlo eseguire deve essere autorizzato per scritto dal costruttore e passare il collaudo all'Ufficio Motorizzazione Civile. Quindi pratiche quasi impossibili da concludere e sicuramente onerose che potrebbero superare il valore del veicolo.

APRI *www.coordinamentocamperisti.it* E SOTTOSCRIVI LA PETIZIONE

Per quanto detto, è essenziale, per far revocare con successo il blocco permanente dei veicoli, segui le indicazioni qui riportate (soprattutto è urgente, se sei residente nelle regioni che hanno già emanato il provvedimento: Lombardia, Piemonte, Veneto ed Emilia-Romagna), chiedi al tuo Sindaco (tramite mail e/o PEC) se ha emanato un provvedimento per il blocco permanente dei veicoli soggetti a restrizione.
Testo suggerito:
il sottoscritto.....nato a .....il.....e residente nel Comune in via ..... poiché utilizza veicoli a motore su tutto il territorio, chiede a codesta amministrazione se è stata varata una delibera avente a oggetto il blocco permanente dei veicoli.
In tal caso si chiedono i riferimenti per poterla reperire ed estrarre dal vostro sito Internet.
A leggerla e distinti saluti.
Questa azione è essenziale perché i nostri legali per presentare un ricorso al TAR (Tribunale Amministrativo Regionale) hanno solo 60 giorni dalla pubblicazione del provvedimento nella bacheca online del Comune.
Ovviamente ci sono altri tipi di ricorsi, ma quello più efficace, anche se molto costoso, è quello del ricorso al TAR.

IMPORTANTE

1. fotografa le segnaletiche stradali che attivano il blocco permanente di particolari categorie di veicoli e invia le foto a *info@incamper.org* indicando la loro esatta ubicazione (comune e strada);



2. invia questo documento a chi hai in rubrica mail, invitandoli a entrare in azione come qui suggerito;
3. se fai parte di un club e/o di un'associazione chiedigli di inviarci la loro adesione, la loro disponibilità all'azione, cominciando a inserire questo documento nella home page del loro sito Internet.

Questa petizione è attivata parallelamente all'azione giuridica che i nostri consulenti predisporranno non appena acquisita l'ordinanza di un comune.
Da parte nostra provvederemo a inviarla al Governo affinché intervenga sia in ambito nazionale sia presso il Parlamento Europeo per far revocare simili provvedimenti che, come abbiamo illustrato e diffuso, hanno solo un'irrisoria incidenza sull'inquinamento atmosferico mentre comportano un danno enorme ai cittadini, costretti a rottamare il proprio veicolo e acquistarne uno nuovo che, oltretutto, come è già successo con i diesel, non è escluso che a distanza di qualche anno anch'esso possa essere dichiarato inquinante e soggetto a restrizioni della circolazione stradale.

QUANDO SCATTA IL BLOCCO PERMANENTE

Occorre ricordare che in caso di blocco permanente dei veicoli il Comune deve installare a tutti gli ingressi del suo territorio la segnaletica stradale verticale prevista dal Codice della Strada e dal relativo Regolamento di Esecuzione nonché indicare percorsi alternativi che un utente della strada deve percorrere per evitare il blocco e raggiungere la propria destinazione. Questo perché il provvedimento locale non è certo conosciuto a livello nazionale e tantomeno dagli stranieri che circolano nel nostro paese.

COME CONOSCERE LA CLASSE AMBIENTALE DEL PROPRIO VEICOLO

Se desideri verificare la classe ambientale del tuo veicolo, apri *https://www.ilportaledellautomobilista.it/web/portale-automobilista/verifica-classe-ambientale-veicolo*
e completa i 3 campi predisposti:
1. seleziona il tipo di veicolo
2. inserisci la targa
3. inserisci i numeri riportati nel riquadro a destra;

quindi clicca su RICERCA.

Ciclisti, no regole?

Ancora è meglio un morto in più, che un voto in meno



di Pier Luigi Ciolli

La conoscenza del Codice della Strada, la visibilità, la sicurezza propria e la responsabilità verso gli altri fanno risparmiare milioni di euro ed evitare parecchi dolori.

Tutti d'accordo anche se gli obblighi inerenti alla circolazione e sicurezza stradale complicano la vita, com'è successo quando hanno obbligato i motociclisti a mettere il casco o gli automobilisti ad allacciare le cinture, ma come abbiamo constatato salvano la vita.

In altre nazioni si vedono i ciclisti circolare con caschetto e gilet retroriflettente e installati sul posteriore della bicicletta i distanziatori laterali retroriflettenti mentre in Italia occorre sempre un obbligo per tutelare la salute propria e degli altri.

Purtroppo, l'autoeducazione non ha mai funzionato in Italia e un esempio concreto lo abbiamo tutti i giorni davanti alle scuole all'ora di entrata e di uscita: si vedono padri, madri, nonne, nonni, insegnanti, alunni, contravvenire a quanto prescritto dal Codice della Strada per la fatica di trovare un parcheggio nel raggio di 200 metri.

Riguardo ai ciclisti e biciclette, in molti pensano che l'uso di una bicicletta sia innocuo e chiunque possa entrare nella circolazione stradale senza aver dimostrato di conoscere il Codice della Strada.

Poi, si piangono morti, i feriti e si creano enormi danni economici a privati e alla collettività chiamati a sostenere onerose cure mediche e sempre più numerose pensioni d'invalidità.

L'ultima novità (*https://vocearancio. ing.it/va-codice-strada-nuove-regole-piatto-per-auto-bici-moto/*) è che la Commissione Trasporti esamina alcune modifiche al Codice della Strada e pensano di consentire ai velocipedi di circolare contromano nei sensi unici. Una soluzione indubbiamente utile per snellire la circolazione stradale ma che aumenta il rischio di incidenti.

Va ricordato che, essendo in vigore la normativa sull'omicidio stradale, non è più possibile accettare che i ciclisti siano in circolazione senza regole e senza che adottino obbligatoriamente tutte le pre-

cauzioni per salvaguardare la propria incolumità. Non solo, occorre tutelare chi li dovesse investire a causa di una mancata percezione e/o per un'improvvisa loro variazione di direzione.
Va tenuto altresì presente che ci sono moltissime biciclette elettriche che consentono velocità pari a quelle di un motociclo ma non sono adeguate come sistema frenante.
Ci sono **monopattini, hoverboard, monocicli e similari sui marciapiedi e sulla strada che, urtando un pedone e/o un ciclista possono causare gravi lesioni ma non sono disciplinati da una norma.**



Bicicletta in circolazione stradale senza luci

Per quanto detto è bene ricordare che:

1. Consentire di circolare contromano nei sensi unici ai velocipedi e ai **monopattini, agli hoverboard, ai monocicli e similari d'immettersi nella circolazione stradale** aumenta notevolmente il rischio d'incidenti.



Bicicletta in circolazione stradale senza luci

2. È pericoloso e dispendioso lasciare che ancora oggi i ciclisti e gli utilizzatori di **monopattini, hoverboard, monocicli e similari** siano in circolazione senza regole e senza che adottino obbligatoriamente tutte le precauzioni idonee a salvaguardare la propria e l'altrui incolumità. E occorre altresì tutelare chi li dovesse investire a causa della loro negligenza (non essersi resi percepibili con luci e gilet retroriflettente, urto nei confronti di una moto o veicolo, improvvisa variazione di direzione senza accertarsi che non sopraggiungessero dei veicoli o per aver imboccato un senso unico e/o immissione su una strada contromano).

Ecco la nostra richiesta al Governo e alla Commissione Trasporti, certamente non gradita a chi pensa solo a soddisfare la propria esigenza dimenticando che ogni libertà finisce dove inizia quella degli altri. Al fine della sicurezza stradale, per la circolazione di un velocipede, di un monopattino, di un hoverboard, di un monociclo e similari è necessario che:

1. chi lo guida sia in possesso di idoneo patentino (o altra patente) acquisito con esame orale e prova pratica, perché circola sulle strade come gli utenti degli altri veicoli; quindi, chi lo guida deve conoscere il Codice della Strada e come tutti deve dimostrare di conoscerlo con un esame. Provvedimento già attuato a Treviso per gli emigranti (vedi articolo aprendo *http://www.rivistabc.com/patente-per-la-bici-ai-migranti-di-treviso/*);
2. vi sia applicata la targa (è un costo irrisorio), perché per gli organi accertatori è oggi quasi impossibile elevare contravvenzione a chi viaggia appaiato, senza luci, contromano e via dicendo. La targa è indispensabile sia per l'identificazione sia per evitare i continui furti;



3. sia stipulata un'assicurazione obbligatoria di responsabilità civile verso terzi che copra l'utilizzo di un velocipede, di un monopattino elettrico, di un hoverboard, di un monociclo e similari (è un costo irrisorio), perché nella circolazione possono attivare danni ai pedoni e agli altri utenti della strada senza poterne rispondere in mancanza di beni a cui accedere e perché l'attuale esenzione confligge con l'obbligo assicurativo per gli altri utenti della strada. Situazioni che rovinano una famiglia e addossano i costi delle cure alla collettività;
4. sia obbligatorio l'utilizzo del casco e del gilet retroriflettente, perché sono proprio i dati a evidenziare il numero incredibile d'incidenti perché all'imbrunire detti utenti della strada non sono ben percepibili.



Questi obblighi vanno ovviamente estesi ai bike-sharing urbani, così come i noleggiatori di moto e di autovetture sono obbligati alla fornitura del casco, all'installazione della cintura di sicurezza, alla fornitura dei gilet retroriflettenti e all'assicurazione del veicolo.

Agli eletti a governarci, la responsabilità di prevedere nel codice della strada per i ciclisti analoghe prescrizioni già previste per i motociclisti.

A tutti il diritto dovere di sollecitare il Governo e i parlamentari.

SUBITO
OCCORRE
SICUREZZA STRADALE
CONTATTI
50125 FIRENZE via di San Niccolò 21
055 2469343 - 328 8169174

Come tutelare la salute

Analisi e soluzioni per non esaurire e/o inquinare le risorse che abbiamo ricevuto in eredità

di Cinzia Ciolli



Prima di tutto precisiamo che non ci piace essere definiti "consumatori" perché prima di tutto siamo cittadini che hanno il diritto/dovere di intervenire per migliorare la qualità della vita e dell'ambiente che abbiamo ereditato. Cittadini che si rivolgono ai concittadini invitandoli a leggere con attenzione queste poche pagine contenenti analisi e richieste che non sono utopia e/o demagogia e/o una serie di ingenuità e sciocchezze modaiole ma trovano la base in studi, ricerche a livello mondiale, convegni (non ultimo il convegno LA TERRA GRIDA svolto a Pistoia il 19 gennaio 2019 che ha visto la partecipazione di importanti associazioni e ricercatori): richieste sono una necessità, la base di partenza per porre fine agli attacchi chimici al suolo, all'aria, all'acqua e, di conseguenza, a tutti noi.

