

SICUREZZA FISCALE

I dati sul 2023 stimano un gettito di 77 miliardi di euro (+8,5% sul 2022) dal settore auto, pari al 3,6% del Pil, il livello più alto tra i Paesi EU, la cui media è del 2,1%

di Pietro Teofilatto

Del carico fiscale che gravita sulla motorizzazione italiana ne abbiamo parlato più volte. In via di consolidamento, i dati sul 2023 stimano un gettito di 77 miliardi di euro (+8,5% sul 2022), pari al 3,6% del Pil, il livello più alto tra i Paesi EU, la cui media è del 2,1%.

UN PARCO CIRCOLANTE PIÙ VECCHIO

Una tassazione che pesa essenzialmente sul ciclo di vita contributivo del veicolo, con un parco circolante di vetture aumentato dai 39,5 milioni del 2019 ai 40,9 milioni del 2023, con un'anzianità media di 12,6 anni. Risultato ottenuto mantenendo in esercizio 10 milioni di Euro 0-3, auto insicure ed inquinanti, che in tempi normali sarebbero state già rottamate. Anche il noleggio, seppur registrando una fisiologica flessione di immatricolazioni sul 2023 (record storico), vede aumentare la flotta.

Una crescita del 5%, indirizzata a superare a fine anno i 1,4 milioni di unità. Ma in questo caso si tratta di veicoli con anzianità tra i 12 ed i 48 mesi, molto più sicuri e con emissioni di CO2 più contenute.

IL FATTURATO FISCALE DEL NOLEGGIO

E parlando di tasse e tributi sull'automotive è interessante dare uno sguardo al noleggio, che, rappresentando il 30% dell'immatricolato, ha un ruolo di tutto rispetto nel contesto economico e fiscale nazionale.

Partiamo dagli acquisti.

Nel 2023 sono stati acquistati 525.000 veicoli tra auto e furgoni per un valore complessivo di 16 miliardi di euro, tra auto e LCV.

E poi il fatturato.

Solo per le attività di noleggio a breve e lungo termine si tratta di 9,4 miliardi di euro per le specifiche attività di locazione, escludendo le attività di rivendita dell'usato



Pietro Teofilatto, Aniasa

a fine contratto, pari ad altri 3 miliardi.

Un complesso di attività che produce ogni anno 1,5 miliardi di Iva e 1,1 miliardi di imposte locali tra tassa automobilistica regionale, IPT, altri oneri amministrativi. Un totale di 2,6 miliardi di euro che riforniscono le casse dello Stato, delle Regioni e delle Provincie con regolarità. A ciò si aggiungono

Il gettito fiscale del noleggio - 2023

Iva su contratti di noleggio	1.350
Iva su servizi	235
Tasse automobilistiche (*)	1.025
Totale	2.610

(*) Tassa annuale, IPT, su Rc auto, per immissione in circolazione
Fonte: ANIASA

Fatturato contratti di noleggio - 2023

NBT	7,5
NLT	1,9
Totale	9,4

Fonte: ANIASA

Immatricolazioni auto : 10 province hanno il 50%

Top10	Provincia	2023	Quota 2023
1	Trento	160.000	10,2%
2	Roma	139.000	8,9%
3	Torino	112.000	7,2%
4	Firenze	99.000	6,3%
5	Milano	84.000	5,4%
6	Bolzano	58.000	3,7%
7	Reggio Emilia	41.000	2,6%
8	Aosta	40.000	2,6%
9	Bologna	28.000	1,8%
10	Napoli	28.000	1,8%
	Totale		50,5%

Elaborazione ANIASA su dati Dataforce

altre entrate per l'erario derivanti da imposta di bollo, adempimenti con le PA nei pagamenti per ulteriori 70 milioni. Un settore quindi che funge da volano per l'economia ed è inoltre promotore di correttezza e di emersione fiscale, rendendo i soggetti con cui opera "contribuenti virtuosi".

Già, perché l'applicazione della normativa fiscale prevista per il noleggio impone via via nella filiera una trasparenza di comportamento con piena "disclosure" delle operazioni effettuate e dei prezzi applicati.

Aumentare l'utilizzo del noleggio, specialmente tra gli utenti privati,

ha pertanto forti vantaggi per sostenere il mercato dell'auto, velocizzare la transizione ecologica, ridurre le emissioni di Co2, e favorire l'emersione fiscale. Si tratta di obiettivi che dovrebbero essere condivisi dal Policy Maker per tutelare industria ed economia, ambiente.

