

IPT più cara anche per i veicoli industriali: un ulteriore colpo per le aziende di autotrasporto

È Massimo Tentori, direttore commerciale della Tentori Veicoli Industriali e coordinatore di Federauto Trucks, la divisione che nell'ambito di Federauto raggruppa l'area d'interesse dei Concessionari italiani di veicoli industriali di tutti i brand, a sottolineare gli effetti negativi del recente aumento dell'imposta provinciale di trascrizione sul settore dei veicoli pesanti. Un'imposta che aumenta contemporaneamente all'aumento dell'Iva che, anche se indirettamente, a causa del possibile calo dei consumi, incide negativamente sull'attività dei trasportatori, e al prezzo sempre più alto del gasolio. Federauto, attraverso Tentori, spiega perché l'IPT aumentata non è una buona idea. Lo fa con un comunicato stampa, diramato a fine ottobre che è riportato qui di seguito nel suo testo integrale.

“La vicenda dell'aumento dell'imposta provinciale di trascrizione (IPT), varato con l'ultima manovra economica del Governo contenuta nel decreto legge 138/2011, ha trovato una forte eco su tutti gli organi di stampa in relazione alle conseguenze negative per gli automobilisti, dettate in particolare dall'ennesima forma di aumento del prelievo fiscale a carico dei proprietari delle autovetture. Vogliamo evidenziare che il mondo dei veicoli industriali non è certamente immune a questa problematica, in forma anche più esasperata di quanto si registra per le autovetture”.

“Oltre a condividere con l'auto la disparità di trattamento fra province, per quanto concerne l'incremento tariffario il settore dei veicoli commerciali e industriali ha subito

un aumento micidiale, senza differenza alcuna fra veicoli nuovi ed usati, il cui valore differisce notevolmente, per non parlare del leasing che viene tassato sia all'acquisto che al riscatto. Alcuni esempi concreti. Prima della manovra, un trattore stradale, la cui IPT è legata alla potenza in kW, pagava 196 euro oggi diventati oltre 800. Per i veicoli commerciali ed industriali, per cui l'IPT viene corrisposta in ragione della portata utile, valga l'esempio di un autocarro a tre assi da 26 ton. di ptt la cui IPT è passata da 200 euro a circa 850. Stiamo parlando di mezzi da lavoro al di sopra dei quali operano migliaia di autotrasportatori che assicurano lo spostamento su gomma dell'85% delle merci in Italia, nell'ambito di un quadro economico di fortissima crisi che sta attanagliando il nostro settore da quasi due anni”.

“La nuova IPT non è solo un fatto di aumento del peso tributario, ma anche di come è stato gestito questo aumento, visto che nel caso dei veicoli industriali sono stati colpiti tutti quei mezzi per i quali alla data di entrata in vigore della legge non era stata ancora emessa la carta di circolazione da parte degli uffici della MCTC e, quindi, non poteva essere presentata al PRA la pratica per la formalità di prima iscrizione, quella cioè che fa sorgere il presupposto di pagamento della IPT. Ergo: i veicoli hanno scontato l'imposta con gli importi maggiorati! Una iniqua retroattività contraria al buon senso, avendo di fatto premiato l'inefficienza rispetto al rilascio della carta di circolazione, che ci auguriamo il Governo trovi il modo di correggere”.

Tentori (Federauto T.): “Tasse flat? Sbagliate”

“A cosa serve l'IPT? Faccio fatica a rispondere. Stiamo subendo tantissime vessazioni, aumenti di tasse e accise, l'unico modo in cui abbiamo finora reagito è stato quello di adeguarci e tentare di guarire. Ma questo aumento dell'IPT è veramente ingiusto”.

InterTruckNews ha raggiunto al telefono Massimo Tentori per approfondire il tema dell'IPT, per capire meglio non solo la posizione di Federauto Trucks, di cui Tentori è coordinatore, ma per avere anche in diretta il parere di chi vive in diretta le difficoltà delle concessionarie.

“Dobbiamo considerare che l'impatto dell'IPT è alto” spiega Tentori, “e che può pesare anche più volte sullo stesso veicolo. Ad esempio al momento del primo acquisto da parte di una società di noleggio, e poi una seconda volta al momento del riscatto da parte di chi il veicolo lo ha noleggiato; e infine addirittura una terza volta se il veicolo viene ceduto in permuta, pesando a carico di chi lo acquisterà di seconda mano. Spesso il valore del veicolo usato è diventato così basso che pagare un'IPT così alta è un controsenso”.

Tentori contesta anche i parametri scelti per calcolare l'IPT.

“È un controsenso anche pagare l'IPT calcolandola su parametri diversi: per potenza in kilowatt per quanto riguarda i trattori e per peso per quanto riguarda gli autocarri. Sarebbe più semplice e utile pagare invece secondo il peso massimo ammissibile”.

Massimo Tentori, portavoce della sua azienda e della Federauto Trucks, contesta anche la logica dell'imposta. “Intanto perché non colpisce tutti. Alcune province, quelle autonome, non la applicano. Altre pur applicandola, concederanno sconti. E poi, più in generale, perché è una tassa fissa, “flat”, e noi non siamo assolutamente d'accordo su questo tipo di imposizioni che non premiano i comportamenti virtuosi. In altre parole, una tassa del genere dovrebbe essere diminuita o annullata a chi ha investito in sicurezza, in tutela dell'ambiente, comprando camion nuovi, più sicuri ed efficienti. Invece questa tassa va a colpire tutti, anche chi non investe nella flotta e circola con camion vecchi, poco sicuri e molto inquinanti”.