

La manovra e l'automobile. L'aumento del carico-fiscale mette un ulteriore freno a un mercato già in forte crisi

Se l'Ipt mette «in folle» la ripresa

di **Pier Luigi del Viscovo**

Prima di questa manovra, l'Ipt (imposta provinciale di trascrizione) gravava nella misura di 151 euro su ogni immatricolazione (auto nuova) o trascrizione (auto usata), cifra che poi viene aumentata a discrezione della Provincia fino a un massimo del 30%. La manovra del Governo (art. 1, comma 12) mantiene questo criterio fino a 53kW (72 cv) di potenza, mentre per le vetture di potenza superiore prevede 3,5 euro per ogni kW: un'auto da 77 kW (105 cv) partirebbe da

una base di 270 euro più l'incremento discrezionale. Nel caso di Milano, che già oggi applica il 30%, si arriverebbe a 352 euro, contro i 196 di oggi: l'80% in più.

Si badi che oltre la soglia dei 53 kW non ci sono i bolli di super-ricchi, ma la Panda diesel (55

LA SOGLIA

Oltre i 53 kilowatt, pari a 72 cavalli, l'imposta provinciale di trascrizione sul nuovo e sull'usato aumenta di 3,5 euro per ogni Kw in più

kW). Dunque, questo aumento di imposta andrà a colpire la pancia del mercato, quella che si entusiasma per la «macchina nuova» (anche quando è usata).

L'effetto sarà ovviamente depressivo, a un duplice livello. Sicuramente, gravare di ulteriori centinaia di euro la spesa legata alla nuova auto non aiuta, ma non è solo questo. Ci sono fattori emotivi da considerare. Un conto è pagare qualcosa in più per aumentare il valore del bene, dotandolo magari di un accessorio in più, un altro è destinare quei soldi alla Provincia. In questo senso, han-

no ragione le associazioni quantitative osservano che «tutto questo è a vantaggio delle Province, enti territoriali che il Governo si è impegnato a sopprimere entro la fine della legislatura». Il consumatore - già irritato per i molti aspetti della manovra che non dividono (a torto o a ragione, poco importa) e che però deve subire - può facilmente scaricare il suo rifiuto sulla scelta di cambiare la macchina. L'acquisto di un'auto riflette (oltre alla gratificazione per un fatto positivo) anche l'entusiasmo per quanto ci si aspetta dal prossimo futuro. Componen-

ti negative, quali la frustrazione, se non addirittura l'irritazione, sono per definizione depressive dell'orientamento all'acquisto.

A livello macroeconomico, questi fattori determinano la maggiore o minore velocità con cui si sostituiscono le auto obsolete, visto che in un mercato di sostituzione al cliente cambia poco se fa l'acquisto oggi o fra sei mesi. La figura che meglio descrive la domanda di auto è il "piano inclinato": maggiore la propensione, maggiore la pendenza, più persone acquistano, e viceversa.

Per questo motivo è ingiusto questo articolo della manovra. Perché getta acqua sul tenue fuoco di cherello degli acquisti. Il rischio - come stigmatizza Paolo Ghinolfi, presidente di Aniasa - è di ag-

gravare ulteriormente la situazione per un mercato già da tempo in allarme rosso e che pure sta cercando di rinnovarsi in un contesto economico e finanziario difficilissimo e in presenza di indicatori di fiducia di privati e aziende altalenanti.

Ed è solo l'ultimo getto d'acqua, come ricordano le associazioni di settore. Peraltro, non si tratta una tantum: già da alcuni mesi l'auto è oggetto di altri interventi fiscali, quali l'aumento delle accise sui carburanti, l'incremento della tassazione RC Auto e la recente introduzione del superbollo. Si tratta, quindi, dell'ennesimo duro colpo per il comparto dell'auto."

Continua ▶ pagina 2

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Stando ai calcoli di Assilea, questa norma riguarderebbe circa 4.675.000 transazioni (nuovo e usato) e genererebbe un extra-gettito di quasi mezzo miliardo di euro, considerando un incremento medio applicato dalle province del 23 per cento.

Nonostante tutte le associazioni del comparto auto abbiano alzato la voce per settimane, rivolgendo anche un "appello al buon senso" dei parlamentari, ormai è legge.

