

L'INDIPENDENTE PAG. 17

GIOVEDÌ 1 OTTOBRE 1992

L'introduzione della patente europea non porterà alcun beneficio agli automobilisti italiani

Neppure l'Europa ci eviterà il bollo

PAOLO GARBAGNA

MILANO. In macchina da Amsterdam a Palermo, magari passando da Bruxelles e Parigi: gli automobilisti delle autostrade europee però non sono tutti uguali. Anche se col 1993 la libera circolazione delle merci in tutta Europa sarà una realtà, nel portafoglio di milioni di piloti comunitari sono conservati documenti di guida diversi tra loro che solo da poco Bruxelles sta cercando di equiparare. Entro il primo luglio 1996, ad esempio, dovremo incollare la nostra fotografia sulla prima «patente europea», frequentare tutti lezioni di guida simili e guidare tutti le stesse «classi» di veicoli (A, B, C, ecc.). Eppure molte differenze (le più importanti, purtroppo) resteranno. Tracciamo un identikit dell'euroguidatore.

Innanzitutto va precisato che noi italiani siamo gli unici a subire il pagamento di una tassa annuale, il cosiddetto bollo, che quest'anno ha raggiunto la cifra omogenea di 50 mila lire per tutte le «classi» di patente (B, C, e D). Sperare che col '96

Il nostro è l'unico Paese della Cee in cui occorre pagare una tassa annuale per poter condurre un'auto. In compenso sul permesso di guida comunitario non ci sarà spazio per attaccare la «marca»

possa cambiare qualcosa è lecito, ma purtroppo non verosimile per i 24 milioni e 500 mila «patentati» d'Italia (quasi uno ogni due persone). A far pensar male è il recente comportamento del Fisco che, costretto dalla Cee ad abbassare l'iva sulle auto di lusso dal 38 al 19%, si è subito rifatto, con gli interessi, sferrando una vera e propria mazzata economica ai possessori di auto di lusso, sotto forma di una *tantum* che, è regolare in Italia, rischia di essere ripetuta chissà quante volte. Anche per quanto riguarda il rinnovo (che dobbiamo effettuare ogni 10 anni) noi italiani non abbiamo quasi pari in Europa, a parte la Spagna, dove il rinnovo è imposto a scadenze fisse che variano da uno a dieci anni a seconda della categoria. In Lussemburgo, infatti, la pa-

tente si rinnova solo dopo che l'automobilista ha compiuto 50 anni, in Portogallo dopo i 65 e in Gran Bretagna dopo i 70.

È possibile conoscere fin d'ora le caratteristiche dell'europatente che terremo in tasca nel '96? Certo, visto che in Irlanda è già disponibile. Essa rispecchierà più o meno quella attuale: le categorie dalla A alla E sono le medesime ovunque e saranno indicate con cifre e disegni (moto, auto, rimorchio) in modo che la Polstrada tedesca o francese potrà interpretare il documento italiano senza problemi di lingua. Sarà un libricino uguale per tutti i piloti della Comunità che però (c'è da giurarci) creerà a noi fiscalizzatissimi italiani gli stessi problemi che oggi ci danno i passaporti bordeaux, quelli «Cee» per l'appunto. Dato che (an-

che per i passaporti) nessuno tra i nostri concittadini europei paga il bollo, infatti, anche per le patenti mancherà la pagina in cui appiccicarli. Per il passaporto ce la caviamo con la pagina dei visti, ma per l'europatente come faremo?

Anche quando avremo patenti uguali, inoltre, con ogni probabilità i codici della strada resteranno diversi nonostante i tentativi di unificazione di Bruxelles. Dovremo quindi essere particolarmente prudenti in Grecia, Germania, Regno Unito e Francia dove vige la famigerata patente a punti, quella che mette a disposizione del guidatore un certo numero di punti (6 in Francia, 18 in Germania, 9 in Grecia e 12 in Gran Bretagna) che vengono scalati ogni volta che si commette una certa infrazione (più è grave più si perdono punti) fino al ritiro della patente e all'obbligo di un nuovo esame. Ma non allarmiamoci troppo: il regime a punti può essere applicato solo agli italiani residenti in una nazione che ha adottato questo sistema. I turisti, invece, la passano liscia.

2) Abolizione del pagamento di imposte o tasse mediante l'apposizione di marche da bollo.

Oggi il normale cittadino dedica del suo tempo e del suo denaro (spese di carburante, ecc., oltre ad inquinare), per recarsi ad acquistare i bolli per pagare una tassa allo Stato. Non solo il cittadino perde in misura superiore alla tassa pagata ma anche lo Stato, tra elaborazione, produzione del disegno, stampa, distribuzione, aggi per il rivenditore, controlli, perde almeno il 50% della tassa. Sommando i due fattori è evidente che la riscossione di una tassa tramite bolli serve unicamente a pagare lo stesso processo di emissione.

3) Tasse inerenti i veicoli ed assicurazione RC auto conglobata nel costo carburante. Abolizione dei pedaggi autostradali.

Lo stesso di cui sopra si ripete per la tassa di circolazione, oggi definita tassa di proprietà. Una tassa creata per «pagare l'uso della strada, la circolazione» e pertanto è più semplice ed equo farla pagare attraverso il carburante in modo da incidere sul chilometro percorso e non sulla scelta di veicolo.

Pensavamo lo stesso anche per l'aspetto assicurativo ma la lettera inviata dall'amico Carlo Alberto Donati (qui riprodotta) ci ha mostrato altri aspetti che portano ad un serio ripensamento.

Per quanto riguarda il pedaggio autostradale è indispensabile l'abolizione in quanto:

- fu promesso che sarebbe stato abolito il pedaggio dopo alcuni anni di sfruttamento,
- altre nazioni (vedi Olanda, Germania) hanno costruito autostrade ben più costose (vedi aree di servizio, ecc.) senza attivare il pedaggio,
- le spese per attivare i sistemi di riscossione hanno richiesto e richiedono miliardi che poi fanno lievitare le tariffe di pedaggio,