Il tema è complesso perché si lega sia all'impatto antropico sia all'economia e richiede particolare attenzione.

Difatti, ci si scontra con posizioni agguerrite poiché funzionali a ben precisi interessi quali la riduzione e/o messa al bando di prodotti chimici di sintesi (business miliardario per pochi a livello internazionale) e al finanziamento per i ricercatori per monitorare la qualità del suolo, dell'acqua e dell'aria (individuerebbero i fattori inquinanti che consentono business miliardari a livello internazionale). Quotidiano lo scontro con lobby economiche che sovrastano il continuo progresso scientifico e si oppongono a un sistema di controllo pubblico aggiornato negli strumenti e adeguato nel numero degli addetti. Si affronta anche il tema del contenimento demografico (argomento tabù per molti e per chi vuole aumentare la popolazione per avere più mercato e arricchirsi) e l'obbligo per i detenuti al lavoro gratuito (i cosiddetti buonisti insorgono solo al sentirlo) quale risarcimento per le spese che la collettività sostiene per mantenerli, controllarli nonché risarcire i danni e le spese che hanno causato nel loro delinquere fino ad arrivare a sentenza.

È nostro diritto/dovere di cittadini informare il Governo (Governo dei cittadini e/o del Cambiamento come si è autodefinito), che pur essendo all'inizio del mandato, deve tutelare il suolo, l'aria, l'acqua e gli esseri umani, recuperando miliardi di euro, evitando dolori e salvando vite umane.

È bene premettere che non chiediamo il miracolo di interventi immediati perché i temi da trattare sono tecnici e implicano cambiamenti socioeconomici, pertanto, chiediamo l'attivazione di un tavolo tecnico, gestito secondo il metodo AGENDA 21 (tempi certi, trasparenza, decisione e politica finale). Per chi non conosce la procedura/metodo di AGENDA 21 può conoscerla leggendo gli articoli pubblicati sulla rivista inCAMPER numero 127 da pagina 137 a pagina 143, numero 89 da pagina 70 a pagina 75; numero 87 da pagina 8 a pagina 10 e in libera consultazione aprendo *www.incamper.org*.

Veniamo al tema e al problema. In Italia la maggior parte dei cittadini, quindi, tanto meno coloro che abbiamo eletto a rappresentarci, non percepiscono come EMERGENZA le centinaia di morti e le migliaia di ammalati a causa dell'inquinamento del suolo, dell'aria e dell'acqua. Non viene percepito questo enorme spreco di miliardi di euro perché i morti e i sofferenti sono dispersi sul territorio nazionale e perché la maggior parte dei cittadini è distratto da una comunicazione radiotelevisiva e cartacea che dà spazio ai delinquenti, ai fatti di cronaca, a concorsi a premi, alle telenovele eccetera. Per fare un esempio semplice: un criminale diventa subito conosciuto e famoso, moltissimi si ricordano il suo nome e cognome, mentre un numero irrisorio conosce il cognome e nome dei ricercatori del CNR (Consiglio Nazionale delle Ricerche), dell'ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale), degli studiosi che dal XVI secolo lavorano negli orti botanici italiani che sono famosi nel mondo e che sono una risorsa strategica per il nostro Paese. Il primo passo, quindi, spetta a tutti, a chi per primo legge e condividerà questo documento perché senza una coscienza nazionale sul cosa fare per cambiare, seguiteremo a sprecare miliardi di euro, assistere a morti e drammi famigliari causati principalmente dall'inquinamento che, invece, si può fermare. Per quanto detto, ricordiamo che, grazie allo sviluppo della tecnologia e ai continui studi dei ricercatori, in particolare quelli delle Università, del CNR e dell'ISPRA, qualsiasi cittadino che possa navigare in internet può conoscere gli effetti e le cause dell'inquinamento che strazia il territorio, rovina la loro salute nonché crea miliardi di danni all'economia pubblica e privata, ragion per cui è suo diritto/dovere agire subito e concretamente sollecitando per primo Governo e parlamentari nonché diffondendo a quanti ha in rubrica mail questo documento. Lo Stato siamo noi, quindi è preciso diritto/dovere di tutti intervenire per aumentare la conoscenza e la coscienza utile a porre le basi del cambiamento, cioè di pace tra esseri umani e ambiente, per lasciare in eredità ai nostri posteri un pianeta migliore di come lo abbiamo ereditato. Si tratta di fermare la guerra in atto che danneggia il suolo, l'aria e l'acqua, e per farlo dobbiamo conoscere la storia, i fatti e i numeri altrimenti nessun cambiamento è possibile, sarebbe solo demagogia.



L'acqua, risorsa e divertimento



Lentamente scoprire il bosco



La storia e le vigne

Per implementare la conoscenza occorre, in sintesi, elencare le cause strutturali occorse negli ultimi cento anni nel nostro Paese. Infatti, il territorio nazionale è passato:

1. Da 35 a oltre 61 milioni di bocche da sfamare e sostenere, aumentando in modo geometrico il dover smaltire rifiuti con interramento e/o inceneritori nonché subire il giornaliero sversamento di tonnellate di prodotti chimici nel suolo, nelle acque e nell'atmosfera (nel Neolitico la popolazione mondiale era stimata in 10 milioni di persone. Nel 1650 si arrivò a 500 milioni. Agli inizi del 1800, siamo arrivati a un miliardo di persone. Dopo cento anni arrivammo a 6 miliardi e oggi siamo arrivati a una popolazione mondiale di oltre 7 miliardi e 600 milioni).
2. Da 30 a 20 milioni di ettari di terreno utile per l'agricoltura, perdendone la pazzesca cifra di 10 milioni poiché abbandonati o cementificati proprio per dare una casa alle decine di milioni di abitanti nati nel frattempo. Inoltre, aprendo *www.istat.it/it/files//2012/07/sintesi.pdf* prendiamo atto che spariscono i contadini mentre sono in crescita le proprietà oltre i 30 ettari. Infatti, leggiamo: Alla data del 24 ottobre 2010 sono risultate attive in Italia 1.620.844 aziende agricole e zootecniche (-32,4% rispetto al 2000) con una dimensione media di 7,9 ettari di Superficie Agricola Utilizzata (SAU) (+44,2%). La SAU complessiva è pari a 12,9 milioni di ettari (42,8 % del territorio nazionale, in diminuzione del 2,5% rispetto al 2000), mentre la Superficie Totale (SAT) afferente alle aziende agricole è pari a 17,1 milioni di ettari (-9,0%). Negli ultimi dieci anni la diminuzione del numero di aziende si è concentrata tra le aziende di piccola e media dimensione (inferiori a 30 ettari), mentre quelle con 30 ettari e oltre di SAU risultano in numero crescente. In particolare, le aziende con meno di 2 ettari di SAU diminuiscono del 44,1% e rappresentano ora il 50,6% delle aziende italiane a fronte del 61,2% di dieci anni fa; le aziende con SAU compresa tra 2 e 9,9 ettari diminuiscono del 19,8% e rappresentano nel 2010 il 33,6% delle aziende italiane a fronte del 28,3% nel 2000; le aziende con SAU compresa tra 10 e 29,9 ettari diminuiscono del 4,9% e rappresentano oggi

il 10,3% del totale a fronte del 7,3% nel 2000. Al contrario, le aziende con 30 ettari e oltre aumentano sia in numero sia in superficie: nel 2010 esse rappresentano il 5,3% delle aziende italiane e coltivano il 53,8% della SAU nazionale, mentre nel 2000 erano pari al 3,1% e coltivavano il 46,9% della SAU.

3. Dalla coltivazione di migliaia di specie e sottospecie vegetali a poche monoculture che impediscono la rotazione, inficiando così la naturale rigenerazione dei terreni con la relativa perdita degli stessi. Utile per comprendere il tema agricoltura il documento *Contributi di approfondimento scientifico sull'agricoltura biologica da parte del Gruppo di docenti per la Libertà della Scienza*, aprendo *https://www.researchgate.net/publication/330729186_Contributi_di_approfondimento_scientifico_sull'agricoltura_biologica_da_parte_del_Gruppo_di_docenti_per_la_Liberta_della_Scienza_CON_ELENCO_DEI_351_SOTTOSCRITTORI_al_922019_-_NB_alcuni_sottoscrittori_*.
4. Da un prelievo contenuto di acque per l'essere umano e per l'industria e l'agricoltura a un prelievo micidiale dove l'essere umano ne utilizza il 5% e industria-agricoltura il 95%. Non solo, ma non si progettano e costruiscono sistemi differenziati per i cittadini (tubazioni per la fornitura di acqua potabile e tubazioni per la fornitura di acqua per i servizi quali docce, lavatrici, lavastoviglie, gabinetti, lavaggi pavimenti eccetera) separando l'acqua da bere dall'acqua per i servizi. Ancora oggi, infatti, spendiamo enormi risorse per potabilizzare l'acqua che poi viene usata per i servizi.
   Utile per comprendere i temi è aprire i seguenti documenti prodotti da:
   A) European Consumers:
   -*http://www.europeanconsumers.it/2019/02/10/la-normativa-acqua-che-fa-acqua-parte-2/.*
   -*http://www.europeanconsumers.it/2019/01/30/decreti-di-emergenza-e-contaminazione-ambientale/.*
   -*http://www.europeanconsumers.it/2019/01/26/esperienze-di-agroecologia-per-la-difesa-della-biodiversita-e-della-qualita-sociale/.*
   -*http://www.europeanconsumers.it/2019/01/07/la-deriva-dei-pesticidi/.*
   -*http://www.europeanconsumers.it/2018/12/16/european-consumers-pubblica-il-rapporto-sulle-aflatossine-nel-cibo/.*
   B) ARPA
   -*http://www.arpat.toscana.it/notizie/arpatnews/2019/018-19/fitofarmaci-criticita-elevata-nel-pistoiese.*
   -*http://www.arpat.toscana.it/documentazione/catalogo-pubblicazioni-arpat/andamento-della-contaminazione-da-fitofarmaci-nel-territorio-di-pistoia-anno-2017.*
   -*https://www.arpae.it/cms3/documenti/_cerca_doc/ ecoscienza/ecoscienza2018_6/Ecoscienza 2018_06.pdf.*
5. Alla micidiale fuga dalla terra, infatti, i lavoratori occupati in agricoltura rispetto alla popolazione:
   Nel 1881 erano il 61,8%.
   Nel 1911 furono il 58%.
   Nel 2017 calarono al 5,5% (circa 1 milione e 385 mila).
   I links utili:
   -*https://www.agricolturanews.it/i-numeri-2017-dellagricoltura-italiana/.*
   - *http://www.150storiaditalia.it/it/approfondimento/agricoltura.*
   - *http://amsacta.unibo.it/4525/1/WP756.pdf).*



