

Effetti di federalismo e manovra

Rialzo del canone all'orizzonte per il benefit auto

Maurizio Caprino

Le imprese o i dipendenti che hanno in uso auto aziendali noleggiate a lungo termine potrebbero vedersi rincarare il canone a causa di federalismo fiscale e manovra economica. Il rischio riguarda anche i contratti in corso: c'è la clausola di adeguamento del canone rispetto a variazioni del regime fiscale eventualmente sopravvenute. Una giusta tutela per il noleggiatore che, come proprietario del veicolo, deve farsi carico dei tributi legati al suo possesso.

Di revisione dei canoni si parlava già a fine giugno, mal'ipotesi è concretizzata con la manovra di Ferragosto (Dl 138/11), che ha inasprito l'Ipt (Imposta provinciale di trascrizione, dovuta per immatricolazioni e passaggi di proprietà), stabilendo che sia sempre pagata in proporzione alla potenza del veicolo. Abolita quindi la più favorevole misura fissa finora applicata agli atti soggetti a Iva, tra cui quelli che riguardano i noleggiatori. L'Aniasa (l'associazione di categoria) ha stimato un impatto molto pesante sui conti degli operatori: +70% (da 41 milioni a 71) per l'Ipt sul nuovo e +85% (da 36 milioni a 67) sull'usato (l'imposta è a carico dell'acquirente, ma si teme che un suo aumento deprima le quotazioni).

Lo aveva stabilito già il Dlgs 68/11 di maggio sul federalismo fiscale, ma gli operatori si aspettavano un parziale correttivo nel Dm Finanze previsto dalla stessa norma per poter applicare i rincari: si confidava di ottenere dal ministero una modalità di calcolo favorevole, tassando in misura proporzionale solo i kiloWatt in eccesso rispetto alla soglia sotto cui anche gli atti senza Iva hanno imposta fissa: 53 kW, valore fissato nel '98 (quando le auto erano meno potenti perché più leggere), oggi superato anche da non poche utilitarie. Il Dl 138/11 ha escluso

la necessità del Dm per cui il tariffario entrerà in vigore (quando il Dl 138 sarà convertito) nella versione sfavorevole.

Si era rischiato un rincaro dei canoni già a fine giugno, quando nella bozza della manovra di inizio estate (il Dl 98/11) era stato previsto un superbollo per le vetture di potenza superiore a 125 kW (equivalenti a 170 cavalli). In assoluto non sono molte (1,5 milioni su un parco circolante di 35) perché questa è già una potenza elevata (da turbodiesel 2 mila in versione spinta). Ma auto del genere sono ben 60 mila sulle 660 mila delle flotte delle società di noleggio, stima l'Aniasa. L'allarme era rientrato quando il Governo ha deciso di introdurre il superbollo solo oltre i 225 kW, cioè per 98 mila supercar con oltre 300 cavalli. Pesa pure l'imposta sulla Rca (principale introito delle Province): al 12,5% uguale per tutti il Dlgs 68/11 ha aggiunto la possibilità di salire fino al 16%, di cui si è già avvalsa buona parte delle amministrazioni.

Negli ultimi mesi l'auto è stata colpita anche dai rincari delle accise sui combustibili, che però non impattano sul settore del noleggio. Al quale sta invece da sempre a cuore una revisione della deducibilità dei costi delle vetture dal reddito: nonostante si chieda da una quindicina d'anni di allinearsi al 100% di Francia, Germania, Gran Bretagna e Spagna, l'Italia è ferma al 40%, perdipiù con un tetto al valore del veicolo fissato nel '97 e mai adeguato. «Con la loro efficienza - dice Pietro Teofilatto, direttore dell'Aniasa - i noleggiatori nell'ultimo biennio hanno contenuto i costi, a tutto vantaggio delle 60 mila aziende a 2.400 pubbliche amministrazioni clienti. Ma ora, di fronte ad aumenti del 200% sull'Ipt per vetture di media potenza, sarà arduo non riconsiderare i canoni in futuro».

