

Ambiente Partono i blocchi della circolazione per gli Euro 3 diesel in Lombardia, Piemonte Veneto ed Emilia Romagna. Manca però una regia nazionale e scattano subito le proteste

Quattro regioni oltre il limite scattano i divieti ma che caos

GRAZIELLA MARINO

Hai una vettura diesel Euro3? Non puoi circolare in Piemonte, Veneto, Emilia Romagna dalle 8.30 alle 18.30, ma se per lavoro fai la spola in macchina tra Torino e Milano ricorda di fissare i tuoi appuntamenti o prima delle 7.30 del mattino o dopo le 19.30 perché è questa la fascia oraria del divieto prevista in Lombardia. Se invece hai la fortuna di abitare o lavorare in queste quattro Regioni ma in comuni con meno di 30 mila abitanti, allora forse potresti circolare, ma attenzione a non passare il confine perché chi te lo dice che il comune limitrofo non bandisce gli Euro 3 diesel?

Meno problemi invece se vivi a Roma o Napoli o vuoi andarle a visitare, ma attenzione: nel capoluogo partenopeo c'è lo stop alle auto il lunedì, il mercoledì ed il venerdì dalle 9 alle 12.30 e dalle 14.30 alle 16.30 e nella Capitale entro il 2019 scatterà il blocco dei diesel Euro 3 nell'anello ferroviario.

Insomma in Italia districarsi tra i limiti territoriali alla circolazione sta diventando un vero incubo e, senza una regia nazionale, si rischia che i vantaggi sull'ambiente siano inferiori ai disagi e ai danni economici subiti. L'esempio più recente di questa "Babele" sono i blocchi scattati nelle quattro regioni padane il primo ottobre, che coinvolgono oltre 2,5 milioni di vetture private di cui oltre 1,2 milioni diesel Euro3.

«È grave - precisa il presidente dell'Unione Nazionale Consumatori, Massimiliano Dona - che non siano fissati dei paletti a livello na-

zionale per evitare abusi. Per esempio vietare come in Lombardia la circolazione per l'intera giornata viola, tra l'altro, il criterio di proporzionalità dell'azione amministrativa, considerando che altri veicoli, di poco meno inquinanti, possono circolare 24 ore su 24 e 365 giorni all'anno». Anche l'Anfia chiede interventi omogenei, perché «misure non coordinate generano confusione nei cittadini anche sulle decisioni di acquisto».

Il rischio è il blocco proprio di quel processo di rinnovo del parco circolante che si vuole perseguire. «Molti possessori di diesel Euro 3 vengono in salone - dice il presidente di Federauto, Adolfo De Stefani Cosentino - per informarsi non sul costo del nuovo ma di un usato Euro 5. Se prima infatti avevano intenzione di acquistare un'auto nuova, ora con i blocchi il valore della loro vettura si è praticamente azzerato e non possono utilizzarlo per ammortizzare il costo del nuovo».

Per sbloccare la situazione, secondo Massimiliano Dona, intanto «dovrebbero essere inseriti nella legge Finanziaria degli incentivi all'acquisto di vetture usate almeno Euro 4, ma gestiti dallo Stato e non dalle Regioni». Misura invocata anche da Unrae e Aci e con la quale, precisa l'Automobil Club, «si abbatterebbe fino al 50% delle sostanze inquinanti e i gas serra generati dal traffico privato a parità di km percorsi».

Intanto, per sfuggire al blocco dell'auto, crescono gli automobili-

sti che decidono di montare il kit per la doppia alimentazione Gpl/diesel o benzina oppure il Fap (Filtro anti particolato), non presente sulle vetture diesel fino ad Euro 3 anche se negli ultimi anni il salto tecnologico è stato talmente importante che per riomologare la vettura modificata ad Euro 5 o Euro 6 bisognerebbe cambiare tutto il motore.

Secondo Confrasporti in totale i veicoli coinvolti sono circa 1,1 milioni, di cui 1 milione in "conto proprio" e 100 mila in "conto terzi". «Significa - ci spiega il vicepresidente Paolo Uggè - che un milione tra artigiani, commercianti, piccoli imprenditori, che quotidianamente utilizzano il proprio furgone per effettuare lavori o consegne nelle aree urbane non possono più farlo. E non bastano gli incentivi all'acquisto di nuovi veicoli previsti attualmente dalle regioni, perché richiedono comunque un forte investimento che molti proprietari dei mezzi non possono permettersi».

Se si vogliono realmente tagliare le emissioni secondo Uggè «occorre un piano nazionale per cambiare radicalmente il modo di consegna delle merci nelle aree urbane, razionalizzando la raccolta e la distribuzione della merce e fissando delle fasce orarie in cui il trasporto "conto terzi", costituito da veicoli di ultima generazione, possa entrare in centro per le consegne».

Insomma è troppo comodo pensare di tagliare lo smog scaricando tutte le responsabilità sui cittadini.

I numeri

Regione per regione, le auto "vietate"

(Dati Aci)

benzina diesel

PIEMONTE

Euro 0	183.851
	28.092
Euro 1	49.049
	8.640
Euro 2	53.720
Euro 3	196.324

LOMBARDIA

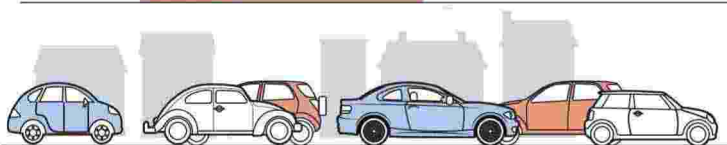
Euro 0	332.447
	57.422
Euro 1	98.272
	15.885
Euro 2	91.711
Euro 3	375.808

VENETO

Euro 0	146.692
	22.130
Euro 1	52.769
	9.178
Euro 2	53.628
Euro 3	183.876

EMILIA ROMAGNA

Euro 0	147.150
	23.815
Euro 1	43.981
	7.925
Euro 2	53.628
Euro 3	183.876



Secondo l'Unione Consumatori "Nella Finanziaria andrebbero inseriti incentivi all'usato gestiti dallo Stato"

