

COMUNICATO STAMPA

FISCO E AUTO

PAGA DI PIU' L'AUTO PICCOLA E CHI FA PIU' STRADA

La progressività delle imposte è uno dei criteri di fondo sui quali si reggono i sistemi tributari moderni. Secondo questo principio le aliquote crescono più che proporzionalmente rispetto al reddito. In Italia per i consumi automobilistici il criterio della progressività non vale, anzi ne viene applicato uno che produce effetti diametralmente opposti. L'incidenza della tassazione complessiva è infatti più elevata per le auto più piccole che per le medie e le grandi, inoltre chi percorre molti chilometri è più tassato di chi fa un uso limitato della vettura. Queste conclusioni scaturiscono da un rapporto del *Centro Studi Promotor (C.S.P.)*. Prendendo in esame un campione di autovetture a benzina e a gasolio appartenenti a classi di prezzo e di cilindrata piccole, medie e grandi, il C.S.P. ha determinato per ognuna il costo annuo di esercizio per dieci ipotesi di percorrenza (da 5.000 a 50.000 chilometri). Su ciascuna spesa annua ha quindi calcolato l'incidenza degli oneri fiscali. I risultati dimostrano quanto affermato più sopra.

Secondo lo studio il costo annuo di esercizio per chi copre 15.000 chilometri nell'arco dei dodici mesi con una Fiat Cinquecento 900 è di 5.980.922 lire. Su questa cifra gli oneri fiscali ammontano a 2.040.861 lire. Per la stessa percorrenza per una Lancia Thema 2.0 16V. LX la spesa annua ammonta a 17.018.801 lire, con una componente tributaria di 4.478.532 lire. L'incidenza degli oneri fiscali è per la Fiat Cinquecento 900 del 34,12%, mentre per la Lancia Thema scende al 26,32%. Ancora più elevata è la variabilità dell'incidenza del prelievo tributario all'aumentare della percorrenza. Per una Opel Astra 1,6 GL, ad esempio, si sale dal 26,05% al 37,62%, passando da una percorrenza di 5.000 km ad una di 50.000. Dallo studio del C.S.P. emerge che l'aumento dell'incidenza fiscale al crescere del numero dei chilometri percorsi si verifica per tutti i tipi di autovetture.

Per quale meccanismo perverso il sistema fiscale italiano, forse al di là delle intenzioni, colpisce maggiormente gli automobilisti con minor capacità contributiva? Dallo studio del C.S.P. emerge che la causa principale è la forte tassazione sui carburanti. Infatti il prelievo fiscale aumenta progressivamente alla percorrenza, mentre le imposte riscosse su base fissa annua (come il bollo) hanno un peso decrescente. Il risultato è un aumento dell'incidenza fiscale complessiva al crescere del numero di chilometri percorsi.

È sempre la forte tassazione sui carburanti è anche responsabile del maggior peso delle imposte sulle vetture più piccole. Se si considerano i rapporti tra i consumi e tra i prezzi, si nota che le auto di classe più elevata possono costare anche dieci volte più delle piccole, ma difficilmente consumano più del doppio di carburante, quindi un'auto piccola paga imposte sui suoi consumi complessivi di benzina o gasolio pari più o meno alla metà di quelle delle auto di lusso. Dato il peso della tassazione dei carburanti, è questo l'elemento che fa sì che l'incidenza del carico fiscale complessivo sia maggiore per le piccole.

Secondo il C.S.P. per riequilibrare la situazione occorrerebbe modificare il rapporto tra imposte che gravano sull'automobile in misura fissa e oneri fiscali che variano invece in funzione della percorrenza. In ogni caso sarebbe necessario alleggerire la pressione fiscale sui carburanti nonché la tassazione complessiva sulla motorizzazione, che, come emerge dallo studio del C.S.P., assorbe oggi quasi un terzo di quanto si spende per acquistare ed utilizzare l'auto.

Bologna, 12 luglio 1993

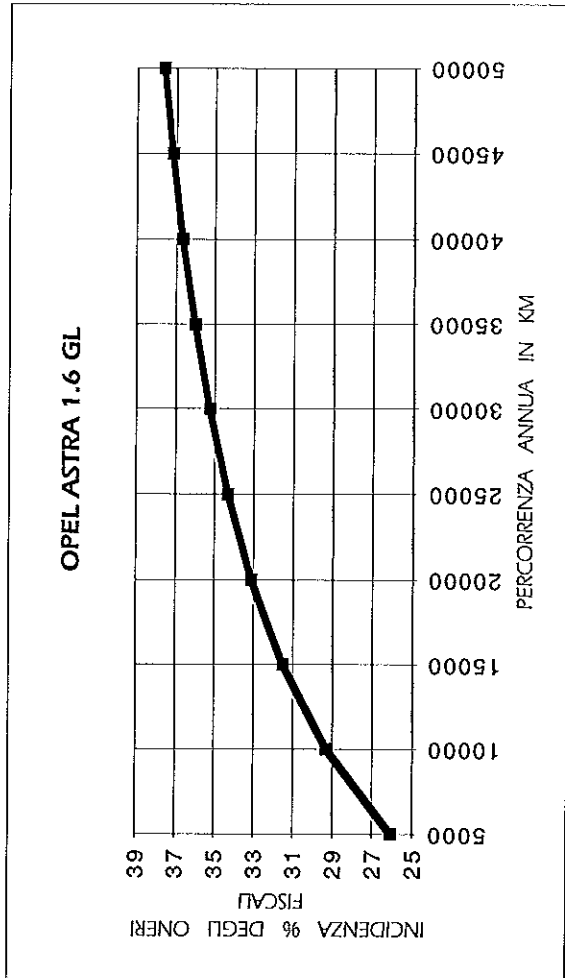
**INCIDENZA % DEGLI ONERI FISCALI
SUL COSTO ANNUO DI ESERCIZIO
OPEL ASTRA 1.6 I. GL**

