

Esportazione QUANTE COMPLICAZIONI PER RADIARE UN VEICOLO

D IL LEGISLATORE si è inventato che, per radiare un'auto, la macchina dev'essere già all'estero, con qualche documento che lo dimostri. Si parla tanto di semplificazione, si fa un gran baccano sull'Unione Europea, si recepiscono direttive comunitarie a destra e a manca, ma **in nessun altro Paese UE esiste una norma simile**: ovunque si radia la vettura senza nessuna o con pochissime formalità. Noi, invece, dobbiamo produrre un mucchio di carte. Ma come si fa a complicare le cose così?

Amicare Bassani
Martínengo (BG)

R QUESTO trionfo di burocrazia è nato in Parlamento su pressione della lobby dei demolitori e dei riciclatori di auto. Anche se, va detto, il primo colpo alle radiazioni per esportazione arrivò, esattamente due anni fa, con una circolare del Pubblico registro che anticipò, di fatto, i contenuti poi introdotti nel Codice della strada con la Legge di stabilità 2016. In pratica non è più possibile radiare per esportazione senza preventiva reimmatricolazione oltrefrontiera. O, comunque, senza un documento che dimostri che quella vettura ha

davvero preso la via dell'estero (nella tabella in basso, le ultime disposizioni per i privati che vogliono cedere l'auto a un privato o a un operatore professionale straniero). Il provvedimento, **giustificato con la necessità di porre un freno alle false radiazioni** e, quindi, all'evasione fiscale, ha avuto un effetto inevitabile: molte di quelle macchine del valore di svariate centinaia di euro, che da noi non avevano futuro, ma che trovavano sbocchi nei mercati poveri dell'Europa dell'Est o del Nord Africa, ora finiscono dritte nelle fauci dei demolitori. Insomma,

se prima, cedendole a commercianti specializzati nel commercio transfrontaliero, si poteva ricavarne qualcosa, adesso bisogna pure pagare per sbarazzarsene. Ha ragione il signor Bassani: in nessun Paese d'Europa esiste una norma simile. Una norma che, come commentarono Unire (Unione imprese recupero), Ada (Associazione demolitori auto) e Aira (Associazione riciclatori di auto) all'indomani della sua approvazione, «porrà una volta per tutte un freno al boom della quota dei veicoli radiati per esportazione». Appunto.

Mario Rossi

ECCO CHE COSA DEVE PRESENTARE UN PRIVATO

Documentazione	In Paesi UE	In Paesi extra UE
Principale	Carta di circolazione estera o attestazione di avvenuta reimmatricolazione estera da parte dell'autorità straniera.	Carta di circolazione estera o attestazione di reimmatricolazione da parte dell'autorità straniera (con traduzione asseverata).
Equipollente	Attestazione di revisione o collaudo della Motorizzazione estera (con traduzione asseverata). Documento di trasporto (Ddt o Cmr; Convention des marchandises par route) o ricevuta di acquisto dal privato italiano con ricevuta del destinatario estero di avvenuta consegna del veicolo. Atto di vendita successivo redatto all'estero fra primo acquirente estero e nuovo acquirente (con traduzione asseverata). Documento provvisorio d'immatricolazione UE (per esempio, relativo alle targhe provvisorie della Germania). Foglio di via o relativa attestazione rilasciata dalla Motorizzazione italiana ex art. 99 del Codice della strada.	Bolla doganale o fattura con vidimazione della dogana. Nel caso in cui venga presentata una copia del Dae (Documento di accompagnamento di esportazione) con l'indicazione dell'Mrn (Movement reference number) e degli elementi identificativi del veicolo, sarà necessario allegare anche una stampa della notifica di esportazione con esito "uscita conclusa" ottenuta consultando l'apposito link "Tracciamento movimento di esportazioni o di transito (Mrn)".

