

Camion Euro 3, da oggi niente rimborso sulle accise gasolio. La protesta dell'autotrasporto

All'interno dell'autotrasporto il clima è teso e l'aria si taglia con il coltello. Un malumore generalizzato causato, tanto per cambiare, dalla [questione delle accise](#). Infatti, nonostante le richieste di posticipo per le difficoltà attuali, **a partire da oggi 1 ottobre sui camion motorizzati Euro 3 calerà la ghigliottina sui rimborsi delle accise sul gasolio acquistato (circa 214 euro per mille litri di carburante)**, prevista dall'ultima Legge di Bilancio (dicembre 2019). La misura interesserà anche gli Euro 4 a partire da gennaio 2021.

Un taglio a cui potrebbe aggiungersi anche la mozione del Ministero dell'Ambiente che andrebbe a livellare il valore delle accise del gasolio, notoriamente più favorevoli, a quelle della benzina. Un combinato disposto che potrebbe avere effetti devastanti su tutto il settore.



Euro 3 e Euro 4, rimborso sì rimborso no

L'eliminazione dei rimborsi sulle accise aveva sin da subito suscitato aspre critiche all'interno del settore. Nei mesi successivi l'autotrasporto, a causa dei danni economici provocati dall'emergenza Covid-19, **aveva chiesto a gran voce di posticipare l'eliminazione dei rimborsi per le categorie di veicoli più inquinanti**. Una richiesta che lo scorso giugno era perfino diventata [un'istanza parlamentare presentata alla Camera dei Deputati dall'on.Paternoster \(Lega\)](#) e che il Governo si era impegnato a mantenere.

Una richiesta che ora, considerando la mancanza di comunicazioni o chiarimenti in merito da parte delle istituzioni, è chiaramente finita nel dimenticatoio. In teoria restano ancora tre mesi

per porre un rimedio, ovvero fino alla prossima data utile in cui sarà possibile presentare i rimborsi relativi all'ultimo trimestre dell'anno. In pratica non c'è nessuna certezza.

La decisione di eliminare il rimborso accise sugli Euro 3 e sugli Euro 4, secondo **Cinzia Franchini** (Ruote Libere) "ha gettato nel panico tante piccole e medie aziende di autotrasporto che sui rimborsi hanno sempre contato per far quadrare i loro bilanci". A questo punto il rischio "in assenza di provvedimenti tempestivi che offrano certezze agli imprenditori, è che la proroga sugli stop ai rimborsi per i mezzi più obsoleti paralizzi l'intera categoria strangolata in Italia dai costi più alti d'Europa" ha poi concluso Franchini.



Le critiche di Trasportounito sull'esonazione degli Euro 3 dai rimborsi

Parole, quelle della Franchini, riprese anche da **TrasportoUnito** che, a sua volta, ha sottolineato l'inutilità degli appelli fatti dal settore. Richieste che non solo non hanno fatto posticipare post-Covid l'eliminazione del rimborso accise sugli Euro 3 e 4 (per un periodo quindi di 18 mesi, com'era stato indicato dall'istanza di Paternoster), ma non hanno nemmeno portato all'introduzione di un eventuale gradualità del rimborso.

L'associazione di categoria ha criticato pesantemente anche le presunte dinamiche che sottenderebbero la ratio del provvedimento, che sarebbe stato promulgato "all'insegna di un'ecologia che troppo spesso viene interpretata come un mantra, mascherando interessi particolari che sovente, solo in Italia, trovano facile ospitalità" ma che, non lontano dai confini, sono totalmente differenti.

Le accise in Francia: un esempio virtuoso?

Trasportounito ha quindi portato in esempio la Francia che “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”.

“Lo scenario che si profila in Italia – avverte Trasportounito – 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”.

Ecologia o convenienza economica?

“Se il risultato finale – conclude la nota – 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”.

Insomma prospettive tutt’altro che rosee e che gettano, come se non bastasse, ulteriori ombre su un settore già in grande difficoltà.

1 Ottobre 2020|Categorie: [PRIMOPIANO](#)|Tag: [rimborso delle accise](#), [veicoli pesanti Euro 3](#)