Aumenta il prelievo fiscale sulla filiera automotive. Nel 2012 il settore ha contribuito alle entrate dello Stato per 72,73 miliardi di euro, con una crescita del 3,8% rispetto al 2011, anno nel quale per la prima volta si erano superati i 70 miliardi. A causa poi della crescita più contenuta del complesso delle entrate tributarie nazionali, la percentuale rappresentata dal prelievo del settore l'anno scorso è salita al 17% (era il 16,8% nel 2011, nel 2010 invece si era fermata al 16,3%).

"La fiscalità automotive ha quindi, purtroppo, contribuito per un punto percentuale in più al gettito tributario complessivo in soli quattro anni (era del 16% nel 2009) – ha commentato Roberto Vavassori, Presidente di Anfia– e la sua incidenza sul Pil continua ad essere la più elevata tra i principali Paesi europei: 4,4% contro una media del 3,3%. Il contenimento dei costi di possesso e di utilizzo dei veicoli sono il primo importante passo da compiere per rilanciare la domanda di mobilità nel nostro Paese. Riguardo al possesso, come evidenziano i dati, gli introiti derivanti dal superbollo introdotto nel 2011, inferiori alle attese, non sono riusciti a compensare il mancato gettito Iva conseguente alla pesante contrazione del mercato auto nel 2012 (-19,8%), e continuano a penalizzare l'industria italiana dell'alto di gamma e delle supercar, Sui costi di gestione e utilizzo dell'autoveicolo si può intervenire, ad esempio, calmierando le tariffe assicurative, arrivate ormai a livelli insostenibili, programmando una riduzione intelligente delle accise sui carburanti e incoraggiando i sistemi Its, in grado di ridurre la congestione stradale (che costa oltre 5 miliardi di Euro al Sistema Paese), con conseguente contenimento delle emissioni e dei consumi energetici, e anche di abbassare i costi assicurativi. Inoltre non dimentichiamo che il Codice della strada stabilisce che almeno il 50% dei proventi delle multe incassate dagli enti locali venga utilizzato per migliorare la sicurezza, investendo il 25% nella manutenzione stradale, il 12,5% nella segnaletica e il 12,5% nei controlli sulle strade. Non esiste, tuttavia, un sistema di verifica di questi investimenti che gli enti locali dovrebbero mettere annualmente a bilancio. Così, a fronte di uno sforzo costante da parte dei produttori per accrescere gli standard di sicurezza dei veicoli, e ridurre l'incidentalità e la mortalità sulle strade, purtroppo le infrastrutture stradali italiane risultano ancora al di sotto degli standard europei di sicurezza, facendo perdere competitività all'Italia nel confronto internazionale".

Nella ripartizione del prelievo calcolata sui diversi momenti impositivi del "ciclo di vita contributivo" degli autoveicoli, il primo posto spetta alla quota di tassazione derivante dall'utilizzo dell'autoveicolo nel corso dell'anno, pari all'81,8% del gettito complessivo proveniente dal comparto per un valore di 59,5 miliardi di euro, in crescita del 6% rispetto al 2011. Una dinamica che deriva in buona parte dall'incremento dei prezzi dei carburanti – a doppia cifra per benzina e gasolio, a fronte di significativi cali dei consumi (-16% per la benzina e -9,3% per il gasolio) – su cui hanno influito soprattutto gli aumenti a più riprese

delle accise e l'innalzamento di un punto percentuale dell'aliquota Iva. Questo nonostante, nel complesso, la percorrenza chilometrica media delle auto nel 2012 sia calata di oltre 1.000 Km, confermando un trend in atto già dalla seconda metà del 2009.

Al secondo posto troviamo la quota di contribuzione al momento dell'acquisto dell'autoveicolo, data dal versamento dell'Iva e dell'Ipt, pari al 9,4% per un totale di 6,87 miliardi di euro. Questa voce ha subito un calo del 13,7% rispetto al 2011 perlopiù a causa della forte contrazione delle immatricolazioni di autovetture nuove nel 2012 (-19,8%) – che ha seguito quella già pesante del 2011 (-10,8%) – e alla significativa flessione del mercato delle auto usate (-10,6%). Infine, il possesso dell'autoveicolo rappresenta una quota dell'8,7%: 6,35 miliardi di Euro derivanti dalla tassa di possesso – il "bollo auto" – che risulta in crescita del 7,2% rispetto al 2011

Pur facendo aumentare il gettito complessivo, l'introduzione del superbollo ha alimentato una serie di fenomeni controproducenti per le casse dello Stato e non solo: una contrazione del 35% delle nuove immatricolazioni di auto soggette al superbollo nel 2012; un significativo incremento delle auto soggette alla sovrattassa immatricolate da società di leasing estere e poi consegnate a clienti italiani (con mancato versamento dell'Iva e del superbollo); un aumento delle radiazioni per esportazione, sia di auto di nuova immatricolazione, poi radiate e reimmatricolate con targa estera (con mancato versamento del superbollo) sia di auto usate. Per queste ultime, la tendenza è confermata anche dai dati di esportazione di fonte doganale, che mostrano, nel 2012, una crescita esponenziale dell'export di auto di grossa cilindrata, per le quali in futuro non sarà più pagata alcuna tassa di possesso. In definitiva, quindi, l'addizionale condiziona negativamente sia il mercato del nuovo sia il mercato dell'usato, producendo come effetto un mancato introito di Iva, Ipt e bollo. Dal confronto con gli altri 4 principali mercati europei (Francia, Germania, Regno Unito e Spagna), in base ai più recenti dati disponibili, riferiti al 2011, l'incidenza del gettito fiscale della filiera automotive italiana sul Pil rimane, come si è detto, la più elevata: 4,4% contro una media del 3,3%.

© riproduzione riservata
pubblicato il 18 / 07 / 2013