

TIR: LISTE DI PROSCRIZIONE ECOLOGICHE

Niente rimborso delle accise per gli Euro 3 e gli Euro 4 neanche dopo la grande recessione post Covid19

A nulla sono valsi gli appelli di un rinvio post-Covid, né tanto meno quelle di ricorrere alla gradualità del rimborso: in Italia, dal 1° ottobre, i veicoli industriali motorizzati euro 3 non potranno più recuperare una parte delle accise sul gasolio acquistato (circa 214 euro per mille litri di carburante). Medesima sorte toccherà agli euro 4 dal prossimo gennaio 2021.

Tutto ciò all'insegna di un'ecologia che troppo spesso viene interpretata come un mantra, mascherando interessi particolari che sovente, solo in Italia, trovano facile ospitalità: non lontano dai nostri confini, un Paese come la Francia, attraverso l'ultima circolare (3 giugno 2020) in materia di recupero parziale della Ticpe (accise francese), ha dato indicazioni diametralmente opposte prevedendo che l'erogazione del beneficio non sia vincolato ad alcun tipo di classificazione dei veicoli industriali e quindi non escludendo i veicoli ritenuti più inquinanti.

“In Francia – sottolinea Maurizio Longo, segretario generale di Trasportounito – prevale quindi il concetto di competizione sana fra imprese e proprio questo approccio porterebbe a suggerire alle aziende italiane che si trovano in difficoltà, e che pertanto non dispongono di adeguata finanza per il ricambio veicolare, ovvero di garanzie contrattuali in un mercato sempre più sregolato legislativamente e sempre più povero produttivamente, di stabilire la loro sede in Francia; in assoluto, il Paese comunitario che, nell'autotrasporto delle merci, si è dotato delle migliori pratiche legislative”. Paradossalmente, mentre si chiudono i rubinetti alle imprese italiane, quelle comunitarie che vengono in Italia, sostenute fiscalmente nei propri Paesi, e quindi con un parco veicolare più recente, incassano le nostre accise.

Lo scenario che si profila in Italia è quello di oltre 200 mila veicoli industriali, attualmente circolanti, costretti a pagare le conseguenze di norme distorsive, e a cercare qualsiasi tipo di compensazione. Una missione quasi impossibile per i più che rischiano di chiudere o di ridimensionarsi drasticamente per ottemperare alle norme di una distorta competizione sul mercato e di un ulteriore abbassamento degli standard di sicurezza stradale.

Se il risultato finale consiste nella diminuzione dello “0 virgola qualcosa” delle emissioni Pm10 (su 5,7 milioni di veicoli in circolazione) e nell'aumento del tasso

di incidentalità con ulteriore degrado dell'autotrasporto italiano, si può dedurre, anche in questa circostanza, che si scrive "ecologia" ma si legge "convenienza economica", in questo caso a favore di uno Stato che dimostra di privilegiarle sempre e comunque anche quando in ballo c'è il degrado di un intero comparto economico.

Genova, 30 settembre 2020