

Scoppia il caso del mini-bollo per 4 milioni di auto vecchie

ROMA Poveri Salvini e Di Maio, dovrebbero mettersi il casco. Sono a bordo di un veicolo guidato da un esecutivo che non ha nemmeno la patente. Eh sì, nel settore dell'auto e sul tema della mobilità, questo governo tutti i pasticci che poteva fare li ha fatti. E spesso, per placare le proteste, sono stati proprio i due vicepremier a dover intervenire rimettendo a posto le cose o, almeno, limitando i danni.

Il fiore all'occhiello resta l'Ecotassa che, come era stata pensata e votata alla Camera, andava molto oltre il tanto criticato super bollo voluto da Monti, mettendo in atto una delle più corpose operazioni di tassazione del settore. Una manovra sconsiderata che avrebbe messo in ginocchio un mercato strategico peraltro in ripresa e fatto saltare del tutto il piano da 5 miliardi di investimenti che il costruttore nazionale sta già attuando (Fca vende in Italia oltre mezzo milione di vetture l'anno), con conseguenze disastrose per l'occupazione e per il Pil.

LE ZTL E I COMUNI

Ma le sciocchezze a pioggia sono state anche altre e, sfuggite all'attenzione dei più nella confusione generale, sono state votate. All'ingerenza nella gestione delle Ztl nelle varie città è già stato detto giustamente che verrà posto rimedio. Ancora più importante sarebbe fare rapidamente marcia indietro sul provvedimento (oggi il decreto semplificazione va in aula) che, sotto il falso nome delle auto storiche (quelle vere meritano la massima tutela), dimezza l'importo della tassa di possesso alle vetture con un'anzianità di servizio fra i 20 e i 30 anni.

Quante pensate che siano le vetture coinvolte? Qualche decina di migliaia come vorrebbe il principio del valore storico? Manco a pensarci, i veicoli che con un semplice certificato di rilevanza storica hanno diritto a beneficiare del taglio sono quasi 4 milioni. Oltre a mezzo milione di due ruote. Delle vere fasce di mercato, che rappresentano circa il 10% del totale circolante che, anche grazie a loro, è uno dei più vecchi e pericolosi fra quelli dei paesi avanzati. Un corposo gruppo di vetture che da solo inquina più degli altri 30 milioni e oltre di auto più nuove in circolazione sulle strade della Penisola con gravi conseguenze per la salute dei cittadini. Per non parlare della sicurezza attiva e passiva, quasi imparagonabile a quella di veicoli più recenti poiché queste auto sono quasi del tutto prive dei dispositivi elettronici che tanto hanno contribuito a dimezzare il numero delle vittime della strada nell'ultimo periodo nonostante l'aumentare del traffico. In pratica la norma è un forte incentivo a non sostituire queste vecchie carrette perché chi lo farà dovrà pagare un bollo più salato e molti di questi proprietari non navigano certo nell'oro.

SALUTE E SICUREZZA

Qualcuno potrebbe giustamente far notare che si tratta di un aiuto alle fasce più povere della popolazione. Sacrosanto, ma allora non si dovrebbe parlare di auto d'epoca, di valore storico, andrebbe letto lo scenario in modo diverso agendo di conseguenza. Non può esserci nessun motivo per incentivare l'utilizzo di oggetti che danneggiano pesantemente la salute della gente e che fanno aumentare il numero delle vite che si spezzano sulle strade. Un danno sociale enorme e costi molto elevati.

È evidente che su questo fronte l'approccio andrebbe impostato in modo diverso, con una visione più strategica. Sarebbero fondamentali incentivi per questi automobilisti in difficoltà, ma dovrebbero essere finalizzati alla sostituzione delle loro carrette con delle vetture usate, ma più recenti, con emissioni più contenute e sicurezza più elevata. In realtà nessuno ha mai affrontato questo importante problema.

Lungi da noi pensare che qualsiasi politico possa mettere a rischio salute e sicurezza di chi l'ha votato; se il provvedimento è passato è perché non si è adeguatamente tenuto conto dei danni collaterali.

GLI INTROITI

Ben venga, quindi, una vigorosa marcia indietro che, senza risolvere il problema delle auto troppo

vecchie, almeno non lo amplifichi. Che questo esecutivo nel campo automotive e della mobilità non tenga conto di aspetti tutt'altro che trascurabili è stato già evidente nel bonus-malus seppur ampiamente modificato, un altro provvedimento che andrebbe azzerato del tutto (via il malus) trovando le limitate risorse che servono per incentivare le ancora poche vetture elettriche in modo più intelligente. L'attuale malus a 160 g/km di CO2, infatti, come abbiamo più volte sottolineato, a parità di modello spinge a scegliere le versioni meno sicure (quelle prive degli Adas, della trazione integrale e del cambio automatico) per evitare la sovrattassa. Un altro aspetto non di poco conto sono i mancati introiti per il taglio del bollo alle auto over 20: servirà una copertura e potrebbe essere simile (qualche decina di milioni) a quella necessaria per promuovere i modelli ad emissioni zero. Una vera follia.

