

Il fallimento del superbollo

Si ammontano a 140 milioni di euro in un anno le perdite del fisco da imputare al 'superbollo' auto. Ora le Associazioni della filiera automotive ne chiedono l'abolizione

di **Francesca Ferrari**

"Abolire la dannosa e controproducente sovrattassa sul bollo auto, nata nel 2011 per portare nelle casse dello Stato 168 milioni di euro, che ha prodotto una serie di effetti perversi che stanno penalizzando l'Erario, il mercato dell'auto e il suo indotto". È questa la richiesta espressa al Ministero dell'Economia e delle Finanze in una lettera congiunta firmata dalle principali associazioni della filiera automotive: ANFIA (produttori italiani), ANIASA (autonoleggio), Assilea (leasing), Federauto (concessionari), UNASCA (agenzie), UNRAE (costruttori esteri). L'addizionale erariale sul bollo auto era stata introdotta nel luglio 2011 con un importo pari a 10 euro per ogni kW di potenza del veicolo superiore ai 225 kW, con effetto retroattivo su tutto il 2011 e su tutto il parco circolante; successivamente, dal 1° gennaio 2012, la sovrattassa è sta-

ta portata a 20 /kW ed estesa alle vetture con potenza superiore ai 185 kW.

Le Associazioni evidenziano che nelle intenzioni dell'Esecutivo la misura avrebbe dovuto portare alle casse dello Stato 168 milioni di euro, ma non è andata così. Nel solo 2012, invece, si è determinata una perdita complessiva, tra minori entrate fiscali e mancato introito, di circa 140 milioni di euro, così suddivisa: per lo Stato 93 milioni di euro di gettito IVA e 13 milioni di superbollo; per le Regioni 19,8 milioni di mancato pagamento del bollo; per le Province 5,2 milioni di mancata IPT e circa 9 milioni di addizionale su RCA. A causare questo danno per l'Erario, una serie di fenomeni non previsti e controproducenti, innescati dal provvedimento stesso, tra cui la riduzione delle nuove immatricolazioni di vetture con potenza eccedente i 185 kW:



Photos.com

Scenari **AP** 31

Photos.com

-35% nel 2012 contro il -19,8% del mercato auto nel suo complesso. Nel nord Italia si è visto crescere il fenomeno della proliferazione di "falsi leasing" di autovetture con targa tedesca (o ceca) date in noleggio da soggetti commerciali e utilizzate da clienti italiani (con mancato versamento dell'IVA, del bollo, del superbollo, dell'IPT, delle multe, dell'addizionale provinciale sull'RCA, oltre all'impossibilità di porre sotto sequestro le automobili immatricolate all'estero, la possibilità di sfuggire al redditometro, le difficoltà di effettuare i controlli su strada e di individuare le responsabilità in caso di incidenti); a questo si aggiunge il fenomeno della "esterovestizione" di veicoli, radiati per esportazione in paesi UE, ma che continuano a circolare sul territorio nazionale con targa tedesca, austriaca, bulgara o romena con le conseguenze sopra indicate. Altro effetto del 'superbollo' è il boom di radiazioni per esportazione sia di auto di nuova immatricolazione, poi radiate e reimmatricolate con targa estera, sia di auto usate, che non produrranno più gettito per il Paese a partire dal secondo anno. Per queste ultime, la tendenza è confermata dai dati di esportazione, che mostrano, nel 2012, volumi più che raddoppiati per le autovetture sopra i 185 kW (da circa 13.000 unità del 2011 a quasi 29.000,

+115%). È inoltre crollato il numero dei passaggi di proprietà relativi ad autovetture sopra i 185 kW, ridotti del 37% nel 2012 rispetto ai volumi del 2011.

"In definitiva", evidenziano le Associazioni, "l'addizionale introdotta, oltre a condizionare negativamente sia il mercato del nuovo sia il mercato dell'usato, ha prodotto effetti negativi per l'Erario, non solo in termini di entrate fiscali previste, ma anche di mancato introito di IVA, IPT e bollo, conseguente alla riduzione delle immatricolazioni e del parco circolante. Appare, quindi, opportuna e urgente l'abolizione della sovrattassa, anche al fine di fornire al mercato dell'auto un primo segnale di rilancio, che possa invertire la rotta negativa degli ultimi anni e che vada nella direzione di un alleggerimento della pressione fiscale sul comparto. Nonostante le evidenti difficoltà attraversate dal settore a causa della crisi economica, infatti, dal 2009 a oggi il carico fiscale sulla motorizzazione ha continuato a crescere, fino a superare, nel 2012, i 72 miliardi di Euro, pari al 17% del totale delle entrate tributarie nazionali e addirittura è degli ultimi giorni l'ipotesi di un ennesimo rincaro delle accise sui carburanti per scongiurare l'aumento dell'IVA, quando la componente fiscale del prezzo è già al 59% per la benzina e al 54% per il diesel".

novembre 2013