UN REGIME TRIBUTARIO SPECIALE PER IL NOLEGGIO E PER LA NUOVA MOBILITÀ

Correva l'anno 1923, quando con il Regio Decreto n. 3283, recante "Approvazione del testo di legge sulle tasse ciclistiche e automobilistiche" veniva stabilita, tra l'altro, l'applicazione di una tassa erariale per la circolazione degli autoveicoli. Una tassa da versare all'ufficio del registro, quando all'epoca circolavano in Italia 42.000 auto. Nel 1953 veniva approvato il Testo Unico delle tasse automobilistiche, accorpandovi le disposizioni via via introdotte. Sulle strade si contavano 450.000 vetture, era in arrivo il boom economico, che avrebbe portato il parco a quota 10 milioni a fine anni '60.

ARRIVANO LE REGIONI

Con l'avvento delle Regioni la tassa da erariale diventa regionale e dal 1982 non è più sulla circolazione, ma in base al possesso. Il parco auto era arrivato a 29 milioni. Per agevolare l'individuazione dei soggetti passivi di imposta il presupposto è l'iscrizione dei veicoli nei Pubblici Registri Automobilistici istituiti presso le sedi provinciali dell'ACI. Questo principio di territorialità acquista un rilievo ancora più incisivo con l'avvento del federalismo fiscale nel 2009-2011, come tributo istituito e regolato da leggi statali, ma con il gettito del bollo interamente attribuito alle Regioni "per incentivare gli investimenti sui territori, migliorando la sicurezza stradale, e finanziando infrastrutture locali". Anche l'IPT viene riformulata, conferendo

tuttavia estesa autonomia alle Province, connessa anche ad una inevitabile logica concorrenziale.

La struttura del modello tributario è tuttavia ancorata alle radici della mobilità storica di inizio 1900, sulla base della residenza dell'automobilista "tipo", che circola in un contesto locale e con auto in proprietà. Il noleggio è inserito in questo scenario, ma, visto lo sviluppo, occorre un approccio diverso.

DA PROPRIETÀ A UTILIZZO

La normativa della tassa annuale (ma anche dell'IPT) non considera il fatto che la circolazione dei veicoli a noleggio, seppure immatricolati per la maggior parte in poche province, avviene invece, per la loro precipua natura, in tutto il territorio nazionale. Inoltre questi veicoli possono essere utilizzati senza interruzioni da soggetti con differenti residenze o sede legali. Tali scenari rendono quanto mai opportuno intraprendere uno studio sinergico con i vari Enti di riferimento, per valutare possibili miglioramenti ed innovazioni della normativa, basata essenzialmente sul concetto di proprietà, via via sostituito da quello di utilizzo del bene.

Per dare puntuale valore ai principi di territorialità del prelievo fiscale di cui all'art.119 della Costituzione e della legge 42/2009 sul federalismo fiscale, potrebbe configurarsi per i veicoli immatricolati ad uso locazione un regime speciale, basato

su un sistema a livello interregionale, con versamento degli importi ad unico soggetto percettore e gestore di tutti i dati e dei pagamenti. La successiva ripartizione avverrebbe fra gli enti locali in relazione ai parametri individuati da Regioni e Province. Un sistema che garantirebbe a tutte le PA una partecipazione alle risorse finanziarie derivanti dal noleggio. Risorse che così contribuirebbero, tra l'altro, alla manutenzione di tutte le strade percorse dalla propria flotta (nel 2023 sono stati percorsi 31 miliardi di chilometri) e non solo a quelle di determinati enti locali.

STOP AI CONTENZIOSI

E, aspetto di rilievo, si porrebbe fine a un inutile e controproducente contenzioso tributario sull'applicazione di aspetti di una normativa obsoleta, in corso da vari anni con alcune Regioni e Province, quasi sempre soccombenti. Il 2025 dovrebbe essere l'anno della svolta. La legge delega per la riforma fiscale approvata nel 2023 dal Parlamento stabilisce la semplificazione delle obsolete e complicate norme che dal 1953 disciplinano il bollo ed il decreto attuativo è in cantiere.

Da parte delle aziende di noleggio è assicurata da sempre certezza e puntualità nei pagamenti. Occorre dalla PA la lungimiranza, a parità di gettito, di innovare la normativa, semplificando le attività per tutti gli operatori interessati, supportandone la ripresa e la competitività.