Il sentiero nel frutteto



Il melograno, ricco di vitamina C e fenoli, utile per la prevenzione dai tumori e i problemi legati alla menopausa

6. Da una filiera alimentare corta (approvvigionamenti di animali allevati nel proprio territorio da piccoli allevatori) a una filiera complessa che si approvvigiona all'estero diventandone dipendente e/o in Italia attingendo da micidiali allevamenti intensivi a cui siamo costretti ad attingere a causa dell'aumento demografico. Allevamenti intensivi che, utilizzando antibiotici e ormoni per avere un reddito costante, trasformano il prodotto a danno del singolo e della collettività (per approfondire il tema aprire *https://www.saicosamangi.info/salute/farmaci-allevamenti.html*).
7. Da una filiera agroalimentare corta (approvvigionamenti di prodotti agricoli coltivati nel proprio territorio da piccoli agricoltori) a una filiera complessa che si approvvigiona da micidiali coltivazioni intensive estere e/o italiane diventandone dipendente (moltissime delle quali monocoltivazioni che depauperano i terreni e che vedono utilizzare tonnellate di prodotti chimici). Ovviamente occorre anche leggere chi ritiene utili le coltivazioni intensive (esempio la lettera della Prof. Elena Cattaneo, dal 30 agosto 2013 senatrice a vita, datata 7 dicembre 2018 in risposta al Dr. Michele Serra del quotidiano La Repubblica, consultabile aprendo *http://www.cattaneoinsenato.it/wp-content/uploads/2018/12/Lettera-E.-Cattaneo-a-Michele-Serra_2.pdf* e *http://www.cattaneoinsenato.it/agricoltura-biologica-la-maca-di-michele-serra-le-risposte-di-elena-cattaneo/*) perché la comunicazione deve essere completa per poter addivenire a scelte ponderate. Per avere una comunicazione completa leggere la replica alle convinzioni della senatrice aprendo *https://www.freedompress.it/cattaneo-contro-agricoltura-biologica-european-consumers-dimostra-bluff-scientifico/*.
8. Da poche centinaia di sostanze chimiche di sintesi a circa 100.000 immesse nell'ambiente e testate in minima parte per i loro effetti sulla salute. Tragico è l'impiego di fertilizzanti e pesticidi, 134.000 tonnellate/anno sui suoli agricoli italiani (dalla relazione della Dr. Patrizia Gentilini dell'Associazione Medici per l'Ambiente ISDE ITALIA al convegno *LA TERRA GRIDA* svolto a Pistoia il 19 gennaio 2019). Ciò senza che parallelamente i governi stanziassero fondi direttamente all'ISPRA e al CNR per il monitoraggio dei suoli, aria e acque di superficie e profonde. Approfondimento aprendo l'articolo *https://www.ilfattoquotidiano.it/2019/02/18/qualita-delle-acque-la-toscana-autorizza-luso-di-29-pesticidi-cosi-la-regione-da-il-cattivo-esempio/4974434/*.
9. Dall'avvento dell'agricoltura biologica all'assenza di leggi in modo che gli agricoltori siano detassati e solo assoggettarli a fine anno con le imposte sugli utili conseguiti (la **tassa** è un tributo che il singolo soggetto è tenuto a versare per l'acquisto di un bene e/o un servizio a prescindere dalla sua capacità contributiva pertanto il ricco la paga come il povero. Al contrario, l'**imposta** è il tributo che il singolo soggetto deve giustamente versare allo Stato in rapporto alla sua capacità contributiva, cioè agli utili conseguiti ogni anno).



L'alba di un nuovo millennio pieno di speranze e azioni

10. Dalle poche decine di migliaia di autoveicoli nel 1911 ai 49 milioni nel 2011, una crescita esponenziale che inquina e che dipende dal numero degli abitanti (raddoppiato in pari periodo) e dal fatto che i cittadini e le merci si devono muovere per creare sviluppo economico.
11. Dall'avvento delle plastiche i fiumi, i laghi e i mari sono diventati delle discariche. Ricordiamo che la plastica, cancerogena e xenoestrogenica, va vietata da tutti gli imballaggi alimentari anche perché, diventando microplastica, trattiene moltissimi pesticidi e altri fattori tossici che poi finiscono nelle catene alimentari.
    Links utili:
    - *http://www.ansa.it/canale_saluteebenessere/notizie/alimentazione/2018/10/23/non-piu-solo-in-cibimicroplastiche-ora-trovate-pure-in-uomo_0524efe7-bbee-4fbf-921c-47a6d6222f7f.html.*
    - *https://www.corriere.it/salute/sportello_cancro/18_giugno_12/bottiglie-lasciate-sole-plastica-riscaldata-provocano-cancro-809fe5c6-6e35-11e8-ab14-b8b0f50da5eb.shtml?refresh_ce-cp* e *http://www.ultimatv.it/2016/10/25/report-lancia-lallarme-plastica-ne-ingeriamo-troppa/* interessanti per le indicazioni inerenti il NON uso delle bottiglie d'acqua in contenitori di plastica esposti al sole, le precauzioni sull'utilizzo del microonde e i contenitori in plastica e l'acquisto di padelle in "pietra".
    -https://www.butac.it/pet-pvc-antimonio-bisfenolo-disinformazione/;
    -https://news.uniroma1.it/sites/default/files/_apm_files/Locandina-Interventi%20%28Finale%29.jpg. Convegno "*Un Mare di Plastica. Ecosistema, ambiente, economia e salute. Tutto è a rischio*".



L'ippocampo, una delle meraviglie del mare

12. da progetti per il verde urbano a onerosi interventi per la sostituzione di piante e con potature e abbattimenti che sono sconfitte economiche e culturali. Il verde urbano è progettazione, quindi, ciclicamente chi gestisce il territorio deve presentare dei progetti sui servizi ecosistemici (tipo funzioni sanitarie: cercando di ridurre il livello di polline nell'aria, funzioni estetico-paesaggistiche, identitarie, ricreative, ecologiche eccetera) redatti in modo da creare partecipazione e per decidere, in modo razionale, seguendo la seguente traccia:
    - **Modalità di espressione** (Il progetto deve essere redatto in un linguaggio idoneo alla comprensione della scuola dell'obbligo).
    - **Fattori contingenti che possono aiutare od ostacolare** (Adozione di un metodo utile per isolare incapaci e perditempo).
    - **Dimensione** (Se il testo è troppo lungo è ingestibile mentre se è troppo corto è ingannevole).
    - **Mezzi** (Utilizzare per aumentare il bagaglio conoscitivo mail, siti internet, Google Documents, Skydrive eccetera).
    - **Idea generatrice della proposta** (Chi lo propone).
    - **Esperienze** (Verificare se lo scopo del progetto e/o il progetto stesso è già stato presentato e/o oggetto di analisi da parte di altri).
    - **Finalità** (Quali sono le finalità).
    - **Portata** (Rappresentare una proposta veritiera, completa, aggiornata e sufficientemente dettagliata).
    - **Collocazione temporale** (Quali sono i tempi per la conclusione dell'analisi del progetto).
    - **Fasi** (Chi partecipa e in quali tempi).
    - **Tempi** (Data ultima per il varo del progetto e/o la scelta delle opzioni qualora vi fossero più soluzioni).
    - **Collocazione spaziale** (Dove inserire e/o inviare il progetto per l'analisi di chi vi partecipa).
    - **Previsioni di costi e ricavi** (Rappresentare sia i costi sia i ricavi).
    - **Verifiche** (Descrivere come si attivano le verifiche per poter valutare se il progetto ha avuto o non avuto successo).



CRITERI PER PROGETTARE IL VERDE URBANO

L'opera *Giardini senza polline come realizzarli*, composta di due volumi, offre ai tecnici e a tutti coloro che amano il verde, utili informazioni per ridurre al minimo la proliferazione indiscriminata del polline e i conseguenti effetti collaterali come, nel caso di forti concentrazioni, la sensibilizzazione di soggetti sani. I libri sono inoltre corredati da utili schede che descrivono oltre duecento piante che non emettono polline.

Francesco Zangari
Zangari Editore
www.giardinisenzapolline.com - zangari.francesco@gmail.com

I fatti elencati impongono che è diritto/dovere di tutti il sollecitare uno studio nazionale e in tutte le nazioni dell'Unione Europea per definire quale impatto antropico è sostenibile per mantenere o migliorare l'ambiente.
Il definire detto impatto è l'unica strada perché ogni governo possa attivare una politica demografica atta a diminuire la crescita della popolazione e programmare le politiche inerenti all'immigrazione.



I fatti elencati ci obbligano a chiedere al nostro Governo e ai nostri parlamentari di varare una serie di norme per:

A) Detassare tutti i lavori e gli acquisti di chi, quale prima abitazione già esistente, la restauri e/o la renda antisismica.

B) Togliere gli incentivi economici alle produzioni intensive e obbligarli per ogni modifica del territorio al relativo COSTO DI RIPRISTINO, in modo da consentire il ripristino del terreno nel caso le modifiche si rilevino errate oppure non più desiderate dalle future generazioni.

C) Prevedere uno stanziamento di fondi strategici destinati all'ISPRA e al CNR per il monitoraggio dei suoli, aria e acque di superficie e profonde.