Il mondo dell'auto unito contro la manovra

■ Il mondo dell'auto è in fermento. La Finanziaria introduce la riorganizzazione dell'Ipt - quella dovuta alla provincia per la maggior parte delle richieste presentate al pubblico registro automobilistico - confermando che questa non verrà più determinata in misura fissa come avviene ora (quasi sempre in misura inferiore ai 200 euro). In una nota congiunta Anfia, Aniasa, Assilea, Federauto e Unrae affermano che il governo, «alla ricerca di risorse immediate e di facile reperimento ha attinto nuovamente dal settore auto colpendo indistintamente l'auto privata e quella aziendale». La norma, aggiungono le associazioni, «renderà ancora più pesante e complicato il sistema fiscale che grava sul settore». L'eliminazione dell'Ipt fissa porterà all'inasprimento della tassazione sia sulle auto nuove che su quelle usate. Prendendo ad esempio i modelli più venduti, un'auto da 77 kw pagherà, nella provincia di Roma, 325 euro di Ipt (contro gli attuali 181 euro), mentre una da 85 kw pagherà 358 euro contro i 181 euro fissi che paga ora. Questo «causerà effetti negativi sulle vendite e sull'usato» incidendo su un comparto in grave crisi: a luglio le immatricolazioni di auto nuove sono cadute del 10,7%, come non accadeva da 28 anni, e i passaggi di proprietà delle usate sono scesi del 5,9% secondo l'Acì. In un momento così difficile, dicono le associazioni dell'auto, la norma sull'Ipt «rischia di contribuire a ridurre le entrate sul fronte dell'Iva, già diminuite di quasi 2 miliardi rispetto al 2008». A questo punto il settore auto auspica che «nelle more del passaggio parlamentare avvenga una riconsiderazione della norma che tenga conto dei recenti lavori condotti dal ministero dell'Economia assieme agli operatori del settore».

Franco Canevesio

Automobili

“L'imposta di trascrizione deprimerà tutto il settore”



L'eliminazione dell'Imposta provinciale di trascrizione (Ipt) in misura fissa per gli atti soggetti ad IVA confermata dal decreto legge anti-crisi e con efficacia a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione, avrà un «effetto depressivo per tutto il settore automotive, con conseguente perdita di posti di lavoro nell'intera filiera». A lanciare l'allarme in un comunicato congiunto sono tutte le associazioni di settore (Anfia, Aniasa, Assilea, Federauto e Unrae) «Alla ricerca di risorse immediate e di facile reperimento, il Governo - precisano le associazioni - ha attinto nuovamente al settore auto colpendo senza distinzioni l'auto

privata e quella aziendale e superando anche il decreto ministeriale che, in ossequio decreto sul federalismo fiscale, doveva riordinare l'Ipt, unico balzello di questo tipo in Europa». Per le associazioni di settore la nuova norma, «in aggiunta all'aumento delle accise e dei costi dei carburanti, alla dimenticata promessa pre-elettorale sull'abolizione del bollo auto e all'aumento della tassazione sull'assicurazione RC auto di ulteriori 3,5 punti deliberata da decine di Province, porterà ad un ulteriore inasprimento della tassazione dell'auto, con rincari che supereranno anche l'80%». A Roma, una vettura da 77 kW pagherà 325 euro di IPT contro gli attuali 181.

I rincari scatteranno dalla conversione del dl 138. Preoccupati concessionari e costruttori

Maxi Ipt, una stangata per l'auto

Sopra i 53 kw si pagheranno 3,5 euro per ogni kw di potenza

DI FRANCESCO CERISANO

La stangata per gli automobilisti che vogliono cambiare auto rischia di arrivare ben prima del 12 ottobre, data entro cui il decreto (dl 138/2011) con la manovra di Ferragosto dovrà essere convertito in legge. I tempi accelerati imposti dal governo (il testo già oggi è stato incardinato al senato dove sarà esaminato in commissione a partire dal 22 agosto) potrebbero infatti far scattare molto presto gli aumenti dell'Ipt, l'imposta provinciale di trascrizione (quella che viene pagata ogni volta che si compra un'auto nuova o usata) in modo da renderla proporzionale alla potenza del veicolo. Un salasso che colpirà tutti i tipi di transazione e non più solo gli acquisti tra privati come accade oggi. Per il mercato delle quattro ruote si annuncia una rivoluzione, di certo non indolore. Perché oggi chi compra un'auto da un soggetto Iva (concessionario o autosalone) paga il minimo dell'imposta (variabile da 151 a 196 euro a seconda delle province). Ma per effetto del quinto decreto attuativo del federalismo fiscale (dlgs n. 68/2011) il trattamento di favore, stabilito nel 1998 da

La mappa degli aumenti

MODELLO	RINCARO
GOLF DI MEDIA CILINDRATA	73,5 EURO
MINI COOPER (85 KW)	112 EURO
BMW SERIE 1 (85 KW)	112 EURO
ALFA ROMEO GIULIETTA	122,5 EURO
SUV DI GROSSA TAGLIA (225 KW)	600 EURO



Visco, andrà in soffitta. E l'Ipt crescerà proporzionalmente al numero di kilowatt pulsanti nel vano motore. Indipendentemente dal fatto che l'auto sia stata acquistata da un concessionario o da un privato. Solo acccontentandosi di un'utilitaria, nemmeno troppo spiritosa (fino a 53 kw), si continuerà a pagare l'imposta base. Altrimenti bisognerà versare 3,5 euro in più per ogni kw eccedente la soglia minima.

