

► AMBIENTE E POVERTÀ

Cresce l'ira per l'ecodiktat torinese Ora il governo si sveglia e studia l'alt

Sale il malumore per il bando degli Euro 5, mentre Salvini e Pichetto valutano modifiche. La misura minaccia anche la privacy: i dati presi da telecamere e scatole nere potranno essere usati da ogni ente. Incluso il Fisco

di **CLAUDIO ANTONELLI**



Finalmente lo stop alle auto Euro 5, previsto per Torino e provincia a partire dal 15 settembre sta scaldando di intensità. È infatti da augurarsi che diventi una caso nazionale e si capisca che non è una scelta che può rimanere in capo una Regione. Per un sacco di motivi. Primo perché il vincolo di circolazione riguarda le autovetture immatricolate prima del settembre 2015. Tutte le diesel e una buona fetta delle vetture a benzina. Significa che fra meno di tre settimane circa 650.000 vetture saranno ferme durante il giorno, a meno che non ottengano una particolare deroga. Il numero è esorbitante se si pensa che in tutta la provincia circolano 1,6 milioni di vetture. Infatti la disposizione attuale si somma a precedenti vincoli che già limitavano la circolazione di 300.000 vetture. Ieri, l'assessore al Comune, Chiara Foglietta, ha detto che la scelta non è rinviabile, ma che potenzieranno la mobilità alternativa e che si cercheranno incentivi per sostenere economicamente le rottamazioni. Di massa, aggiungiamo noi. Tali dichiarazioni non fanno altro che riaccendere le proteste di chi, soprattutto i commercianti e i trasportatori, si troverà a essere cornuto e mazzaiato. Visto che i mezzi sono una diretta fonte di circolazione, ieri è stata diffusa un'a-

genzia stampa Ansa riportante fonti del Mase. Secondo le quali il ministro Gilberto Pichetto Fratin avrebbe «chiesto ai tecnici di poter avere sul tavolo, a inizio della prossima settimana, tutte le possibili strade da percorrere per fermare o rimandare questo provvedimento che finirebbe per creare enormi difficoltà a migliaia di professionisti, famiglie e imprese». Ottima cosa, verrebbe da dire. Ma come

IL GRUPPO ITALIANO San Donato si allarga in Europa: acquisita Ahop

Il Gruppo San Donato (Gsd), in collaborazione con Gksd, ha stipulato un accordo per l'acquisizione di una quota di maggioranza in American Heart of Poland (Ahop), il principale fornitore indipendente di cure cardiovascolari in Europa, nonché uno dei tre principali fornitori di servizi sanitari privati in Polonia. Grazie a questa importante intesa, il Gruppo San Donato rafferma ulteriormente la sua posizione nel settore sanitario europeo, in linea con l'obiettivo strategico di sostenerne il consolidamento.

scritto sopra l'approccio non deve essere localistico. Il problema è sociale ed economico e presto potrebbe riguardare l'intera Regione e nessuno può escludere che, in futuro, travolga l'intera Penisola. Se i vincoli di circolazione che toccano le auto Euro 5 e precedenti dovessero estendersi a tutto il Piemonte si troverebbe a pantanare circa 1,3 milioni di auto su un parco complessivo di 3,3 milioni. Figuratevi in tutta Italia. Senza contare che estendere così tanto i vincoli di una Ztl implica una serie di fattori a dir poco controproducenti. La mobilità si rallenta e si aumenta la permanenza e quindi l'inquinamento. Esattamente l'opposto dell'intento dichiarato.

È chiaro che il vero obiettivo di tali scelte derivanti dalla decisione della commissione Ue porta in altre direzioni. L'obiettivo è trasformare la mobilità complessiva. Ridurla e rendere ai cittadini sempre più difficile spostarsi. Solo così potrà esserci una transizione verso l'elettrico. Per questo noi alla Verità abbiamo deciso di contraddistinguere gli articoli relativi la transizione modello socialista con la coppia di termini composta dal binomio «ambiente e povertà». Ma l'estensione a dismisura della Ztl imporrà anche l'uso massiccio di telecamere e di strumenti di tracciabilità. Come le scatole nere che la Regione Piemonte sta suggerendo di installare sulle autovetture. In futuro le autorità potranno raccogliere

miliardi di dati e dopo che il governo Draghi, durante la pandemia, ha drasticamente modificato le norme della privacy, questi dati potranno essere scambiati tra enti e utilizzati anche a fini diversi da quelli della raccolta. Il decreto dell'ottobre del 2021 crea interoperabilità tra i silos dati. Il gestore di un'autostrada o di un traforo può sapere quante volte in un anno è transitata una vettura. Domani potrà co-

municario all'Agenzia delle entrate.