D) Detassare gli agricoltori e gli allevatori che attivano la bioagricoltura e assoggettarli a fine anno con le imposte sugli utili conseguiti, prevedendo almeno un sopralluogo all'anno, eseguito da un tecnico del servizio pubblico, per verificare se le coltivazioni sono veramente coltivate nel rispetto delle norme inerenti alla bioagricoltura. **NOTA:** Prendiamo il recente caso dei produttori di latte in Sardegna. Ci hanno scritto: *Come mai loro si lamentano di non riuscire a coprire i costi cedendo il loro latte a 0,55 euro/litro se io posso acquistare latte tedesco sullo scaffale a 0,70 euro litro? Premesso che non credo proprio che il latte tedesco, a fine lavorazione, sia significativamente peggiore... Non c'è forse una carenza organizzativa e tecnica del sistema produttivo sardo?* Gli abbiamo risposto: **Il problema è che i nostri agricoltori e allevatori, rispetto ad altre nazioni, sono massacrati da un sistema fiscale che gli impedisce di essere competitivi, quindi, occorre che siano defiscalizzati e che paghino le imposte solo sugli utili di fine anno e con una compensazione ogni 10 anni in modo che, se gli succede qualcosa che gli impedisce di produrre, siano rimborsati.** Ci hanno scritto: *La cultura del piccolo e della filiera corta non ha un'applicazione universale, attenzione!* Gli abbiamo risposto: **Certamente ma la filiera corta è la prassi da premiare detassandola perché inquina di meno visto che la movimentazione e trasporto delle merci ne peggiora la qualità e produce inquinamento.**

E) Incentivare i progetti locali che, installando doppie tubazioni, differenzino le condutture dell'acqua da bere da quella utilizzabile per i servizi che ovviamente non ha bisogno di costosi trattamenti.

F) Promuovere la messa a dimora del verde urbano che ha alla base un progetto sui *servizi ecosistemici*, deliberando seguendo il metodo AGENDA 21 nel confrontarsi con i cittadini.

G) Impegnare i detenuti, quale risarcimento per il costo della loro detenzione, a lavorare gratuitamente perché la passiva espiazione della pena è barbarie. Utilizzarli per ripristinare i muretti a secco, i vecchi percorsi del pane e del sale, i sentieri antifiamma e collegarli alle viabilità minori, alle mulattiere, alle strade forestali. Utilizzarli sulle nostre montagne per creare un'Autostrada Verde percorribile a piedi, in bicicletta, a cavallo, con ai lati parcheggi attrezzati collegati tra loro dal trasporto pubblico. In sintesi, mettere in campo un concreto progetto teso a rieducare chi ha commesso un crimine al vivere civile, al lavoro, avvicinandoli al turismo, alla flora, alla fauna, alla riscoperta delle radici culturali. Si tratta di mettere in moto delle risorse che sono ferme e ci costano milioni di euro.



Parco giardino Sigurtà, un mondo prezioso da esplorare con lentezza

H) attivare un tavolo tecnico, secondo il metodo AGENDA 21, per:
- Addivenire alla riforma della procedura di approvazione dei pesticidi. In particolare, vietare l'uso del glifosato prendendo atto dei risultati della ricerca dello IARC (Agenzia Internazionale per la Ricerca sul Cancro che fa parte dell'OMS) che nel 2015 ha dichiarato che il glifosato è probabile cancerogeno (monografia su glifosate aprendo *https://www.iarc.fr/featured-news/media-centre-iarc-news-glyphosate/*). Vale quindi il concetto di precauzione, non le opinioni dei singoli come abbiamo letto aprendo *https://sinapsimag.it/glifosato-monsanto-canada-bayer-opinione-pubblica/*.
- Fissare degli obiettivi di riduzione graduali e obbligatori per tutta l'Unione Europea sull'uso e poi abbandono dei pesticidi di sintesi chimica, finanziando la ricerca per prodotti migliori e lotta biologica alla pari della ricerca tecnologica.
- Campagne informative per far conoscere in modo corretto:
  - I significati di miglioramento genetico (tradizionale, partecipativo, utilità, scopi ecc.).
  - L'agrobiodiversità (importanza della salvaguardia di varietà antiche e locali; loro importanza nel territorio di riferimento).
  - L'importanza dei microrganismi.
  - La conservazione del germoplasma (esempio: semi o tessuti con particolari caratteristiche di durata, varietà e tipicità; ma anche cosa si sta facendo negli orti botanici per una sua conservazione a lungo termine).
  - I princìpi agroecologici da applicare non solo a livello di autoproduzione (non lavorazione del suolo, pacciamatura, policoltura, uso di microrganismi eccetera) confrontandoli con le varie metodiche sui diversi parametri (cattura di CO_2, uso di agrochimici, fertilità del suolo, dipendenza dai combustibili fossili).
  - Le esperienze virtuose di sistemi alternativi per la coltivazione di frutta e verdura che abbiano anche un impatto occupazionale (per esempio *www.ortobioattivo.com*), spreco alimentare (dove intervenire).
  - Il rapporto coltivazione salute (cosa coltivare e come).
  - Gli elementi di ecologia della nutrizione (impatto ambientale delle varie colture, allevamenti, metodi agronomici).
  - Il controllo biologico di fitopatologie e infestanti.
  - L'editing genetico, "priming" nel trattamento delle fitopatologie, eccetera (*Keywords: Microbial Consortia, Plant Biostimulants, Gene-editing, plant immunity*).

A chi non crede che si possa cambiare, chi pensa *ho già dato, ci pensino gli altri,* oppure *sono troppo impegnato in altri temi*, e scorda che può perdere il lavoro, la pensione e la salute (visto che mangia e respira ogni giorno), ecco, a tutti loro dedico le sentite parole di Martha Medeiros:

Lentamente muore chi diventa schiavo dell'abitudine, ripetendo ogni giorno gli stessi percorsi, chi non cambia la marca, chi non rischia e cambia colore dei vestiti, chi non parla a chi non conosce.

Muore lentamente chi evita una passione, chi preferisce il nero su bianco e i puntini sulle "i" piuttosto che un insieme di emozioni, proprio quelle che fanno brillare gli occhi, quelle che fanno di uno sbadiglio un sorriso, quelle che fanno battere il cuore davanti all'errore e ai sentimenti.

Lentamente muore chi non capovolge il tavolo, chi è infelice sul lavoro, chi non rischia la certezza per l'incertezza, per inseguire un sogno, chi non si permette almeno una volta nella vita di fuggire ai consigli sensati.

Lentamente muore chi non viaggia, chi non legge, chi non ascolta musica, chi non trova grazia in se stesso.

Muore lentamente chi distrugge l'amor proprio, chi non si lascia aiutare; chi passa i giorni a lamentarsi della propria sfortuna o della pioggia incessante.

Lentamente muore chi abbandona un progetto prima di iniziarlo, chi non fa domande sugli argomenti che non conosce, chi non risponde quando gli chiedono qualcosa che conosce.

Evitiamo la morte a piccole dosi, ricordando sempre che essere vivo richiede uno sforzo di gran lunga maggiore del semplice fatto di respirare. Soltanto l'ardente pazienza porterà al raggiungimento di una splendida felicità.

(A morte devagar/Lentamente muore, 2000*)*



Parco giardino Sigurtà, un bellissimo spazio da guardare e per guardarsi dentro


Rivista bimestrale • www.nuovedirezioni.it
NuoveDirezioni
CITTADINO E VIAGGIATORE
58
marzo-aprile 2020
Esemplare gratuito fuori commercio privo di pubblicità a pagamento

INQUINAMENTI E CONVENIENZE

Moltissimi scrivono e telefonano alla redazione perché, a causa dei blocchi alla circolazione stradale, siano essi momentanei o permanenti, sono costretti a vendere a prezzo stracciato il proprio veicolo e/o a portarlo direttamente alla demolizione.
La lobby dei fabbricanti di autoveicoli è riuscita fino a oggi a far emanare blocchi alla circolazione stradale nonostante il flusso veicolare influisca solo per il 25% all'inquinamento (*vedi il flop del blocco alla circolazione stradale attivato a Roma che comprendeva addirittura i veicoli euro 6 e leggi le spiegazioni degli studiosi a pagina 28 e 37 di questo numero*). La suddetta lobby ci riesce perché i cittadini colpiti non si ribellano.
Tornando all'inquinamento atmosferico prodotto dalla circolazione stradale, una buona parte è da addebitare a chi gestisce i Comuni perché, a quanto ci risulta, nessuno dei 7.914 sindaci italiani si è dotato degli strumenti essenziali per organizzare la circolazione e sosta dei veicoli quali: il Catasto Informatizzato delle strade, il Catasto Informatizzato della segnaletica stradale e il Piano Urbano del Traffico per monitorare, ogni giorno, 24 ore su 24, chi e con quali veicoli entra ed esce dal territorio. La scusa che sentiamo da decenni è che non hanno le risorse per attivare detti strumenti. Nel contempo, però, rifuggono la soluzione semplice, pertanto rivoluzionaria, di eliminare circa 7.000 sindaci accorpando i Comuni in modo che ci sia un minimo di 35.000 abitanti per ogni comune, lasciando attivi nei comuni accorpati gli sportelli per gli utenti. Milioni di euro di risparmio ogni anno da investire nei Comuni rimasti per attivare quanto sopra proposto.
Per quanto detto, è possibile e doveroso intervenire; ma il vero cambiamento è nelle mani del 40% dei nostri concittadini che da anni disertano le urne, lasciandosi governare da una minoranza. Sono loro che possono cambiare, cogliendo l'occasione delle prossime elezioni, recandosi al proprio seggio elettorale per dare il loro voto a chi nel programma ha come primi obbiettivi di:

1. impedire i blocchi della circolazione stradale che impoveriscono inutilmente i cittadini e l'economia del paese senza un effettivo e dimostrato miglioramento della qualità dell'aria;
2. intervenire censendo e monitorando gli altri fattori che producono la maggior parte dell'inquinamento atmosferico, varando tempestive normative per impedir loro di proseguire a inquinare l'aria che è proprietà di tutti;
3. impedire che il pagamento di un tributo consenta di circolare in caso di blocco della circolazione stradale, perché non deve passare il concetto che basti pagare per essere liberi d'inquinare;
4. istituire l'obbligo al Catasto Informatizzato delle strade, al Catasto Informatizzato della segnaletica stradale e al Piano Urbano del Traffico per monitorare chi entra ed esce dal territorio;
5. sanzionare immediatamente i gestori della strada che, solo per sottrarre milioni di euro ai cittadini, con provvedimenti illegittimi installano autovelox e dipingono stalli di sosta a pagamento. Se è giusto che le amministrazioni pubbliche (gestori della strada) pretendano dai cittadini il rispetto delle leggi, è altresì inaccettabile che siano poi loro stesse a emanare ordinanze locali in violazione di legge, approfittando del fatto che è troppo oneroso per i cittadini presentare i ricorsi e attendere per anni le sentenze.

