

Il nodo intricato dell'IPT tra rischio di distorsioni e riequilibrio territoriale

Il cambiamento dei criteri per versare l'Imposta Provinciale di Trascrizione punta a redistribuire il gettito, e a rimetterci sono la certezza delle regole e la competitività del noleggino

■ Alessio Tucci

La modifica dell'Imposta Provinciale di Trascrizione riporta al centro una questione che attraversa da anni il rapporto tra fiscalità locale, mobilità e competitività delle imprese: fino a che punto un intervento nato per redistribuire il gettito può alterare gli equilibri di un settore economico senza produrre effetti collaterali inattesi? L'emendamento inserito nel Decreto Fiscale modifica infatti il criterio applicato alle società di noleggino per il versamento dell'IPT, stabilendo che l'imposta debba essere destinata alla provincia in cui è ubicata la "gestione ordinaria in via principale dell'attività", superando così l'attuale meccanismo fondato sulla sede legale.

A prima vista il principio appare intuitivo: collegare il gettito fiscale al territorio nel quale si svolge concretamente l'attività economica. Tuttavia, proprio nella definizione di "gestione ordinaria" si concentra il nodo principale della questione. Per le società di noleggino, caratterizzate da una presenza capillare sul territorio nazionale, con sedi operative distribuite tra aeroporti, stazioni ferroviarie, centri logistici e uffici amministrativi, individuare in maniera univoca un centro principale dell'attività rischia di diventare un esercizio interpretativo complesso.

Il problema, infatti, non sembra essere tanto la finalità della norma quanto il criterio individuato per raggiungerla. L'attuale sistema IPT, come gli altri tributi locali connessi all'automobile, è storicamente fondato sul principio di territorialità, uno degli elementi portanti del federalismo fiscale. Le imprese versano l'imposta alla provincia individuata attraverso la sede legale e, nella scelta della localizzazione, tendono a privilegiare territori caratterizzati da maggiore efficienza amministrativa, tempi più rapidi e livelli tariffari più favorevoli. Una pratica considerata legittima da un orientamento consolidato della giuri-

sprudenza tributaria.

Il tema, in realtà, non è nuovo. Dal 2018 si è aperta una stagione di contenziosi tra imprese e pubbliche amministrazioni proprio attorno ai criteri di localizzazione dell'IPT, con una prevalenza di pronunce favorevoli alle aziende. La nuova formulazione rischia, secondo gli operatori del settore, di riaprire una dinamica già sperimentata, introducendo ulteriori margini di incertezza interpretativa.

A rendere ancora più complessa la questione è la possibile disconnessione tra struttura dell'imposta e suo presupposto economico. L'IPT nasce infatti come tributo collegato all'immatricolazione del veicolo, un atto amministrativo che si realizza presso uffici territoriali specifici. L'introduzione del criterio della "gestione ordinaria" sposterebbe invece l'attenzione verso un elemento diverso, non chiaramente definito dal legislatore e potenzialmente soggetto a interpretazioni differenti.

Il settore del noleggino contesta inoltre un altro aspetto: il rischio che la misura, pensata per correggere una concentrazione del gettito in alcune province, finisca per produrre effetti opposti rispetto agli obiettivi dichiarati. Le conseguenze potrebbero tradursi in uno spostamento del gettito tra territori senza necessariamente riflettere il reale utilizzo delle infrastrutture locali, mentre l'aumento degli adempimenti amministrativi e dell'incertezza normativa potrebbe generare costi aggiuntivi destinati a propagarsi lungo la filiera.

Per questo ANIASA, l'associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital, propone una soluzione differente: «Un sistema centralizzato di riscossione con successiva redistribuzione territoriale delle risorse sulla base di parametri oggettivi – spiega Italo Folonari, presidente dell'associazione – sul modello di meccanismi già adottati in Paesi come Francia e Germania. L'obiettivo sarebbe evitare che la ricerca di una maggiore

equità fiscale si trasformi in una nuova fonte di complessità amministrativa».

La partita aperta dalla modifica dell'IPT va oltre il solo comparto del noleggio. Riguarda il rapporto più generale tra esigenze di riequilibrio territoriale e stabilità delle regole economiche. Perché quando la fiscalità interviene su settori che rappresentano uno snodo centrale della mobilità e della transizione del parco veicoli, il confine tra redistribuzione e distorsione può diventare molto più sottile di quanto sembri.