A quel punto l'autorità finanziaria potrà sapere quanti giorni (accoppierà il dato a quello delle celle telefoniche del titolare) il proprietario è stato in quella città piuttosto che in altro. In base a quelle informazioni pagherà l'Imu o l'Ici. O al contrario potrebbe anche ricevere semaforo rosso se il numero di multe non pagate dovesse superare una cer-

ta soglia. Non si tratta di distopia. Sono possibilità che la tecnologia può trasformare in realtà. E a chi ribatte che così gli sporchi evasori non ci saranno più, bisogna ribattere: 1 che la tecnologia è fallace e non accetta dialogo, 2 che basta cambiare un comma a una legge perché un cittadino si trovi a essere considerato fuori legge, 3 a quel punto la democrazia si invertirà assieme all'onere della prova.

Le proteste, dunque, è meglio che siano solidali e coinvolgano anche altre Regioni. Bene che i ministri Salvini e Pichetto Fratin abbiano fatto un cenno. Ma questa è una battaglia di civiltà molto più ampia e non riguarda solo l'assurdo stop a 650.000 veicoli, riguarda il modello di società che vogliamo per le famiglie che quelle e milioni di altre auto trasportano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA FOTOGRAFIA

Divieto di circolazione



Dal 15 settembre

In 76 Comuni del Piemonte, compreso Torino



Diesel Euro 5

(immatricolate prima di settembre 2015) e precedenti nei giorni feriali dalle 8 alle 19



Moto fino a Euro 1 tutti i giorni, festivi inclusi



Restano invariati i divieti già in essere,

che prevedono il blocco dei veicoli per trasporto persone e merci

● fino a Euro 2 (benzina e diesel)

● fino a Euro 1 se con alimentazione bi-fuel Gpl o metano



Tra nuovi e vecchi blocchi i veicoli costretti allo stop arriveranno a 650.000

Con i divieti in tutta la Regione, invece, i mezzi fermi sarebbero 1,3 milioni. Previste deroghe per cure, lavoro, viaggi, sport e funerali

di **SERGIO BARLOCCHETTI**

Ci sono numeri del provvedimento di limitazione al traffico che entrerà in vigore in Piemonte il 15 settembre che lasciano aperti grandi interrogativi sulla sua effettiva utilità ed efficacia. A parte evitare le infiltrazioni da parte di Bruxelles, ecco la realtà: incrociando i dati relativi alle immatricolazioni dei veicoli italiani per classe d'inquinamento e per regione (secondi i dati di Mit, Aci e Anifa), la decisione piemontese di limitare gli Euro 5 diesel e inferiori e fino agli Euro 2 a benzina affliggerebbe non soltanto le circa 300.000 vetture immatricolate in Italia tra il 2009 e il 2014, ma anche altre 350.000 ancora in circolazione con classi di emissioni inferiori.

Delle quali risultano di residenti piemontesi dei Comuni

afflitti dal divieto, che scatterà a settembre, circa 138.000 unità. Ma la cifra stimata sale a 650.000 circa, se si considerano anche le vetture già bloccate dai precedenti divieti. Mentre sarebbero 170.000 quelle che sarebbero bloccate qualora si decidesse di dare alla nuova regola un confine regionale, portando la stima del totale dei veicoli vietati a 1 milione e 300.000, su un totale del parco circolante regionale di circa 3.300.000 unità. A quel punto, come sarebbe possibile controllare varchi e confini senza un mistero, se 189 telecamere servono soltanto per Milano, chissà quante ne occorrerebbero per le otto province del Piemonte. Idealmente, se tutti gli italiani venerdì 15 settembre decidessero di andare in uno dei 76 comuni che applicano la restrizione, potenzial-

mente la limitazione colpirebbe 650.000 automobili. La guerra al diesel è spietata: sul totale del parco veicoli italiani, quasi 40 milioni di mezzi, gli Euro 6 a gasolio sono poco meno di 13 milioni e i motori a benzina di classe inferiore alla Euro 5 quasi 7 milioni. Poco chiaro è che cosa ne sarà dei circa 2 milioni di veicoli da bloccare che per il Piemonte si limitano a transitare ogni mese per raggiungere Francia, Svizzera, Lombardia e Liguria, i cui conducenti in aria di sosta per rifocillarsi dovranno probabilmente segnare su una mappa le uscite da evitare e le aree off-limits.