È importante ricordare di essere pazienti, di non disperarsi dinanzi a un disinteresse diffuso, di agire sempre con il pessimismo dell'intelligenza e l'ottimismo della volontà.

Pier Luigi Ciolli

Clima e inquinamento

Via l'onda emotiva e i dogmi radicati: per farsi un'idea propria, leggere le analisi degli studiosi sulle azioni da fare

di Pier Luigi Ciolli

Oggi la maggior parte dei cittadini può accedere a Internet per acquisire un bagaglio conoscitivo enorme su qualsiasi argomento. Nonostante ciò, assistiamo ogni giorno a interventi sugli inquinamenti che hanno alla base un'ignoranza micidiale e dogmi sconfessati dagli studiosi.
Inoltre, assistiamo alla spettacolarizzazione e strumentalizzazione di chiunque si alzi la mattina (per esempio una ragazza come Greta Tintin Eleonora Ernman Thunberg) per ergersi a riferimento dello sviluppo sostenibile e contro il cambiamento climatico con slogan che nulla portano a migliorare il bagaglio conoscitivo degli altri, creando una disinformazione capace di distrarre dalle analisi e soluzioni da adottare.
In queste pagine continueremo a divulgare, su ogni argomento, gli studi che possono fornirci le basi per approfondire adeguatamente la nostra conoscenza e le analisi utili a formare in ciascuno di noi un'idea e a determinare la conseguente azione politica per migliorare la qualità della vita nostra e dei nostri figli e nipoti. Prendiamo atto dalla breve relazione che segue, redatta dal Prof. Luciano Lepri (*esimio ricercatore, che, tra l'altro, ha fornito un valido contributo nel libro GETTA UN SEME, indicando le precauzioni per realizzare e coltivare orti e giardini sostenibili senza incorrere in sgradite sorprese. Il libro è scaricabile gratuitamente aprendo www.nuovedirezioni.it*) delle seguenti considerazioni:

1) Per l'Italia è urgente affrontare, anche con procedure straordinarie, i problemi connessi al dissesto idrogeologico del paese e alla protezione dei territori e popolazioni soggette agli effetti negativi dei cambiamenti climatici. I finanziamenti dovrebbero essere destinati a mettere in sicurezza il Paese, considerato anche che l'Italia è uno dei paesi industrializzati più virtuosi al mondo dal punto di vista ambientale, riducendo il costo della bolletta elettrica per i cittadini e le imprese, eliminando la voce "oneri di sistema", destinati a incentivare le energie rinnovabili.



Il globo terrestre in forma di mappamondo

2) Viviamo oggi in un ottimo climatico che ricorda quello a cavallo dell'anno mille, noto come Medioevo caldo, o duemila anni addietro, denominato periodo Romano, pertanto, occorre ricordare che i cambiamenti climatici sono conseguenti a:
   - Cicli paleoclimatici dovuti ai cambiamenti della geometria orbitale della terra (eccentricità, inclinazione e oscillazione dell'orbita) con periodi di diecimila e centomila anni,
   - Cicli dell'attività solare con periodi di decine, centinaia e migliaia di anni,

- Gas serra e aerosol, sia di origine naturale che antropica, i quali determinano un processo di feedback climatico o, come le nubi, determinano complessivamente un raffreddamento dell'atmosfera,

pertanto, non può essere attribuito all'anidride carbonica, almeno in massima parte, l'aumento di temperatura del pianeta che si rileva da centocinquanta anni a questa parte. Ne consegue che la scelta di puntare a energie sempre più pulite è corretta, in quanto dobbiamo preservare l'acqua che beviamo e l'aria che respiriamo, ma dovrebbe essere perseguita considerando anche il rapporto costi/benefici.

3) Il gas naturale emette fra il 42% ed il 50% in meno di anidride carbonica rispetto ai vari tipi di carbone e fra il 20% e il 30% in meno a seconda del tipo di olio combustibile, pertanto è importante ultimare il nuovo gasdotto, noto come TAP, in Puglia, e aumentare le ricerche di nuovi giacimenti di gas naturale, aumentare la produzione di biogas dalla frazione umida od organica dei rifiuti.
4) L'incentivazione delle energie rinnovabili deve essere perseguita con giudizio tenendo in considerazione il rapporto costi/benefici, evitando di ripetere errori come quelli derivanti dall'aumento abnorme e scarsamente controllato della combustione a biomassa legnosa per il riscaldamento domestico. Infatti, L'aumento abnorme della combustione di biomassa legnosa in Italia non ha inciso minimamente sulla situazione climatica del pianeta ma ha determinato, come "danno collaterale", il peggioramento della qualità dell'aria nei centri urbani aumentando in maniera significativa il particolato fine (PM10 e PM2,5) nei mesi invernali e si continua ancora a legiferare come se il maggiore responsabile dell'inquinamento urbano sia sempre il traffico veicolare.
5) I veicoli elettrici che, sicuramente riducono le concentrazioni degli inquinanti nelle aree urbane, aumentano il consumo di energia elettrica di conseguenza il consumo di combustibili fossili. Pertanto, occorre incentivarne l'acquisto ma non impedire la circolazione ai veicoli esistenti visto il loro marginale impatto negli inquinamenti mentre la loro rottamazione, oltre a un grave danno economico ai cittadini, comporta il trasformarli in rifiuti da dover smaltire, quindi inquinare.

Riportiamo di seguito lo studio del Prof. Luciano Lepri, già docente di Chimica dell'Ambiente presso l'Università di Firenze.



Villa Adriana a Tivoli

Breve relazione redatta dal Prof. Luciano Lepri

CENNI ESSENZIALI SULL'INQUINAMENTO ATMOSFERICO

Per un efficace miglioramento della qualità dell'aria ambiente occorre in primo luogo sapere di cosa stiamo parlando, iniziando dalla vigente legge per il miglioramento della qualità dell'aria in Europa (d.lgs. 155/2010) che stabilisce gli obbiettivi di qualità dell'aria per la tutela della salute per polveri fini, ossidi di azoto e di solfo, benzene, ozono, piombo, nichel ed arsenico, solo per citare i più comuni. Dal 1996, anno nel quale la Comunità Europea (CE) emanò la prima Direttiva Madre sulla qualità dell'aria ambiente in Europa (Direttiva 96/62/CE, recepita dal decreto legislativo N. 351/1999), il livello degli inquinanti è progressivamente diminuito in seguito allo sviluppo tecnologico (autoveicoli da euro 0 a euro 6) e al miglioramento della qualità dei combustibili fossili.

Un grande contributo al miglioramento della qualità dell'aria è venuto dal crescente impiego del gas naturale, soprattutto per il riscaldamento domestico; ulteriori miglioramenti deriveranno dall'implementazione dei veicoli alimentati a gas e ibridi (benzina più elettrico), mentre si stanno facendo strada quelli completamente elettrici che, sicuramente, ridurranno ulteriormente le concentrazioni degli inquinanti nelle aree urbane ma aumenteranno il consumo di energia elettrica a livello nazionale e, di conseguenza, di combustibili fossili.

L'incentivazione delle energie rinnovabili dovrebbe essere perseguita con giudizio tenendo in considerazione il rapporto costi/benefici ed evitando di ripetere errori come quelli derivanti dall'aumento abnorme e scarsamente controllato della combustione a biomassa legnosa per il riscaldamento domestico.

In sostanza ogni cittadino che vuole contribuire al miglioramento della qualità dell'aria dovrebbe acquisire autoveicoli euro 6 di ultima generazione, a gas naturale o ibridi e, per il riscaldamento domestico, utilizzare gas naturale o pompe di calore. Nell'acquisto di caminetti o stufe a biomassa legnosa si dovrebbero scegliere quelle a 5 stelle di ultima generazione, sapendo comunque che le loro emissioni sono ancora molto elevate rispetto alle caldaie a gas.

RAPIDA INTRODUZIONE SUI CAMBIAMENTI CLIMATICI

L'aumento della temperatura della Terra, per un totale di 0,9 gradi centigradi in centocinquanta anni, comporta cambiamenti climatici significativi.

Per quanto riguarda le cause di questo aumento, non convincono i modelli dell'IPCC, organismo dell'ONU, che attribuiscono tale aumento esclusivamente alle emissioni di anidride carbonica da combustibili fossili, in quanto non sono in grado di riprodurre le note oscillazioni climatiche (periodi di riscaldamento/raffreddamento) di circa 60 anni osservate dal 1850 a oggi.

Tuttavia, indipendentemente da quali siano le vere cause di questi cambiamenti climatici (naturali, antropiche o entrambi) è molto probabile che l'aumento della temperatura del pianeta proseguirà anche in questo secolo; potranno cambiare eventualmente l'entità e le modalità dell'aumento.

L'ulteriore aumento delle temperature renderà coltivabili terreni dell'emisfero boreale, oggi ghiacciati, ma per l'Italia è urgente affrontare, anche con procedure straordinarie, i problemi connessi al dissesto idrogeologico del paese e alla protezione dei territori e popolazioni soggette agli effetti negativi dei cambiamenti climatici.

Ma si dovrebbe proseguire nell'attuale politica d'incentivazione delle energie rinnovabili?

A mio parere no, in quanto i finanziamenti dovrebbero essere destinati a mettere in sicurezza il Paese, considerato anche che l'Italia è uno dei paesi industrializzati più virtuosi al mondo dal punto di vista ambientale. Potremmo pertanto ridurre il costo della bolletta elettrica per i cittadini e le imprese eliminando la voce "oneri di sistema", destinati a incentivare le energie rinnovabili.

I CAMBIAMENTI CLIMATICI

Occorre ricordare che i cambiamenti climatici sono conseguenti a:

1) **Cicli paleoclimatici dovuti ai cambiamenti della geometria orbitale della terra (eccentricità, inclinazione e oscillazione dell'orbita) con periodi di diecimila e centomila anni.**

Processi astrofisici e teoria di Milankovitch elaborata fra il 1920 ed il 1941.

