

Ecotassa si cambia: restano nel mirino le auto per famiglie

ROMA Vatti a fidare, anche Matteo ha alzato bandiera bianca. Eppure Salvini, su questo punto, era sempre stato categorico. Anche la mattina successiva al voto notturno in Commissione su un emendamento che, nel vano nome dell'ecologia, ha introdotto una delle più poderose operazioni di tassazione sul settore dell'auto. Una manovra che, se resterà in piedi anche in parte, l'ambiente lo danneggia e non lo salvaguarda perché frena il mercato e ritarda il rinnovo di uno dei parchi circolanti più vecchi d'Europa con conseguenze disastrose per la salute e per la sicurezza dei cittadini.

«Le tasse non aumentano, non ci sarà alcun balzello per chi acquista una nuova vettura», aveva più volte dichiarato senza mezzi termini il leader leghista parlando del famigerato bonus-malus subito ribattezzato da tutti ecotassa. Dietro di lui un fronte compatissimo, granitico, che va dalle associazioni di settore ai sindacati, dai consumatori ai movimenti politici. Una reazione comprensibile poiché, al di là del danno ad un comparto strategico per la sfiancata economia tricolore, ha risvolti anche sul consenso elettorale in quanto le vetture che circolano nella Penisola sono 37,6 milioni e ogni cittadino è anche automobilista. In verità più cauto era stato Luigi Di Maio chiamato a sedare la rivolta di piazza senza buttare a mare i suoi colleghi che avevano ideato il geniale provvedimento: «Non ci sarà alcun malus, solo dei bonus per indicare la direzione. Il futuro è delle auto elettriche». Poi nella riunione dei vertici governativi di domenica sera il compromesso, una concessione ai 5 Stelle a fronte di altre richieste della Lega. Ci saranno i bonus, ma ci saranno pure i malus anche se non più a pioggia come prevede il provvedimento approvato alla Camera. Cosa accadrà ora? Non è affatto chiaro perché il braccio di ferro sotterraneo continua anche se la palla è passata ai tecnici dei ministeri che cercano di trovare la quadra ad uno scenario ormai diventato comico. Meno bonus dai e meno malus servono, visto che la manovra è circolare e deve finanziarsi da sola. Le ipotesi sono diverse e solo nei prossimi giorni vedranno la luce a meno che non ci sia un ravvedimento sulla via di Palazzo Madama e si appallottoli tutto come nulla fosse accaduto. Prima cosa pare si siano convinti di abbandonare la parola Suv per tassare non si sa che.

CATEGORIA EMERGENTE

Gli sport utility sono i modelli che negli ultimi anni hanno alimentato le vendite, sono impossibili da identificare perché colorati di sfumature diverse e, soprattutto, sono di tutte le dimensioni: grandi, medi, piccoli, ora anche da città, con emissioni di CO2 simili alle rispettive vetture di pari cilindrata. Suv, crossover e fuoristrada continuano a crescere ed a novembre sono arrivati al 41% del mercato rispetto al 49% delle berline. Le altre tipologie (wagon, Mpv, cabrio, coupé) sono quasi scomparse. Tassare Suv e dintorni vuol dire randellare un'auto su due. Quindi la strada deve essere un'altra. Sul fronte dei bonus le ipotesi rimaste sul tappeto sembrano due. Incentivi solo alle elettriche pure che sono zero emission (quindi meno di 20 g/km di CO2) o anche alle ibride plug-in (meno di 50 g/km). Per garantire questi bonus dovrebbe essere necessario applicare i malus alle auto che emettono oltre 150 g/km di CO2. Certo non parliamo più di citycar o della regina delle vendite, la Panda made in Italy, ma finirebbero nel tritacarne diversi modelli niente affatto da ricchi, ovvero per famiglie come la Opel Mokka, la Kia Sportage, la Ford Edge, la Fiat Qubo e la Nissan X-Trail (solo per citare i più venduti delle rispettive fasce di CO2).

Meno di queste vetture si vendono e più restano in circolazione i quasi 13 milioni di carrette ante Euro 4, cioè immatricolate prima del 2006. Anfia, Federauto e Unrae invitano ancora il governo a ripensarci ricordando che la contribuzione derivante dall'acquisto di veicoli (Iva e Ipt) nel 2017 è stata di quasi 10 miliardi e che il settore è il principale contribuente dello Stato (16% degli introiti totali) con 74,4 miliardi (2%) lo scorso anno. A Torino non parlano, ma è ovvio che se cambierà il perimetro del business ci saranno ripercussioni sul piano di 5 miliardi da poco annunciato e sull'occupazione. L'operazione è negativa anche

sul fronte dei messaggi. Indicare che la mobilità elettrica è quella del futuro è verità, ma tassare le emissioni di CO2 cozza frontalmente con quanto hanno indicato le amministrazioni locali bloccando la circolazione delle vetture diesel che emettono meno CO2 di quelle a benzina. Il mercato ha recepito, le vendite delle auto a gasolio sono crollate (-25,6% a novembre) a vantaggio di quelle a benzina (26,7%). E le emissioni medie di CO2 dopo anni di calo sono tornate a salire. Ora l'indicazione contraria. Valli a capire.