Consola il fatto che le autostrade sono evidentemente escluse dalla decisione, che il 15 aprile 2024 questa follia sarà sospesa, e che nei weekend non sarà in vigore. Viene quin-

di spontaneo chiedersi quale possa mai essere l'impatto effettivo sulla riduzione delle emissioni, anche perché le differenze tra diesel Euro 5 ed Euro 6 sono minime e, se i filtri antiparticolato sono efficienti come la revisione ministeriale impone, riguardano principalmente la percentuale degli ossidi di azoto. A rendere demagogica l'idea c'è poi una grande quantità di deroghe, ben 34 tipi diversi, e oltre a quelle tipiche per chi lavora, chi assiste malati o ricopre incarichi particolari (compresi giornalisti e veterinari), saranno esentati i veicoli utilizzati per il trasporto di persone sottoposte a terapie, interventi o dimesse da ospedali e case di cura in grado di esibire relativa certificazione medica; quelli delle aziende che effettuano interventi tecnico-operativi

dilazionabili, le macchine operatrici e agricole, mezzi d'opera, ma anche veicoli delle associazioni o società sportive affiliate al Coni o a federazioni riconosciute ufficialmente, o veicoli privati utilizzati da iscritti alle stesse o da arbitri, direttori di gara o cronometristi. C'è quindi da aspettarsi una gran voglia dei piemontesi di iscriversi a qualsivoglia sport. Fortuna vuole che siano esentate anche le vetture che trasportano persone per partecipare a cerimonie funebri e religiose o civili non ordinarie: veicoli di residenti in altre Regioni italiane o all'estero muniti di prenotazione o della ricevuta alberghiera, limitatamente al percorso tra l'albergo e i confini della città - il weekend lungo per l'assaggio del Barolo è salvo - quelli che devono essere imbarcati come ve-

icoli al seguito per trasferimenti marittimi e ferroviari; veicoli al servizio delle manifestazioni autorizzate e di operatori economici che accedono o escono dai posteggi dei mercati o delle fiere. Infine, per non rovinare nessuno, le auto utilizzate da lavoratori la cui abitazione o il luogo di lavoro non sono serviti, negli orari di lavoro, dai mezzi pubblici nel raggio di 1.000 metri. Tradotto: un chilometro a piedi lo si deve fare comunque con qualsiasi condizione meteorologica, e potranno girare anche coloro con almeno due persone a bordo (car-pooling). Insomma, cari piemontesi, fate sport, portatevi parenti e amici, fatevi fare una ricetta medica per un trattamento e potete tenervi la vostra Euro 5 Diesel che va ancora benissimo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Cresce l'ira per l'ecodiktat torinese Ora il governo si sveglia e studia l'alt

Sale il malumore per il bando degli Euro 5, mentre Salvini e Pichetto valutano modifiche. La misura minaccia anche la privacy: i dati presi da telecamere e scatole nere potranno essere usati da ogni ente. Incluso il Fisco