Questa teoria prevede periodici e straordinari cambiamenti climatici della Terra con glaciazioni, intervallate da periodi interglaciali. Milankovitch sostiene che il fattore determinante le ere glaciali non sia l'insolazione totale del globo ma l'insolazione estiva dell'emisfero boreale a elevate latitudini.

Questa teoria è stata suffragata, all'inizio degli anni duemila, dagli studi effettuati in Antartide sulle carote di ghiaccio da numerosi ricercatori che hanno messo in evidenza la stretta correlazione esistente fra l'intensità della suddetta radiazione solare e i cambiamenti climatici risultanti dalle analisi delle carote di ghiaccio. Negli ultimi 800.000 anni si sono succedute ere glaciali aventi una durata di circa 100.000 anni, intervallate da periodi interglaciali di circa 10.000 anni. L'aumento di anidride carbonica nell'atmosfera è stato riscontrato NON prima dello scioglimento dei ghiacciai o contemporaneamente ad esso MA circa 600 anni dopo, in conseguenza dell'aumento della temperatura degli oceani, che contengono molta più anidride carbonica dell'atmosfera.

2) **Cicli dell'attività solare con periodi di diecine, centinaia e migliaia di anni.**

Processi astronomici: cicli dell'attività solare e macchie solari (sunspots).

I processi astrofisici non sono in grado di spiegare le variazioni climatiche osservate durante i periodi interglaciali. Sono variazioni naturali del clima tipo 9,1/10,4/20/60/115/1000 anni e oltre. Tali oscillazioni si ritrovano tra le risonanze stabili del sistema solare (Sole, Luna, Giove e Saturno) e suggeriscono un'origine astronomica delle suddette oscillazioni. Circa trecento anni fa, venne messa in evidenza la relazione esistente fra "attività solare" e macchie solari e dal 1851 la presenza di cicli di undici anni (Schwabe cicle).

L'attività solare, nel suo insieme, comprende i campi magnetici solari, i brillamenti e il vento solare con i campi magnetici che cambiano verso ogni undici anni. Durante ogni ciclo l'attività magnetica aumenta da un minimo a un massimo per poi tornare a un minimo. Alcuni ricercatori ipotizzano una relazione fra minimi solari prolungati e raffreddamento della Terra. Il "Minimo di Maunder" è il nome del periodo di tempo che va dal 1645 al 1715 (70 anni) e che fu caratterizzato da un'attività solare molto scarsa, ovvero un periodo in cui il numero massimo di macchie solari divenne estremamente basso (meno di 50) per molti cicli undecennali successivi (minimi solari prolungati). Questo periodo anomalo coincide con la temperatura più bassa determinata durante la "mini glaciazione", iniziata dopo il 1400 e terminata alla fine del 1700, durante la quale i ghiacciai si estesero rapidamente fino a coprire una superficie maggiore di quella attuale, dopo il loro ritiro avvenuto nel periodo noto come "Medioevo caldo" (intorno all'anno mille, fra l'800 e il 1300). Nel periodo caldo (ottimo climatico, con temperature cresciute di oltre 1 grado) i ghiacciai si ritirarono, molto più di adesso, soprattutto nel Nord Europa (in Inghilterra veniva coltivata la vite), e la Groenlandia apparve talmente lussureggiante da essere chiamata, dal vichingo Eric il rosso, che la scoprì nel 980, "Terra verde". Si suppone che durante il Minimo di Maunder il Sole si sia espanso e la sua rotazione sia stata rallentata diventando più freddo. Il motivo dell'espansione non è ancora noto ma potrebbe essere un normale ciclo di attività. Le oscillazioni del sistema solare, associate alle oscillazioni oceaniche e alle variazioni naturali e antropiche della composizione dell'atmosfera terrestre sono ritenute dagli esperti le cause delle variazioni climatiche osservate durante le ere interglaciali, compresa quella attuale. L'aumento della temperatura del pianeta a partire dal 1850, infatti, procede non in maniera lineare ma con cicli di riscaldamento/raffreddamento della durata di circa 60 anni con un incremento complessivo di 0,9 gradi centigradi. Viviamo oggi in un ottimo climatico che ricorda quello a cavallo dell'anno mille, noto come Medioevo caldo, o duemila anni addietro, denominato periodo Romano.

3) **Gas serra e aerosol, sia di origine naturale che antropica, i quali determinano un processo di feedback climatico o, come le nubi, determinano complessivamente un raffreddamento dell'atmosfera.**

All'inizio dell'era interglaciale (12.000 anni addietro) e fino a qualche centinaio di anni fa, la concentrazione dell'anidride carbonica nell'atmosfera si aggirava intorno ai 280 ppm. Nel 1900 era salita a 300 ppm, nel 2000 a 368 ppm e, attualmente (maggio 2019), ha raggiunto il valore di 415 ppm. Tralasciando il ruolo fondamentale del vapore acqueo, fra i rimanenti gas serra l'anidride carbonica pesa per l'82%, il metano per il 9% e gli ossidi di azoto il 6%. Mentre è evidente che l'aumento antropico dell'anidride carbonica ha determinato un significativo sbilanciamento del ciclo del carbonio, molto più complesso risulta valutare gli effetti sul clima innescati dal suo aumento, in quanto occorrerebbe almeno conoscere bene il contributo del vapore acqueo sotto forma di aerosol (nubi), che ha una concentrazione nell'atmosfera di migliaia di volte superiore a quella dell'anidride carbonica e il cui effetto complessivo comporta un raffreddamento dell'atmosfera.

Può essere attribuito all'anidride carbonica, almeno in massima parte, l'aumento di temperatura del pianeta che si rileva da centocinquanta anni a questa parte? È convinta di questo l'ONU con il suo IPCC (Intergovermental Panel on Climate Change), che ritiene l'anidride carbonica responsabile al 90% dell'aumento di temperatura osservato fino al 1970 e al 100% dal 1970 ad oggi (quindi di origine antropica). Viene anche stimato entro questo secolo un aumento di temperatura compreso fra 4 e 5 gradi centigradi. Da qui la guerra dell'ONU ai combustibili fossili. Gli esperti, che non condividono questa teoria, ritengono che l'IPCC abbia sottostimato il ruolo fondamentale dei processi astronomici associati alle oscillazioni oceaniche oltre che della copertura nuvolosa della Terra. Viene inoltre rilevato il fallimento dei modelli dell'IPCC nel riprodurre le note oscillazioni climatiche di circa 60 anni osservate dal 1850 ad oggi. Le suddette oscillazioni sono state responsabili di un periodo di riscaldamento (1850-1880), seguito da un periodo di raffreddamento (1880-1910), da un successivo riscaldamento (1910-1940), una sostanziale stabilità (1940-1970), ancora un riscaldamento (1970-2000) e, di nuovo, una sostanziale stabilità fra il 2000 e il 2018, con l'unica eccezione rappresentata dall'aumento di temperatura avvenuto fra il 2015 e il 2016 e attribuito alla corrente oceanica El Niño. Da rilevare che i modelli dell'IPCC prevedevano un aumento di 0,2 gradi a decennio, per un totale di quasi 0,4 gradi, fra il 2000 e il 2018. **I modelli IPCC falliscono** non solo nel riprodurre gli andamenti osservati prima e dopo l'ultimo periodo di riscaldamento (1970-2000) ma anche durante il Medioevo caldo o il periodo Romano quando l'anidride carbonica era ai livelli preindustriali. Secondo alcuni ricercatori, che sostengono il ruolo fondamentale delle oscillazioni del sistema solare abbinate alle oscillazioni oceaniche sui cambiamenti climatici, il 50% di aumento della temperatura fra il 1970 ed il 2000 è legato a processi naturali e **quindi si dimezza il ruolo di quelli antropici**. Essi prevedono un aumento modesto delle temperature fino al 2040 e un incremento inferiore a 2 gradi entro questo secolo. (Prof. Nicola Scafetta, *www.torricelliana faenza.it/w/wp-content/uploads/2019/01/Atti-Convegno-Clima-definitivo.pdf*).

Applicando il modello IPCC agli ultimi 150 anni, si sarebbe dovuto osservare, in base all'aumento di anidride carbonica riscontrato nel suddetto periodo (da 300 ppm del 1900 ai 415 ppm attuali), solo un aumento di 0,3 gradi centigradi invece di 0,9 gradi effettivi, a dimostrazione che il contributo antropico è sovrastimato.

Un modello è valido solo se riproduce correttamente l'andamento climatico della Terra ricostruito in base ai dati sperimentali e il modello dell'IPCC non lo riproduce. Purtroppo, invece di approfondire una tematica così complessa fra tutti gli esperti che hanno idee anche diverse sull'argomento, è stato deciso da parte dell'ONU (e, purtroppo, non solo dell'ONU) di considerare un dogma le previsioni dell'IPCC, di minimizzare le argomentazioni degli esperti che non la pensano come loro (tacciati di scetticismo e addirittura di "negazionismo"), additando i combustibili fossili come unici responsabili dei futuri immancabili disastri, fino alle estinzioni di massa profetizzate da Greta Thumberg all'ONU. La scelta di puntare a energie sempre più pulite è corretta, in quanto dobbiamo preservare l'acqua che beviamo e l'aria che respiriamo, ma dovrebbe essere perseguita considerando anche il rapporto costi/benefici. Infatti, l'Italia è uno dei paesi industrializzati più virtuosi e possiamo fare ben poco in merito al contenimento dell'anidride carbonica se la Cina e l'India, che insieme rappresentano quasi la metà della popolazione mondiale, non cambiano rotta drasticamente e rapidamente (ma non lo fanno per ragioni economiche, come anche gli USA).

