

Bollo e tasse Rc auto, stangata da 9 miliardi. Gli incassi degli enti locali sono cresciuti di oltre il 15 %

I calcoli li ha fatti Bankitalia nella relazione annuale certificando che le quattro ruote, che rappresentano circa il 10% delle entrate tributarie complessive delle amministrazioni locali (pari a 100 miliardi di euro), sono la voce che ha subito la dinamica fiscale più violenta lo scorso anno. Un salasso non certo inaspettato, però. E che viene da lontano. Scrive l'Autorità sulla concorrenza nell'ultima indagine depositata in senato che, tra il 2006 e il 2010, il prezzo delle polizze assicurative, è aumentato ad un ritmo del 4,6% all'anno, più che doppio rispetto a quello registrato nella zona euro, oltre sei volte quello della Germania, oltre cinque volte quello della Francia e dell'Olanda e di poco meno di due volte quello spagnolo. Non solo. L'organismo, che parla di «riflessi pesanti sulla fiscalità», si spinge a dire che negli ultimi due anni, ci sono state punte del 25% per le auto e del 35% per le moto. Le cause? Colpa dell'indennizzo diretto, che non ha funzionato come avrebbe dovuto, della bassa mobilità dei consumatori tra le compagnie e di compagnie assicurative che garantiscono contratti adeguati solo a una selezionata clientela, con le note, grandi differenze, tra nord e sud.

In soldoni, Aiba (l'associazione dei broker italiani) calcola che, tra il 2010 e il 2011, l'assicurazione media è passata da 708 a 734 euro. Rallegrando i cassieri della fiscalità locale. Che negli ultimi mesi hanno trovato ragioni di soddisfazione anche dall'aumento dell'imposta di trascrizione degli autoveicoli. Nel 2011, infatti, il decreto sul federalismo ha modificato i criteri di calcolo. Appesantendoli. La tariffa fissa (cui le province possono comunque applicare una maggiorazione del 30%) è stata sostituita da un importo variabile a seconda della potenza dell'auto. Per i veicoli fino a 53 Kw non cambia nulla: l'imposta resta quella di prima. Da 54 Kw in su, invece, l'imposta è proporzionale in base alla potenza. Gli effetti, al momento di pagare, non sono affatto lievi. Ad esempio, all'acquisto di una due volume di medie dimensioni (1.6 diesel), l'automobilista, che prima pagava 196 euro, con le nuove regole ne paga 352: l'80% in più. E al crescere della potenza, ovviamente, cresce anche il salasso: per una station wagon 2.000 diesel, i 196 euro di un tempo sono diventati 571. Vale a dire quasi il 200% in più.

Secondo i dati del ministero dell'Economia, la sola voce imposta di trascrizione comporterà un gettito aggiuntivo di 300-400 milioni. C'è poi il caso del bollo auto. Dal primo gennaio 2012, chi è in possesso di auto con oltre 170 KW di potenza paga 20 euro per ogni Kw al di sopra di questa soglia. L'aumento del bollo viene però applicato solamente sulle autovetture immatricolate a partire dal 2008. Un «ritocco» che si è aggiunto a quello operato dal governo Berlusconi nel 2011 per le auto oltre i 225 Kw di potenza: 10 euro di aumento per ogni Kw eccedente la quota individuata e una sanzione del 30% di quanto dovuto nel caso di mancato o insufficiente versamento.