TABELLA 1

Percor- renza annua km	INCIDENZA %
5.000	26,05
10.000	29,30
15.000	31,50
20.000	33,10
25.000	34,31
30.000	35,26
35.000	36,02
40.000	36,65
45.000	37,18
50.000	37,62

Fonte: Centro Studi Promotor

**INCIDENZA % DEGLI ONERI FISCALI SUL COSTO ANNUO
DI ESERCIZIO IN FUNZIONE DELLA PERCORRENZA**



Fonte: Centro Studi Promotor

**COSTI DI ESERCIZIO E ONERI FISCALI
PERCORRENZA ANNUA 15.000 KM**

TABELLA 2

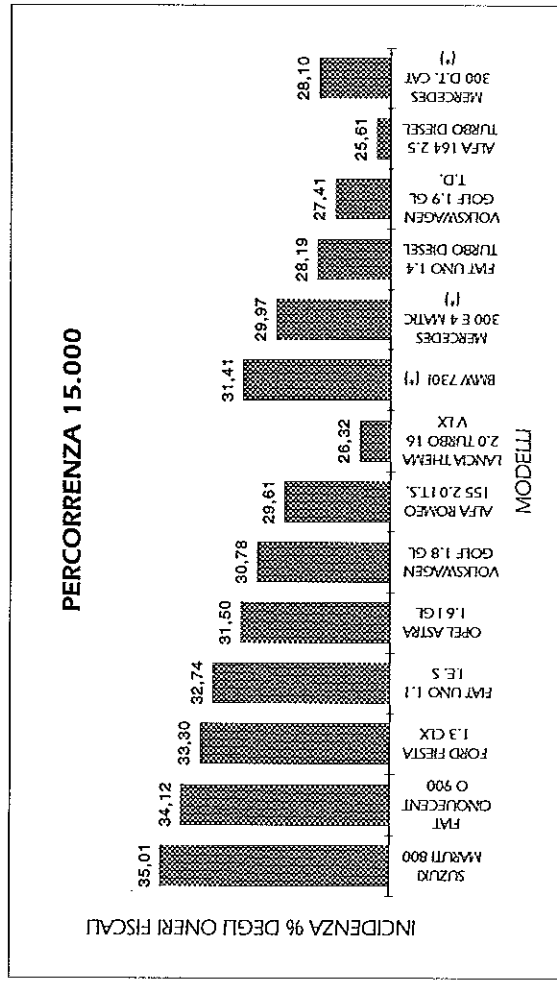
MODELLI	COSTO ANNUO DI ESERCIZIO	ONERI FISCALI ANNUI	INCIDENZA % ONERI FISCALI SUI COSTI
SUZUKI MARUTI 800	5.716.574	2.001.313	35,01
FIAT CINQUECENTO 900	5.980.922	2.040.861	34,12
FORD FIESTA 1.3 CLX	6.973.660	2.322.021	33,30
FIAT UNO 1.1 I.E. S	6.936.273	2.270.831	32,74
OPEL ASTRA 1.6 I GL	8.864.124	2.792.346	31,50
VOLKSWAGEN GOLF 1.8 GL	9.404.899	2.895.218	30,78
ALFA ROMEO 155 2.0 I.T.S.	11.713.564	3.468.253	29,61
LANCIA THEMA 2.0 TURBO 16 V LX	17.018.801	4.478.532	26,32
BMW 730i (*)	22.321.576	7.012.051	31,41
MERCEDES 300 E 4 MATIC (*)	24.081.703	7.217.504	29,97
FIAT UNO 1.4 TURBO DIESEL	6.757.042	1.904.585	28,19
VOLKSWAGEN GOLF 1.9 GL T.D.	9.269.227	2.540.346	27,41
ALFA 164 2.5 TURBO DIESEL	12.787.047	3.274.911	25,61
MERCEDES 300 D.T. CAT (*)	18.019.404	5.063.470	28,10

Fonte: Centro Studi Promotor

N.B. Per i modelli diesel non è stata considerata la soprattassa di proprietà

(*) Vettura soggetta ad imposta di lusso al momento dell'acquisto

**INCIDENZA % DEGLI ONERI FISCALI
SUL COSTO ANNUO DI ESERCIZIO**



Fonte: Centro Studi Promotor

N.B. Per i modelli diesel non è stata considerata la soprattassa di proprietà

(*) Vettura soggetta ad imposta di lusso al momento dell'acquisto