OSSERVAZIONI SUL PIANO ENERGETICO NAZIONALE

I combustibili fossili non sono tutti eguali dal punto di vista ambientale e, in particolare, dell'emissione di anidride carbonica. Considerando i grammi di anidride carbonica emessi per produrre 1 kWh di potenza (350-400 gr per i vari tipi di carbone; 240-260 gr per i diversi oli combustibili e 200 gr per il gas naturale) si ricava che, **a parità di potenza prodotta**, il gas naturale emette fra il 42% ed il 50% in meno di anidride carbonica rispetto ai vari tipi di carbone e fra il 20% e il 30% in meno a seconda del tipo di olio combustibile. Il Piano Energetico Nazionale dell'Italia si basa sull'impiego crescente del gas naturale come combustibile per la produzione di energia elettrica, termica e nel settore dei trasporti. A questo scopo sono stati realizzati alcuni rigassificatori davanti a porti italiani situati in posizione strategica per l'attracco delle navi metanifere e per rifornire adeguatamente di gas il paese, ed è in fase di ultimazione il nuovo gasdotto, noto come TAP, in Puglia. Occorre diversificare quanto più possibile l'approvvigionamento di questa importante materia prima, oltre che aumentarne le ricerche di gas naturale, per non dipendere da alcun paese straniero in maniera determinante. Parimenti sono state fortemente incentivate le energie rinnovabili (nel 2016 abbiamo raggiunto il 17,4% di quota rinnovabili, ulteriormente aumentata a 17,7% nel 2017 secondo gli ultimi dati del MISE, anticipando di quattro anni l'obbiettivo europeo del 17% al 2020, Direttiva 2009/28/CE, recepita dal d.lgs. n. 28 del 3/3/2011) e, fra queste, la combustione di biomassa legnosa, soprattutto per il riscaldamento domestico, che ha tuttavia determinato, come "danno collaterale", il peggioramento della qualità dell'aria nei centri urbani aumentando in maniera abnorme l'inquinamento atmosferico. Come conseguenza di queste scelte già nel 2016 le emissioni di anidride carbonica in Italia sono diminuite del 2,9% rispetto al 2015 a fronte dello 0,4% della media EU. Visti questi risultati, che pongono l'Italia fra i paesi industrializzati più virtuosi per quanto riguarda le emissioni di anidride carbonica, il Governo dovrebbe guardare con favore non solo alla produzione di **biogas dalla frazione umida** od organica dei rifiuti ma anche alla **ricerca di nuovi giacimenti di gas naturale**. Purtroppo l'ideologia, che è alla base del "green new deal", considera erroneamente l'anidride carbonica un "inquinante atmosferico", addirittura il più pericoloso, e ha portato al blocco delle trivelle anche per la ricerca del gas naturale, sebbene sia noto che il gas non inquina il mare o le spiagge neppure in caso di fuoriuscita accidentale. Per non parlare dell'ostracismo riguardo, addirittura, all'ultimazione del TAP. Stiamo inseguendo la retorica delle energie rinnovabili oltre ogni ragionevole logica di mercato, considerato anche quanti miliardi versano già i cittadini e le imprese per incentivare le suddette energie con le bollette elettriche alla voce "oneri di sistema" (circa 13 miliardi l'anno).

GAS SERRA, INQUINAMENTO ATMOSFERICO E BIOMASSE LEGNOSE

Sebbene l'anidride carbonica assorba nell'infrarosso e sia definita un gas serra, non può essere considerata per questo un inquinante atmosferico in quanto non è compresa, a differenza di altri gas serra, come gli ossidi di azoto (NOx), fra le sostanze riportate dalla normativa sulla qualità dell'aria ambiente (d.lgs. 155/2010).

Anche il vapore acqueo è un gas serra ma nessuno si sogna di definirlo "un inquinante atmosferico".

Aggiungiamo che un gas serra ha una valenza planetaria mentre gli inquinanti atmosferici hanno rilevanza soprattutto a livello urbano.

Purtroppo, si tende a confondere le due problematiche e spesso vengono presi provvedimenti senza rendersi conto delle conseguenze per l'ambiente. Da diversi anni sono state incentivate le energie rinnovabili per ridurre le emissioni di anidride carbonica da combustibili fossili, compresa la combustione di biomassa legnosa (legno e pellet), soprattutto per il riscaldamento domestico (caminetti e stufe), che nel 2016 (dati Gse) ha coperto il 34% dell'intera quota di rinnovabili.

Per esempio, la somma di fotovoltaico ed eolico è risultata pari al 16%, quindi meno della metà della combustione di biomassa legnosa, e pari a circa il 2,8% dell'energia totale di cui la quota rinnovabili ha rappresentato nel 2016 il 17,4%. L'aumento abnorme della combustione di biomassa legnosa in Italia

non ha inciso minimamente sulla situazione climatica del pianeta ma ha determinato, come "danno collaterale", il peggioramento della qualità dell'aria nei centri urbani aumentando in maniera significativa il particolato fine (PM10 e PM2,5) nei mesi invernali, dove si registrano i maggiori superamenti della legge 155/2010 per questi parametri (Rapporto Qualità dell'Aria dell'ARPA della Lombardia, 2016).
Sulla base di questi dati la Regione Lombardia (**L.R. n. X/7095 del 18/9/2017**) ha vietato, tramite le **"Limitazioni permanenti per generatori di calore a biomassa legnosa (stufe e caminetti)"**, l'installazione di nuovi generatori di classe ambientale inferiore a 4 stelle dal 1/1/2020, nonostante siano già in commercio i generatori a 5 stelle di ultima generazione che riducono del 70% le emissioni di PM10 e del 50% quelle di NOx rispetto ai 2 stelle. È previsto anche il divieto di utilizzare, per gli impianti esistenti, generatori di classe ambientale 0, 1 e 2 dal 1/1/2020, oltre all'obbligo per tutti di usare solo pellet di qualità A1.
Nonostante questi provvedimenti si muovano nella giusta direzione, considerando che secondo l'Associazione italiana energie agroforestali (Aiel) il parco degli apparecchi domestici e delle caldaie a biomassa in Italia supera i dieci milioni, dovranno trascorrere molti anni prima di potere sostituire con generatori a 5 stelle almeno i 4 milioni di vecchi caminetti e stufe a biomassa legnosa, altamente inquinanti, attualmente in funzione (dati AIEL, QN-Quotidiano Nazionale del 4/11/2019).
Da sottolineare che le stufe a 5 stelle di ultima generazione emettono, comunque, 15 mg/metro cubo di polveri fini, pari a 300 volte il limite giornaliero previsto per questo parametro dal d.lgs. 155/2010 (50 microgrammi/metro cubo).
Infine, l'85% del pellet utilizzato in Italia (circa 3 milioni di tonnellate all'anno) viene acquistato da Austria, Croazia, Lituania e Canada superando nettamente anche il dato dell'energia importata (76,5%, dati MISE del giugno 2018) e aggravando quindi la nostra bilancia dei pagamenti.
La suddetta legge regionale, inoltre, contiene anche direttive e norme che riguardano in maniera estesa obblighi e divieti per i veicoli con motori diesel euro 3 e 4 e a benzina euro 3, a dimostrazione che si continua ancora a legiferare come se il maggiore responsabile dell'inquinamento urbano sia sempre il traffico veicolare.
Per completare il bagaglio conoscitivo sugli inquinamenti, è opportuno leggere gli interventi dei relatori al convegno sui cambiamenti climatici organizzato nel 2016 dal Prof. Franco Prodi a Faenza scaricandoli da www.torricellianafaenza.it/w/wp-content/uploads/2019/01/Atti-Convegno-Clima-definitivo.pdf.



Smog a Roma, il blocco dei diesel è stato un flop. Ennesima dimostrazione che l'inquinamento da circolazione stradale contribuisce solo per ¼ e occorre intervenire negli altri settori e, quindi, al momento, solo il meteo può allontanare l'inquinamento.

Il flop del provvedimento di limitazione del traffico fino ai veicoli euro 6 avvenuto a Roma e l'articolo diffuso dal Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente del 28 gennaio 2020 confermano i nostri continui interventi tesi a evidenziare che tutta la circolazione stradale contribuisce solo per ¼ all'inquinamento atmosferico. Pertanto occorre ricordare che:

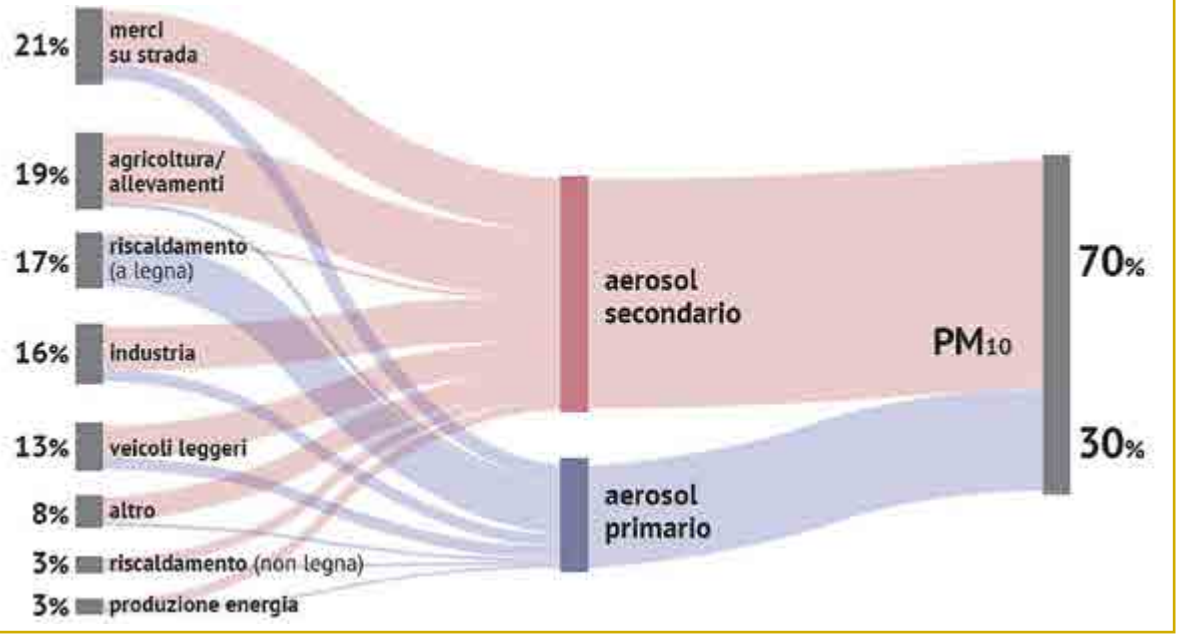
- le limitazioni del traffico imposte in base agli euro di una categoria di veicoli producono solo danni al Paese e non risolvono il problema inquinamento atmosferico;
- l'emanazione di leggi che costringono il cittadino a rottamare il proprio veicolo favoriscono solo i produttori di veicoli;
- la rottamazione dei veicoli contribuisce all'inquinamento generale più che la loro circolazione stradale;
- i veicoli elettrici NON sono ecologici perché la loro circolazione stradale produce inquinamento per il rialzo delle polveri, consumo freni eccetera. L'energia elettrica che attingo è prodotta con il petrolio quindi inquina. Lo smaltimento ciclico delle loro batterie comporta il bruciarle per il 50% quindi è una fonte di inquinamento.