CLAUDIO ANTONELLI

Finalmente lo stop alle auto Euro 5, previsto per Torino e provincia a partire dal 15 settembre sta scalando di intensità. c'è infatti da augurarsi che diventi un caso nazionale e si capisca che non è una scelta che può rimanere in capo a una Regione. Per un sacco di motivi. Primo perché il vincolo di circolazione riguarda le autovetture immatricolate prima del settembre 2015. Tutte le diesel e una buona fetta delle vetture a benzina. Significa che fra meno di tre settimane circa 650.000 vetture saranno ferme durante il giorno, a meno che non ottengano una particolare deroga. Il numero è esorbitante se si pensa che in tutta la provincia circolano 1,6 milioni di vetture. Infatti la disposizione attuale si somma a precedenti vincoli che già limitavano la circolazione di 300.000 vetture. Ieri, l'assessore al Comune, Chiara Foglietta, ha detto che la scelta non è rinviabile, ma che potenzieranno la mobilità alternativa e che si cercheranno incentivi per sostenere economicamente le rottamazioni». Di massa, aggiungiamo noi. Tali dichiarazioni non fanno altro che riaccendere le proteste di chi, soprattutto i commercianti e i trasportatori, si troverà a essere cornuto e mazziato. Visto che i mezzi sono una diretta fonte di circolazione. Ieri è stata diffusa un'agenzia stampa Ansa riportante fonti del Mase. Secondo le quali il ministro Gilberto Pichetto Fratin avrebbe «chiesto ai tecnici di poter avere sul tavolo, a

inizio della prossima settimana, tutte le possibili strade da percorrere per fermare o rimandare questo provvedimento che finirebbe per creare enormi difficoltà a migliaia di professionisti, famiglie e imprese». Ottima cosa, verrebbe da dire. Ma come scritto sopra l'approccio non deve essere localistico. Il problema è sociale ed economico e presto potrebbe riguardare l'intera Regione e nessuno può escludere che, in futuro, travolga l'intera Penisola. Se i vincoli di circolazione che toccano le auto Euro 5 e precedenti dovessero estendersi a tutto il Piemonte si troverebbero impantanate circa 1,3 milioni di auto su un parco complessivo di 3,3 milioni. Figuratevi in tutta Italia. Senza contare che estendere così tanto i vincoli di una Ztl implica una serie di fattori a dir poco controproducenti. La mobilità si rallenta e si aumenta la permanenza e quindi l'inquinamento. Esattamente l'opposto dell'intento dichiarato. È chiaro che il vero obiettivo di tali scelte derivanti decisioni della Commissione Ue porta in altre direzioni. L'obiettivo è trasformare la mobilità complessiva. Ridurla e rendere ai cittadini sempre più difficile spostarsi. Solo così potrà esserci una transizione verso l'elettrico. Per questo noi alla Verità abbiamo deciso di contraddistinguere gli articoli relativi la transizione modello socialista con la coppia di termini composta dal binomio «ambiente e povertà». Ma l'estensione a dismisura della Ztl imporrà anche l'uso massiccio di telecamere e

di strumenti di tracciabilità. Come le scatole nere che la Regione Piemonte sta suggerendo di installare sulle autovetture. In futuro le autorità potranno raccogliere miliardi di dati e dopo che il governo Draghi, durante la pandemia, ha drasticamente modificato le norme della privacy, questi dati potranno essere scambiati tra enti e utilizzati anche a fini diversi da quelli della raccolta. Il decreto dell'ottobre del 2021 crea interoperabilità tra i silos dati. Il gestore di un'autostrada o di un traforo può sapere quante volte in un anno è transitata una vettura. Domani potrà comunicarlo all'Agenzia delle entrate. A quel punto l'autorità finanziaria potrà sapere quanti giorni (accoppierà il dato a quello delle celle telefoniche del titolare) il proprietario è stato in quella città piuttosto che in altro. In base a quelle informazioni pagherà l'Imu o l'Ici. O al contrario potrebbe anche ricevere

semaforo rosso se il numero di multe non pagate dovesse superare una certa soglia. Non si tratta di distopia. Sono possibilità che la tecnologia può trasformare in realtà. E a chi ribatte che così gli sporchi evasori non ci saranno più, bisogna ribattere: 1 che la tecnologia è fallace e non accetta dialogo, 2 che basta cambiare un comma a una legge perché un cittadino si trovi a essere considerato fuori legge, 3 a quel punto la democrazia si invertirà assieme all'onere della prova. Le proteste, dunque, è meglio che siano solidali e coinvolgano anche altre Regioni. Bene che i ministri Salvini e Pichetto Fratin abbiano fatto un cenno. Ma questa è una battaglia di civiltà molto più ampia e non riguarda solo l'assurdo stop a 650.000 veicoli, riguarda il modello di società che vogliamo per le famiglie che quelle e milioni di altre auto trasportano.