Ma come giudicare questa norma, senza essere di parte? Il discrimine deve necessariamente essere la spinta o il freno allo sviluppo. Ogni decisio-

ne - per quanto dolorosa - va presa se utile alla crescita. Il comparto auto sta nella parte sana del Paese, quella che ogni giorno produce valore e occupazione. Conviene al paese mortificare la domanda? In questo momento, alla politica competono le scelte giuste, non quelle facili. Il legislatore di un paese malato deve accettare che il suo ruolo è quello del medico, che non interviene per compiacere il paziente, ma per guarire i suoi mali.

Quando deve calare di peso, uno pensa a eliminare i grassi, non a tagliarsi una gamba.

Pier Luigi del Viscovo

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Gli effetti della Finanziaria-bis. Secondo gli operatori le nuove misure raffredderanno anche la ripartenza delle flotte

Dalla manovra freno alla ripresa

Con l'aumento dell'Ipt una bolletta da 60 milioni in più per il noleggio

Ermano Molinari

«In Italia non è mai stata fatta una manovra finanziaria senza incidere sulla fiscalità diretta o indiretta dell'auto». Nelle parole di Jacques Bousquet, presidente di Unrae, c'è tutta la preoccupazione degli operatori dell'auto sugli effetti della manovra. Come se non bastassero i recenti aumenti delle accise sui carburanti, delle polizze assicurative RCAuto, dei pedaggi e l'introduzione del superbollo per vetture di potenza

SULLE POLIZZE

Con il federalismo fiscale potrebbe scattare un aumento della tassazione sulla Rc Auto del 3,5% da parte delle province

LE AUTO BLU

Fiducia sugli effetti della stretta imposta dal decreto del Governo. Per ottimizzare i costi aumenterà il ricorso al NLT

elevata, la finanziaria-bis graverà ancora di più sul settore auto con l'aumento dell'Imposta provinciale di trascrizione prevista all'atto dell'acquisto di veicoli nuovi ed usati. Per Bousquet «ciò indebolirà ulteriormente un mercato già in grave difficoltà che, per gli effetti recessivi della manovra, sconterà un'inevitabile contrazione dei consumi». «L'inasprimento dell'Ipt - aggiunge Maurizio Lazzaroni, presidente di Assilea - si tradurrà in un raddoppio della tassazione sui veicoli nuovi e usati, attuando anche una discriminazione fiscale tra le Province "ordinarie" e quelle "speciali" (quest'ultime non colpite dalla manovra): ad esempio nella provincia

di Milano un'auto da 77 kW pagherà 352 euro di Ipt, contro gli attuali 181 euro».

Secondo il presidente di Aniasa, Paolo Ghinolfi «l'aumento spropositato dell'Ipt, un tributo unico in Europa, avrà effetti particolarmente pesanti anche per il mercato dell'auto aziendale. Solo per il settore dell'autonoleggio è stimabile un aumento di costi diretti e indiretti di oltre 60 milioni. Sconcerta, inoltre, lo scavalco del previsto decreto ministeriale con cui si intendeva riordinare l'Ipt, anche in considerazione della potenza e del livello di emissioni inquinanti prodotte. E anche i primi passi del federalismo fiscale appaiono purtroppo incentrati prevalentemente sull'aumento della tassazione, con la possibilità che le Province aumentino del 3,5% la tassazione sui contratti RCAuto».

Per Eugenio Razelli, presidente di Anfia, l'insieme dei provvedimenti del Governo che incidono sulla fiscalità diretta ed indiretta dell'auto, «oltre a un aggravio della tassazione, produrrà un'ulteriore depressione del mercato, arrecando un pesante colpo allo stato di salute dell'intero settore e un negativo impatto per le tasche degli automobilisti in una fase in cui, invece, sarebbe necessario rilanciare i consumi. Gli automobilisti e la filiera diventano così sempre più il "bancomat" dell'Erario quando, invece, occorrerebbe semplificare il sistema impositivo e lavorare alla riduzione dei costi di gestione delle autovetture».