Le norme. Il federalismo fiscale aveva subordinato l'entrata in vigore della nuova tassazione a un decreto del Mef che avrebbe dovuto ridisegnare l'Ipt nel suo complesso anche sulla base dei dati relativi alle immatricolazioni e ai passaggi

perché, dicono, «con un mercato dell'auto in grave recessione e una continua perdita di posti di lavoro nell'intera filiera» l'aumento dell'Ipt sarebbe una mazzata. L'ennesima, dopo l'aumento delle accise e dei costi del carburante e il rincaro generalizzato in arrivo per le polizze Rc auto. Le province, sempre loro, hanno infatti colto in pieno la chance, anche questa offerta dal federalismo, di aumentare (del 3,5%) l'aliquota dell'imposta sulle assicurazioni. Che ormai in quasi tutta Italia è schizzata al 16%.

E secondo le associazioni del settore, l'innalzamento della tassazione sull'auto avrà un unico effetto: la contrazione delle vendite e quindi delle entrate Iva (già diminuite di 2 miliardi rispetto al 2008). Ossia, fanno notare, esattamente il contrario di quanto il governo vorrebbe realizzare con la manovra bis.

Nemmeno le aziende di leasing e noleggio, che fino ad ora con i loro acquisti hanno in qualche modo limitato la grave situazione del mercato dell'auto, si sentono al sicuro. E già mettono le mani avanti: le tariffe potrebbero aumentare. «Di fronte ad aumenti del 200% previsti per le vetture di

media potenza sui 70-80 kw sarà arduo non riconsiderare nel futuro i canoni», avvertono senza giri di parole.

Le cifre. Qualche numero giusto per farsi un'idea degli aumenti in arrivo. Per una Golf di media cilindrata il rincaro dell'Ipt sarà di 73,5 euro, per una Mini Cooper o una Bmw serie 1 di 85 kw l'aumento sarà di 112 euro, per un'Alfa Romeo Giulietta di 122,5 euro, ma per un Suv di grossa taglia (225 kw) il salasso potrà superare i 600 euro.

A Roma un'autovettura da 77 kw pagherà 325 euro di Ipt contro gli attuali 181 euro, mentre una da 85 kw ne pagherà 358 euro contro gli attuali 181 euro. Per questo le associazioni rappresentative di costruttori, concessionari, società di leasing e noleggio hanno chiesto al governo di «riconsiderare», durante il passaggio parlamentare del dl 138, la norma sull'Ipt. La proposta è tornare a quanto prevedeva il federalismo fiscale, ossia attendere il decreto del Mef. Per la cui scrittura le cinque sigle si sono dette pronte ad affiancare i tecnici ministeriali supportandoli nei calcoli relativi alle varie ipotesi di applicazione.

Il settore auto lancia l'allarme sui passaggi di proprietà

La nuova imposta provinciale comporterà aumenti che possono superare anche l'80%

ROMA - Il settore dell'auto lancia un nuovo allarme di fronte alla norma inserita nell'ultima manovra finanziaria che prevede l'eliminazione dell'Ipt in misura fissa per gli atti soggetti ad Iva. L'Ipt è l'imposta provinciale di trascrizione che si applica sull'immatricolazione dei veicoli e sul loro passaggio di proprietà. «La nuova normativa avrà un effetto depressivo per tutto il settore automotive con conseguente perdita di posti di lavoro nell'intera filiera», spiega una nota congiunta di tutte le più importanti associazioni del settore (Anfia, Aniasa, Assitea, Federauto e Unrae).

Secondo un calcolo effettuato prendendo ad esempio i modelli più venduti, nella provincia di Roma una vettura di classe media con un motore di 77kW di potenza arriverebbe a pagare 325 euro di Ipt contro i precedenti 181, un rincaro di quasi l'80%. Certamente non è poco per un settore in grande difficoltà che sta attraversando uno dei periodi più difficili degli ultimi decenni.

