

Anfia ha presentato i dati sul gettito fiscale derivante dal settore automotive in Italia nell'anno 2013. L'entità del prelievo fiscale che ha gravato sulla filiera automotive italiana nel 2013 si attesta a 70,5 miliardi di Euro. A fronte di una leggera crescita (+0,6%) del totale delle entrate tributarie nazionali rispetto al 2012 - derivante da un andamento positivo delle imposte dirette (+1,9%) e negativo delle imposte indirette, basate sui consumi (-1%) - il gettito proveniente dal settore automotive, secondo le stime elaborate da Anfia, è sceso del 2,7%, mantenendo comunque una quota percentuale sul gettito complessivo calcolato secondo il criterio di cassa non distante da quella del 2012: 16,5% contro 17%.

“Facendo un confronto sugli ultimi 5 anni, il gettito proveniente dal settore automotive è cresciuto del 6,3% tra 2009 e 2013, con una quota percentuale sul gettito complessivo passata dal 16% al 16,5%, dopo il picco del 17% nel 2012” ha commentato Roberto Vavassori, Presidente di Anfia. “E' significativo notare che, nello stesso periodo, il gettito IPT e IVA derivante dall'acquisto degli autoveicoli è calato del 30,2% a causa del forte ridimensionamento dei volumi di nuove immatricolazioni (-39,8%), mentre, al contrario, il gettito derivante da possesso (bollo auto) e utilizzo dei mezzi, è cresciuto rispettivamente del 4,6% e del 13,2%. Nel 2013, la percentuale del gettito fiscale derivante dal comparto sul PIL sale al 4,5% (era 4,4% nel 2012), mantenendo il primato tra i maggiori Paesi europei, visto che la media è del 3,2%¹. A fronte della perdita di capacità di spesa da parte degli italiani - ha proseguito il Presidente Anfia - si è risposto in questi anni con l'inasprimento delle imposizioni fiscali sull'auto, giunte a livelli tali da generare una profonda contrazione del mercato, con conseguenze gravi sia a livello industriale, sia sul parco circolante sempre più obsoleto, poco sicuro e inquinante. E' prioritario, per rilanciare la domanda di mobilità nel nostro Paese, invertire questa tendenza, con particolare attenzione alla spesa delle famiglie, ma anche alla competitività delle imprese. Anfia lavora da tempo a questo obiettivo, con la presentazione di proprie proposte nell'ambito della Consulta Automotive e seguendo altre proposte di legge in materia che vadano nella direzione di una fiscalità automotive più equa. Si pensi, ad esempio, alla riduzione - introdotta in pochi mesi, prima con la “Legge Fornero” e poi con la “Legge di Stabilità 2013”- della deducibilità delle auto aziendali dal 40% al 20%, mentre in ambito UE arriva fino al 100%. Senza un opportuno intervento di armonizzazione, l'incidenza delle auto aziendali sul mercato italiano continuerà a restare molto più bassa che in Francia, Germania, Regno Unito e Spagna. E' paradossale, inoltre, che alcune misure, come il superbollo, abbiano contribuito a deprimere un mercato già in difficoltà, generando effetti collaterali di elusione della misura stessa. La sua abolizione consentirebbe una ripresa dei volumi di vendita, di attività e di occupazione per il segmento auto interessato, con un probabile contagio positivo sugli altri segmenti di mercato e un incremento del gettito impositivo. Dal punto di vista industriale, questo favorirebbe lo sviluppo di una strategia nella produzione nazionale di prodotti del segmento,

e uno sviluppo del mercato delle auto di alta cilindrata a basse emissioni. Sul fronte delle assicurazioni, infine, ricordiamo che la telematica assicurativa rappresenta una delle soluzioni per la riduzione del carico fiscale, e auspichiamo, quindi, che vengano rapidamente approvati i provvedimenti di attuazione derivanti dalle misure sulle liberalizzazioni varate nel 2012 (DDL n. 1 e n. 179 del 2012) con riferimento al settore assicurativo. In chiusura, 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 esistendo, tuttavia, un sistema di verifica di questi investimenti, che gli enti locali dovrebbero mettere annualmente a bilancio, lo sforzo dei produttori per accrescere gli standard di sicurezza dei veicoli, e ridurre l'incidentalità e la mortalità sulle strade, viene spesso vanificato dalle condizioni delle infrastrutture stradali italiane, ancora al di sotto degli standard europei di sicurezza”.

✘ Nella ripartizione del prelievo calcolata sui diversi momenti impositivi del “ciclo di vita contributivo” degli autoveicoli, resta saldamente al primo posto la quota di tassazione derivante dall'utilizzo dell'autoveicolo nel corso dell'anno, pari all'82,2% del gettito complessivo proveniente dal comparto per un valore di 58 miliardi di Euro (-2,6% rispetto al 2012, in cui valeva 59,5 miliardi).

Al secondo posto, si colloca la quota di contribuzione al momento dell'acquisto dell'autoveicolo, che comprende il versamento dell'IVA e dell'IPT (Imposta Provinciale di Trascrizione), pari al 9,4%, per un totale di 6,61 miliardi di Euro. Questa voce è calata del 3,7% rispetto al 2012, in conseguenza dell'ulteriore contrazione delle immatricolazioni di autovetture nuove nel 2013 (-7%), dopo quella molto pesante del 2012 (-19,8%).

Il possesso dell'autoveicolo rappresenta una quota dell'8,4%: 5,93 miliardi di Euro derivanti dalla tassa di possesso - il “bollo auto” - che segna una flessione dell'1,8% rispetto al 2012 ritornando, così, al gettito del 2011. Questa dinamica conferma che l'introduzione della sovrattassa sul bollo (il cosiddetto “superbollo”) sulle auto con kW superiori a 1853 ha avuto effetti contrari rispetto a quelli preventivati. Le vetture con kW superiori a 185, che avevano già subito un calo di mercato (-35%) nel 2012, nel 2013 hanno riportato un'ulteriore contrazione del 21,7%, triplicata rispetto al calo del mercato auto nel suo complesso, pari al 7%, ma allineata al calo delle vendite del segmento “alto di gamma” (-22,2%). L'introduzione del superbollo ha determinato un brusco calo del fatturato di vendita (-38,5% 2012/2011 e -18,2% 2013/2012) e del conseguente gettito fiscale (-36,1% 2012/2011 e -18,2% 2013/2012).

Infine, In tema di assicurazioni, Anfia ricorda anche che circa l'8% del parco auto italiano

circola privo di copertura RC auto, una percentuale che, per effetto della gravissima crisi economica in atto, negli ultimi anni è raddoppiata, così come il fenomeno delle polizze false o, addirittura, delle compagnie assicurative inesistenti. Oltre al danno per le compagnie assicurative, tutto questo penalizza gli automobilisti onesti, oltre che i terzi trasportati e gli utenti della strada in generale, che rischiano di non poter essere risarciti in caso di danno.

© riproduzione riservata
pubblicato il 7 / 08 / 2014