Come se non bastasse, la manovra del Governo ha da ultimo introdotto anche l'aumento dal 20% al 21% dell'Iva ordinaria. Un elemento, questo, che secondo Bousquet «colpirà fatalmente la propensione all'acquisto dei beni strumentali e, quindi, in particolare, dell'auto»; secondo Maurizio Lazzaroni «ciò rischia di ac-



Nel mirino. In Italia sono oltre 70mila le auto blu della Pa

crescere la crisi del mercato dell'auto, che già soffre per il perdurante calo delle immatricolazioni a privati». Ma a soffrirne, purtroppo, sarà anche il mercato dell'auto aziendale, un comparto che, a fronte di un consistente indebolimento della domanda delle famiglie, ha manifestato invece nella prima parte dell'anno incoraggianti segnali di vitalità.

Nelle scorse settimane, inoltre, è entrato in vigore il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri riguardante la riduzione delle auto blu. Nel nostro Paese, secondo la Corte dei Conti, sono circa 2.000 le auto blu di rappresentanza a disposizione di autorità ed alte cariche dello Stato e di amministrazioni locali, 10mila le auto blu di servizio con autista per i dirigenti delle amministrazioni, mentre sono 60mila le auto senza autista, a disposizione degli uffici per le attività strettamente operative. «La riduzione del numero di auto blu - dice Eugenio Razelli - è un provvedimento che ci trova d'accordo; inoltre sosteniamo l'utilizzo delle auto italiane da parte delle rappresentanze politico-istituzionali del nostro Paese». «Attualmente - interviene ancora Paolo Ghinolfi - sono 30mila le auto a noleggio fornite attraverso le convenzioni di Consip ad amministrazioni di ogni livello, che ottimizzano quindi le risorse in linea con le precise indicazioni fornite dalla Corte di Conti. Con l'entrata in vigore del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri si dovrebbe perseguire, finalmente in modo tangibile, la tante volte declamata riduzione dei costi relativi alla gestione della flotta pubblica. In questo senso il noleggio rappresenta di certo per la Pa la formula più efficace, per soddisfare le esigenze di mobilità istituzionale, garantendo riduzione, certezza e monitoraggio dei costi».

NEL DETTAGLIO

Gli effetti collaterali

L'aumento Iva

La manovra del Governo ha introdotto anche l'aumento dal 20% al 21% dell'Iva ordinaria. A soffrirne, secondo gli operatori, sarà anche il mercato dell'auto aziendale, un comparto che, a fronte di un consistente indebolimento della domanda delle famiglie ha manifestato invece nella prima parte dell'anno incoraggianti segnali di vitalità

L'Ipt

Il rincaro dell'Imposta provinciale di trascrizione solo per il settore dell'autonoleggio dovrebbe portare a un aumento di costi diretti e indiretti di oltre 60 milioni

Rc Auto

Il mondo delle flotte aziendali guarda con preoccupazione alla possibilità che le Province aumentino del 3,5% la tassazione sui contratti RCAuto

I parchi pubblici

Nelle scorse settimane è entrato in vigore il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri riguardante la riduzione delle auto blu. Nel nostro Paese, secondo la Corte dei Conti, sono circa 2.000 le auto blu di rappresentanza a disposizione di autorità ed alte cariche dello Stato e di amministrazioni locali, 10mila le auto blu di servizio con autista per i dirigenti delle amministrazioni, mentre sono 60mila le auto senza autista, a disposizione degli uffici per le attività strettamente operative. Con la stretta imposta dal governo si prevede un maggiore ricorso al noleggio

I PRESIDENTI



Unrae.
Il presidente,
Jacques
Bosquet

I PRECEDENTI
«In Italia non si ricorda una manovra che non incidesse sulle quattro ruote»



Aniasa.
Il presidente,
Paolo
Ghinolfi

IL RISANAMENTO
«Il Nlt rappresenta la formula più efficace per le esigenze delle istituzioni»



Assilea.
Il presidente,
Maurizio
Lazzaroni

IL GIRO DI VITE
«La nuova imposta di trascrizione equivale al raddoppio della tassazione»



Anfia.
Il presidente,
Eugenio
Razelli

LE RIPERCUSSIONI
«La stretta provocherà un duro colpo allo stato di salute dell'intero settore»