A luglio le immatricolazioni sono diminuite in Italia di oltre il 10% rispetto ad un mese già pessimo nel 2010 e con meno di 140 mila vetture vendute si è raggiunto un picco negativo che non si registrava dal 1983 quando le consegne di auto nuove scesero sotto quota 130 mila. Questa barriera è stata però superata



Europa. La norma renderà ancora più pesante e complicato il sistema fiscale che grava sul settore. In aggiunta all'aumento delle accise e dei costi dei carburanti, alla dimenticata promessa pre-elettorale sull'abolizione del bollo auto e all'aumento della tassazione sulla RC auto di ulteriori 3,5 punti deliberata da decine di Province, causerà ulteriori effetti negativi sulle vendite, sia del nuovo sia dell'usato, e in generale sullo stato di salute dell'intero comparto, in grave crisi ed impegnato in una riorganizzazione a livello mondiale.

Secondo le associazioni di categoria, se la norma non verrà corretta nei passaggi parlamentari, ci sarà un ulteriore crollo del settore che secondo le più recenti previsioni avrebbe superato di poco nel 2011 l'1,8 milioni di targhe con un calo di circa l'8% rispetto al 2010, riducendo ancora le entrate dovute all'Iva già scese di quasi due miliardi di euro rispetto al 2008. L'Unrae fa notare che nel primo semestre gli italiani hanno speso per l'acquisto dell'auto il 15,7% in meno (da 14,2 a 12 miliardi), mentre l'Anfia ricorda che la pressione fiscale su un settore in crisi è aumentata nel 2010 dell'1,2%, facendo salire il contributo del settore automotive sul totale delle entrate tributarie dal 16,62% al 16,6%.

G.U.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

dagli ordini che sono un indicatore più immediato delle immatricolazioni e che a luglio hanno superato di poco quota 120 mila.

«Alla ricerca di risorse immediate e di facile reperimento, il Governo ha attinto nuovamente al settore auto colpendo senza distinzioni l'auto privata e quella aziendale e superando anche il decreto ministeriale che, in ossequio al D.Lgs n.68/2011 sul federalismo fiscale, doveva riordinare l'Imposta Provinciale di Trascrizione (IPT): unico balzello di questo tipo in



Giovedì 18 agosto 2011
Il Mattino

L'allarme

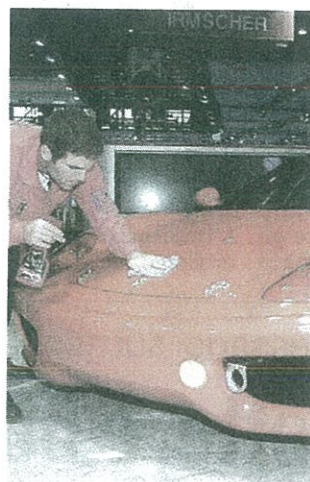
Auto, le imprese: «Dall'aumento dell'Ipt effetti depressivi»

Il settore automotive è preoccupato per l'effetto depressivo che potrebbe innescarsi con l'aumento della Ipt, l'imposta provinciale di trascrizione. «Alla ricerca di risorse immediate e di facile reperimento, il governo ha attinto nuovamente dal settore auto colpendo indistintamente l'auto privata e quella aziendale e superando anche il decreto ministeriale che, in ossequio al D. Lgs n.68/2011 sul federalismo fiscale, doveva riordinare l'Ipt, imposta unica

in Europa», spiegano in una nota congiunta Anfia, Aniasa, Assilea, Federauto e Unrae. «La norma renderà ancora più pesante e complicato il sistema fiscale che grava sul settore. In aggiunta all'aumento delle accise e dei costi dei carburanti, alla dimenticata promessa pre-elettorale sull'abolizione del bollo auto e all'aumento della tassazione sulla Rc auto di ulteriori 3,5 punti deliberata da decine di Province, causerà ulteriori effetti negativi sulle vendite e sull'usato e in generale sullo

La richiesta

Le aziende al governo: ci ripensi o le vendite caleranno



stato di salute dell'intero comparto, in grave crisi ed impegnato in una riorganizzazione a livello mondiale», continuano le associazioni dell'automotive. «L'eliminazione dell'Ipt in misura fissa per gli atti soggetti a Iva porterà ad un ulteriore inasprimento della tassazione dell'auto nuova e usata», aggiunge la nota sottolineando che «la norma rischia di contribuire ad un ulteriore calo delle compravendite, e - in netta antitesi con i presupposti governativi - di ridurre ancora le entrate sul fronte dell'Iva, già diminuite di quasi 2 miliardi rispetto al 2008».