L'articolo del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente rafforza altresì la relazione del Prof. Luciano Lepri.

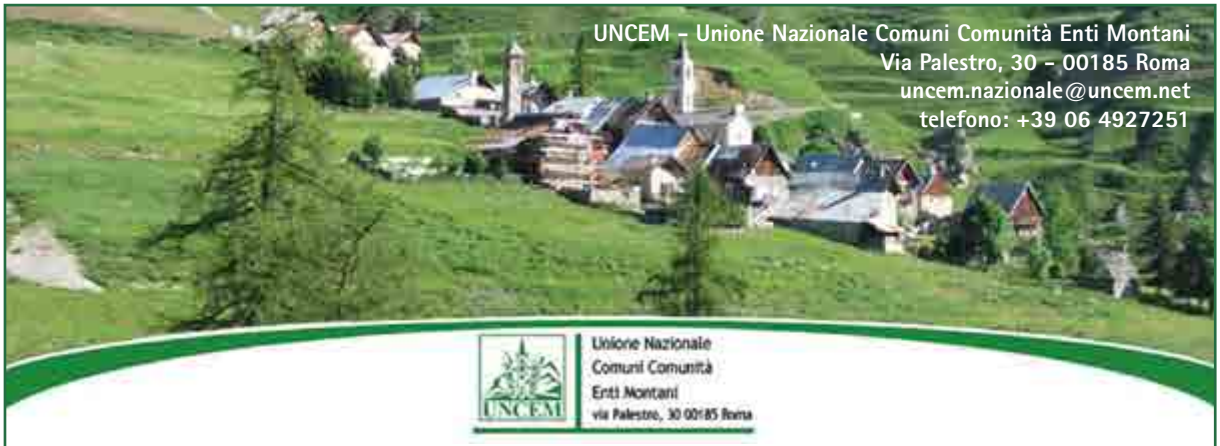
Qualità dell'aria nel bacino padano, le molteplici cause di un problema complesso

Nell'ambito del progetto PrepAir, arriva un'analisi dettagliata sulle cause e sulla situazione dell'accumulo di inquinanti nel bacino padano. Si tratta di un problema complesso che richiede l'analisi di tutte le variabili. Nelle prime settimane del 2020 la qualità dell'aria è stata sotto i riflettori dei media. La causa dell'attenzione collettiva sono state le elevate concentrazioni di inquinanti, soprattutto particolato (PM10 e PM2,5) registrate in alcune grandi città (Milano, Torino, Roma), ma anche nell'area vasta della pianura Padana. **Non sempre gli interventi sui media nazionali e locali hanno restituito la complessità della questione, spesso additando a un'unica causa del problema: il traffico**, *la biomassa, il meteo. La realtà è che* **la qualità dell'aria, in quanto problema complesso, ha una pluralità di cause e non è possibile, né corretto, individuarne una sola**. *Va da sé che anche la soluzione al problema dovrà rispecchiare questa pluralità e complessità.*

Estratto da
https://www.snpambiente.it/2020/01/28/qualita-dellaria-nel-bacino-padano-le-molteplici-cause-di-un-problema-complesso/



Abbiamo ricevuto per email da UNCEM il documento sottostante. Dopo averlo letto, lo abbiamo inoltrato al Prof. Lepri per avere un parere competente. Nella pagina seguente, la replica puntuale del Professore, che ringraziamo.



LEGNA, PELLET, BIOMASSE, UNCEM: BASTA FAKE NEWS SU INQUINAMENTO E USO DI STUFE E CALDAIE. CON AIEL, LEGAMBIENTE E KYOTO CLUB, UNCEM PER LA BUONA INFORMAZIONE AD ENTI LOCALI E CITTADINI GRAZIE A "ITALIA CHE RINNOVA"

Su legna, uso delle biomasse e del pellet per la combustione, le fake news sono troppe. Accusate, da chi non ha adeguate informazioni o da chi è mosso dalle lobby delle fonti fossili, di essere le uniche e più gravi responsabili dell'inquinamento atmosferico, fino anche della crisi climatica in corso.

Per fare chiarezza, contro le notizie false e manipolate, **Uncem è entrata nella coalizione "L'Italia che rinnova" con Legambiente, Kyoto Club, Aiel, RisorsaLegno, Anfus e AssoCosma**. "Sul fronte del riscaldamento c'è ancora molta confusione e, soprattutto, poca informazione - spiega Marco Bussone, Presidente Uncem - Su quella che è la seconda fonte di riscaldamento delle famiglie italiane, oltre il 21% del totale, le biomasse legnose (legna, cippato e pellet) sono accusate di essere tra le cause di inquinamento, ma sono ritenute fondamentali perché rappresentano la prima fonte di energia rinnovabile". "La verità - evidenzia Francesco Ferrante, vice presidente di Kyoto Club - è che ad inquinare non sono le biomasse legnose ma l'uso ancora troppo diffuso di apparecchi vecchi e inquinanti. Dobbiamo smetterla con le solite fake news e far sapere invece qual è la realtà delle cose e soprattutto **cosa bisogna fare. Innanzitutto sostituire i vecchi apparecchi con quelli di nuova generazione, che abbattono le emissioni fino all'80 per cento**, un'enormità".

Quasi il 60% di stufe a legna o pellet hanno oltre 10 anni e Marino Berton, coordinatore dell'Associazione Energie agroforestali (Aiel) evidenzia che "sono anni in cui la tecnologia ha fatto passi da gigante. Tanto è vero che quando per l'emergenza smog vengono posti dei limiti agli impianti di riscaldamento questi limiti non riguardano mai gli impianti di nuova generazione. Bisogna capire quindi che **rottamare le vecchie stufe a legna e pellet è un tassello fondamentale e strategico nella lotta all'inquinamento**, è come passare da un'auto Euro 0 a un'auto euro 6".

L'Italia che rinnova spiega che "**per favorire questa sostituzione esiste il Conto Termico, che rimborsa ai cittadini fino al 65% delle spese**. Non si tratta di una detrazione ma di un versamento sul conto corrente entro tre o quattro mesi. Eppure viene usato poco. La ragione è semplice: è poco conosciuto. E così nel 2019 solo il 32% dei fondi a disposizione è stato utilizzato dai cittadini. Perfino la PA ha lasciato nel cassetto il 70% degli incentivi del Conto Termico che aveva a disposizione".

"Il legno è la prima energia rinnovabile e la seconda fonte di riscaldamento per le famiglie italiane - sottolinea il Presidente Uncem Bussone - Abbiamo bisogno di dire con Legambiente, Aiel e gli atri promotori di Italia che rinnova, che la gestione forestale italiana è necessaria e urgente. **Contrastiamo il climate change se sappiamo usare bene la risorsa forestale, dare una gestione attiva a 11 milioni di ettari di bosco in Italia**. Serve uno scatto in avanti politico-istituzionale perché gestire bene le foreste, usare bene il legno, avere moderni impianti nelle case e nei Comuni fa bene a tutti. All'ambiente e alla comunità, ai paesi montani e alle grandi città".

Edoardo Zanchini, vicepresidente di Legambiente, aggiunge: "Investire nell'innovazione è indispensabile per combattere sia l'inquinamento che il cambiamento climatico, ricordandosi che sono due facce della stessa medaglia e che la sostituzione di energie fossili con energie rinnovabili, come le biomasse legnose, è e resta una scelta irreversibile. Ci sono tutte le possibilità di affrontare i problemi ma servono un'accelerazione degli investimenti e una sempre maggiore consapevolezza da parte di tutti. Con comportamenti conseguenti. Rispetto all'uso di legna e pellet, per esempio, accanto alla rottamazione dei vecchi apparecchi **devono esserci una corretta installazione, una manutenzione responsabile, l'uso di combustibili certificati**. Tutto questo però bisogna farlo sapere. In sostanza ci sono le tecnologie, ci sono i fondi, ma manca quella risorsa fondamentale senza la quale ogni lotta all'inquinamento, e all'emergenza climatica, rischia di essere insufficiente: l'informazione. E quando non c'è informazione ci sono le fake news".

LA REPLICA DEL PROF. LUCIANO LEPRI AL COMUNICATO STAMPA UNCEM

Ho ricevuto il comunicato stampa qui riprodotto e, in sintesi, rispondo a quelli che mi appaiono degli slogan.

È SCRITTO: "perché difende e valorizza i boschi e le aree di montagna", "perché è fra le fonti di energia più convenienti sia per le persone che per il paese".

REPLICA: Sì, i boschi e le aree di montagna di Austria, Croazia, Lituania e Canada da cui compriamo l'84% del pellet con aggravio della nostra bilancia dei pagamenti ma, qual'è il vantaggio per l'Italia, considerato che importiamo energia per una percentuale molto minore (74%)?

È SCRITTO: "perché con le nuove tecnologie, sempre più sofisticate, abbatte l'inquinamento dell'aria fino all'80%".

REPLICA: Le nuove stufe a 5 stelle NON abbattono l'inquinamento dell'aria fino all'80% ma abbattono SOLO la concentrazione delle polveri sottili delle loro emissioni rispetto a quelle di prima generazione in funzione da anni e molto più inquinanti. Sono queste, secondo il Rapporto sulla Qualità dell Aria dell'ARPA della Lombardia del 2016, le maggiori responsabili dell'inquinamento urbano da polveri sottili nei mesi invernali, quando sono accesi gli impianti di riscaldamento domestico e si verifica, com'è successo in questo mese, il maggior numero di superamenti del valore giornaliero fissato per le polveri fini dalla legge. Occorrono provvedimenti urgenti per la loro sostituzione a livello nazionale andando oltre anche la pur lodevole Legge Regionale della Lombardia del 2017 da me citata nell'articolo ricordato in premessa. Inoltre, NON dobbiamo dimenticare che, comunque, anche le stufe a 5 stelle di ultima generazione non possono essere definite ecologiche o ecosostenibili in quanto le loro emissioni contengono 15 mg/metro cubo di polveri fini, livello 300 volte superiore al valore obbiettivo giornaliero previsto per la qualità dell'aria dalla Legge 150/2010, pari a 50 microgrammi (cioè millesimi di milligrammo) al metro cubo. Molto meglio utilizzare il biogas e autorizzare la ricerca di nuovi giacimenti di gas in Italia.



Catasta di legna