

ATTUALITÀ

 SETTEMBRE/OCTOBRE 2013 **AUTORAMA** 5

La demagogia spicciola fa male all'auto e anche all'economia

IL FALLIMENTO DEL SUPERBOLLO

NELLE INTENZIONI DEL GOVERNO LA TASSA SULLE VETTURE POTENTI AVREBBE DOVUTO PORTARE ALLE CASSE DELLO STATO 168 MILIONI DI EURO. RISULTATO: UNA PERDITA COMPLESSIVA DI CIRCA 140 MILIONI

“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) e UNRAE (costruttori esteri).

L’addizionale erariale sul bollo auto era stata introdotta nel 2011 con un importo pari a 10 euro per ogni kW di potenza superiore ai 225 kW, con effetto retroattivo su tutto il 2011. Successivamente, dal 2012, la sovrattassa è stata portata a 20 euro/kW ed estesa alle vetture con più di 185 kW. Nelle intenzioni dell’Esecutivo la misura avrebbe dovuto portare alle casse dello Stato 168 milioni di euro. Nel solo 2012, invece, si è determinata una perdita complessiva, tra minori entrate fiscali e mancato introito, di circa 140 milioni di euro.



Le quotazioni di una Mercedes SL 500 del 2003 recitano 12.600 euro (quanto una Fiat Panda turbodiesel “base” nuova). Il superbollo, però, costa 800 euro all’anno



La Chevrolet Camaro è una supercar “low-cost” (prezzi da 40.920 euro) ma visto che ha 432 CV bisogna pagare una sovrattassa di 2.660 euro annui



Sognare costa poco: una Porsche 911 Coupé del 2000 può costare anche meno di 12 mila euro. Peccato poi per i 1.000 euro all’anno di superbollo...

LE CONSEGUENZE REALI DI UNA MANOVRA SBAGLIATA

• Riduzione delle nuove immatricolazioni di vetture con potenza eccedente i 185 kW: -35% nel 2012 contro il -19,8% del mercato auto nel suo complesso

• Proliferazione, nel nord Italia, 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).

• 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 vetture sopra i 185 kW (da circa 13.000 unità nel 2011 a quasi 29.000, + 115%)

• Crollo 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 il mercato di nuovo e usato, ha prodotto effetti negativi per l’Erario non solo in termini di entrate previste, ma anche di mancato introito di IVA, IPT e bollo, conseguente alla riduzione delle immatricolazioni e del parco circolante. Appare, quindi, urgente l’abolizione

della sovrattassa, anche al fine di fornire al mercato un primo segnale di rilancio, che possa invertire la rotta negativa e che vada nella direzione di un alleggerimento della pressione fiscale sul comparto. Ma nonostante le difficoltà attraversate dal settore, il carico fiscale sulla motorizzazione ha superato nel 2012 i 72 miliardi di euro, pari al 17% del totale delle entrate tributarie nazionali.