



La protesta

«Non si può più usare l'auto come bancomat per le casse pubbliche. E sull'Ipt gli operatori del leasing sono sfavoriti il doppio rispetto a quelli del noleggio», dice Maurizio Lazzaroni, presidente Assilea (nella foto)

L'Ipt spinge le flotte a Bolzano e Trento

Le due Province autonome sono le uniche a non applicare gli inasprimenti del 2011 e gli operatori spostano le immatricolazioni

di **Maurizio Caprino**

Se qualcuno tornasse in Italia dopo un anno di assenza e guardasse la cartina qui a fianco, penserebbe che la mappa economica del Paese sia stata sconvolta: le immatricolazioni di autovetture nuove a nome di società di leasing e noleggio (sia a lungo sia a breve termine) sono diminuite, se non crollate, un po' dappertutto. Con una sola, clamorosa eccezione: quella del Trentino-Alto Adige, dove gli incrementi arrivano fino al 9,296% (non è un refuso di stampa) per il noleggio, passando per il 186% del leasing.

Il dato, pur considerando che prima in questa regione i volumi erano bassissimi e ciò ovviamente gonfia le percentuali, è sconcertante. Ma sconcerta anche di più la causa: non uno sconvolgimento economico, ma una semplice questione tributaria. Le Province autonome di Bolzano e di Trento, infatti, hanno sempre rifiutato di applicare gli inasprimenti dell'Ipt decisi dal governo Berlusconi a maggio 2011 nel decreto legislativo sul federalismo fiscale e accelerati nel settembre successivo dal governo Monti. Così le società del settore hanno avviato un vero e proprio esodo, sfruttando sedi secondarie già presenti in Trentino-Alto Adige o costituite ad hoc.

Un'elusione fiscale? «No, un modo legittimo per difendersi dalle perdite per centinaia di milioni dovute alla crisi e, soprattutto, alle continue strette fiscali dell'ultimo anno e mezzo», risponde Paolo Ghinolfi, presidente dell'Aniasa (l'associazione confindustriale dei noleggiatori). In effetti, aldilà delle disquisizioni giuridiche sul concetto di abuso del diritto (cioè sullo sfruttamento delle norme che consentono una certa operazione, che

viene decisa non per ragioni strettamente economiche, ma solo per pagare meno tasse), prevedere che le tariffe di un tributo possano variare sul territorio implica che si possa ingaggiare una concorrenza fiscale tra enti locali. In ogni caso, non si può dire che il governo Monti non si sia accorto che questa concorrenza nel caso dell'Ipt sia stata distorta. Già a dicembre 2011 aveva introdotto un correttivo per imporre gli inasprimenti anche nelle regioni a statuto speciale, ma Bolzano e Trento hanno "resistito". Così lo scorso ottobre, col

LA FUGA NON FINISCE QUI

Ghinolfi (Aniasa): «Le multinazionali stanno pensando di non operare più in Italia, le società del breve termine potrebbero continuare ma con veicoli targati all'estero. E lo Stato perderebbe»

Dal momento che il gettito dell'Ipt è stato "dirottato" dalla Provincia in cui ha sede legale (o residenza, se persona fisica) il venditore del veicolo a quella dell'acquirente.

Un rimedio solo parziale all'elusione, perché incide solo sul leasing e non sul noleggio: nel primo caso, il gettito viene attribuito alla Provincia dell'utilizzatore, secondo le tariffe di quest'ultima. I noleggiatori, invece, possono spostare la sede legale a Bolzano e Trento e lo stanno facendo. Questo contribuisce a spiegare anche la differenza degli incrementi tra i due settori nelle immatricolazioni in Trentino-Alto Adige. Ma non è tutto: «Noi operatori del leasing - dice Maurizio Lazzaroni, presidente dell'Assilea, l'associazione della categoria - siamo doppiamente penaliz-

zati, perché l'utilizzatore dovrà pagare l'Ipt inasprita anche quando poi riscatta il veicolo. Il peso dell'operazione diventa insostenibile nel caso dei veicoli industriali: l'importo dell'Ipt può superare il valore di riscatto. Il legislatore non capisce che il riscatto non è un vero e proprio acquisto, ma un'operazione che conclude il finanziamento. Come tale, non dovrebbe pagare l'Ipt. Noi non abbiamo nulla da eccepire sul fatto che gli operatori del noleggio a lungo termine competano correttamente con noi, ma non vogliamo distorsioni fiscali». Finché ci saranno le regole attuali, la disparità resterà, perché i noleggiatori continueranno a sfruttarle. Ghinolfi lo dice apertamente, spiegando che lo si fa «per una questione di mera sopravvivenza» e aggiungendo che alcune multinazionali del noleggio a lungo termine si stanno preparando anche a lasciare l'Italia, mentre alcuni operatori del breve termine potrebbero spostare la sede all'estero (per periodi inferiori a un anno, possono circolare in Italia anche veicoli con targa straniera).

Ciò dimostra che la corda fiscale, quando viene tirata troppo, fa male allo stesso Stato che la stringe: in questo caso, in Italia, non s'incasserebbero nemmeno le imposte sul reddito di questi operatori e tornerebbero prassi che si prestano ad abusi ed evasione, come il rimborso chilometrico al dipendente (si veda a pagina 13). Sono le conseguenze finali di quello che Lazzaroni chiama «uso dell'auto come un bancomat per l'erario» e portano a quella che Ghinolfi chiama «eutanasia economica». Per questo i presidenti tornano a chiedere un tavolo di confronto - e a tutto campo - con la politica. Che sinora non ha mai risposto.