

■ ■ ■ I NOSTRI SOLDI

Più ci tassano e meno guadagnano

Il superbollo è un flop. Ma ce lo teniamo stretto

La maggiorazione sulle auto più potenti ha fatto perdere allo Stato 140 milioni. Voci di cancellazione, poi il governo smentisce

■ ■ ■ SANDRO IACOMETTI

Malgrado il flop clamoroso il governo non sembra disposto a fare marcia indietro sul superbollo. Che la sovrattassa non avesse prodotto gli effetti sperati si era capito già da un po'. Il balzello era stato introdotto dal ministro dell'Economia, Giulio Tremonti, nel luglio 2011, con effetto ovviamente reotrativo: 10 euro aggiuntivi per ogni kW di potenza del veicolo superiore ai 225 kW. Per non essere da meno il professore premier Mario Monti, nel famoso Salva Italia del dicembre 2011, non solo a confermato la stangata sulle auto di grande cilindrata, ma ha addirittura rincarato la dose, raddoppiando l'importo da 10 a 20 euro per ogni kW e abbassando la soglia di partenza da 225 a 185 kW.

La misura avrebbe dovuto portare nelle casse dello Stato 168 milioni. Il risultato, come accaduto anche sulle accise, è stato catastrofico. Nel solo 2012 si è deter-

minata una perdita complessiva, tra minori entrate fiscali e mancati introiti, di circa 140 milioni di euro. Nel dettaglio, lo Stato ha perso 93 milioni di gettito Iva e 13 di superbollo, le Regioni 19,8 milioni di superbollo, le Province 5,2 milioni di mancata Ipt e 9 milioni di addizionale Rc auto. Insomma, un bel capolavoro.

Prevedere quello che sarebbe accaduto non era poi così difficile. Il primo effetto è stato quello sulle compravendite: nel 2012 le immatricolazioni di vetture con potenza superiore ai 185 kW sono crollate del 35% contro il 19,8% del mercato. Mentre i passaggi di proprietà per le stesse tipologie di auto si sono ridotti del 37%. Se la maggior parte delle persone ha semplicemente evitato di acquistare macchine troppo grandi, i più scaltri hanno adottato strategie alternative. Nel nord Italia, ad esempio, si è registrato un boom di falsi leasign di autovetture con targa tedesca o ceca date in noleggi da soggetti commerciali e utilizzate da clienti italiani. Con la

conseguenza che oltre al superbollo, per le finanze pubbliche sono venuti meno anche i pagamenti di Iva, Ipt, multe e addizionali locali.

Altri hanno invece optato per la cosiddetta esterovestizione del veicolo. Ovvero radiare il mezzo per l'esportazione in Paesi Ue e poi farlo circolare tranquillamente sul territorio italiano. Il fenomeno è confermato dai dati sulle esportazioni, che hanno mostrato, nel 2012, volumi più che raddoppiati rispetto al 2011 (da 13 mila a 29 mila euro, +115%).

E sulla base di questi numeri che tutte le principali associazioni della filiera automotive (Anfia, Aniasa, Assilea, Federauto, Unasca, Unrae) hanno da mesi avviato un pressing sul governo per ripensare il balzello. Sforzi che sembrava fossero finalmente riusciti ad ottenere un riscontro. Qualche tempo fa il viceministro dell'Economia, Luigi Casero, aveva evidenziato che il superbollo «è stato sbagliato e toglierlo costa pochissimo». E ieri è circolata la notizia che in un imminente incontro con

rappresentanti del settore il governo avrebbe messo sul tavolo la questione. Magari già il prossimo 15 gennaio, quando il sottosegretario allo Sviluppo economico, Claudio De Vincenti, dovrebbe vedere tutte le associazioni dell'automotive, oppure la settimana successiva.

La notizia di un'apertura è stata accolta con soddisfazione da Scelta civica, con il responsabile delle politiche fiscali Enrico Zanetti che si è però chiesto perché il governo abbia sempre bocciato gli emendamenti in tal senso presentati dalla formazione dei montiani alla legge di stabilità.

La risposta è arrivata a stretto giro. Fonti del ministero dell'Economia hanno infatti fatto sapere che «non è allo studio alcuna norma per cancellare il superbollo».

Esulta il pidino Ermete Realacci, che difende il balzello definendo del tutto «immotivata» la sua abolizione. Resta da capire quale sia il senso di una tassa che fa perdere soldi allo Stato, ma non è la prima volta, né sarà l'ultima.

twitter@sandroiacometti

■ ■ ■ PRECEDENTI

IVA

Il gettito Iva è in costante calo dopo il passaggio dell'aliquota dal 20 al 22% in due anni (2011-2013). Gli ultimi dati disponibili, da gennaio a ottobre del 2013, hanno segnato un meno 3,9% che tradotto in cifre significa oltre 3,4 miliardi di introiti in meno.

BENZINA

Lo stesso discorso vale per i rincari delle accise sulla benzina. Secondo le elaborazioni del centro studi Promotor il minore incasso per l'Erario nel 2013 è stato di circa un miliardo.

TABACCHI

Nei primi dieci mesi del 2013 si sono ridotte del 5,2% (-476 milioni di euro) le entrate dell'imposta sul consumo dei tabacchi. Oltre agli aumenti, e ovviamente alla crisi, ha influito anche la diffusione delle sigarette elettroniche.

BARCHE

Ormai celebre il flop della tassa sugli yacht voluta dal governo Monti. Nel 2012 lo Stato aveva incassato appena 23,5 milioni rispetto ai 115 attesi. Un misero 15%.

