

09/06/2014

[Burocrazia](#)

Radiazioni auto. Un boom che solleva molti dubbi

Il numero di radiazioni per esportazione sta crescendo in maniera esponenziale, tanto da aver sollevato da molte parti parecchie perplessità. I dati degli ultimi anni, elaborati da **Assodem** (l'Associazione demolitori di autoveicoli), registrano infatti un calo importante del volume complessivo di radiazioni dei veicoli, passati tra il 2009 e il 2012 da 2,264 a 1,754 milioni; ma, al tempo stesso, all'interno di questo volume fanno segnare una forte crescita le radiazioni per esportazione, passate, nel medesimo arco temporale, da 493.547 a 733.132. Che significa tutto questo?

I furbetti dell'export. Il fenomeno può avere molte interpretazioni. Da un lato, c'è sicuramente l'assorbimento da parte di mercati stranieri, in particolari dell'Est Europa, di vetture difficilmente rivendibili da noi: quelle incidentate o molto chilometrate, come si dice in gergo, riparabili e ripristinabili con costi inferiori negli altri Paesi. A questo si è aggiunta la fuga dall'Italia delle auto "di lusso" soggette al superbollo e alle attenzioni delle Forze dell'ordine: molti proprietari hanno preferito disfarsene, in favore di concessionari e commercianti che le hanno ricollocate all'estero (essendo praticamente invendibili da noi). Altri, invece, hanno preferito immatricolarle all'estero (personalmente o tramite società di leasing o noleggio), continuando a utilizzarle sul suolo patrio senza assoggettarsi all'imposizione fiscale (il cui gettito è, infatti, precipitato). Ma non è ancora tutto.

L'opinione dei demolitori. Secondo Assodem, infatti, delle auto radiate per esportazione, talvolta si perdono completamente le tracce: non venendo reimmatricolate altrove, finiscono per alimentare il mercato illegale dei ricambi e i centri di raccolta non autorizzati. La richiesta di radiazione per esportazione definitiva, infatti, può essere presentata sia prima che il veicolo sia realmente trasferito in un altro Paese, sia in un secondo tempo, quando l'automezzo è già stato immatricolato altrove. Significa che un'auto può essere cancellata in Italia e non registrata all'estero, diventando una sorta di fantasma privo d'intestatario: nessuno ne paga la tassa di possesso, nessuno risponde in caso d'incidente senza identificazione del conducente, che non sarà più rintracciabile.

Regole da rivedere. A questo aggiungiamo il fatto che, secondo Assodem, il 30-40% dei veicoli radiati per esportazione non continua a circolare all'estero, ma viene demolito in certi Paesi (dell'Europa dell'Est, ma anche del Nord Africa) senza nessun rispetto per le normative ambientali (e questo, oltre che un danno per i nostri operatori soggetti a normative stringenti, è un danno soprattutto per la collettività e per chi, in quelle nazioni, ci vive). Insomma, nel meccanismo c'è qualcosa che non funziona, anche a livello normativo: per esempio, servirebbe l'introduzione di un obbligo di comunicazione ai registri italiani (Pra o Motorizzazione, questo lo vedremo prossimamente...) dell'avvenuta reimmatricolazione (o regolare demolizione) in un altro Paese.

Emilio Deleidi