

62^a Conferenza del Traffico e della Circolazione

Gli automobilisti pagano allo Stato 44 mld l'anno

Sintesi dello studio realizzato dalla Fondazione Filippo Caracciolo

A distanza di cinque anni, la Fondazione Filippo Caracciolo è tornata ad affrontare il tema della spesa delle famiglie per l'automobile, bene particolarmente caro agli italiani e che, tuttavia, se da un lato rappresenta il principale strumento per la mobilità privata - spesso per mancanza di valide alternative -, dall'altro costituisce, insieme con l'abitazione e gli alimenti, una delle principali voci di spesa per le famiglie.

Il Rapporto, presentato nell'ambito dei lavori della 62^a Conferenza del Traffico e della Circolazione dell'ACI, si è quindi proposto di mettere a disposizione dei decisori pubblici un'attenta ricognizione degli effettivi costi che, direttamente o indirettamente, le famiglie devono sostenere per il possesso e l'utilizzo quotidiano dell'automobile. Tale ricognizione è stata condotta analizzando, in particolare, l'evoluzione che la spesa ha avuto nel corso degli ultimi vent'anni (1985-2005), periodo di forte espansione della motorizzazione privata.

Più nel dettaglio, il Rapporto ha approfondito le singole voci di costo sostenute durante il ciclo di vita dell'auto, dalla fase di acquisto fino alla dismissione del veicolo, alcune delle quali dimostrano di avere assunto un'incidenza significativa sul bilancio delle famiglie (premi assicurativi, spese per il carburante). A queste vanno poi aggiunte le più recenti forme di imposizione legate all'utilizzo delle infrastrutture, con specifico riferimento alla sosta che, soprattutto per determinati profili di utenti, rappresenta una voce di spesa non trascurabile e non sufficientemente considerata.

Accanto ai costi reali è stato dato anche conto di quelle che in letteratura vengono definite le "esternalità" del trasporto privato, ovvero i costi esterni che derivano dalla circolazione stradale: incidentalità, rumorosità, emissioni inquinanti. Un insieme di fenomeni per loro natura assai difficili da valutare in termini monetari, anche se il dibattito in corso, soprattutto a livello europeo, mira all'individuazione di complesse tecniche per quantificarne e misurarne il peso economico.

Conclude infine il Rapporto un'attenta disamina del sistema italiano della fiscalità, piuttosto gravoso per l'automobilista. Imposte, tasse e contributi, rappresentando infatti oltre il 30% della spesa complessiva e garantiscono allo Stato un introito globale pari a circa 44 miliardi di euro, (circa il 3% del PIL), cifra che è aumentata negli ultimi anni in misura più che proporzionale all'incremento delle autovetture in circolazione. Nelle pagine che seguono riportiamo in sintesi i principali risultati dello studio.

LO SCENARIO DI RIFERIMENTO

La diffusione dell'automobile - Nell'arco temporale preso in considerazione dal Rapporto (1985-2005), e più in generale a partire dagli inizi degli anni Sessanta, in Italia si è registrato un fortissimo incremento del parco circolante, cresciuto nell'ultimo ventennio del 54% (solo autovetture).

Tra il 1970 e il 1985 le famiglie in possesso di un'autovettura sono passate dal 51% ad oltre il 73% del totale, fino a raggiungere nel 2004 una quota complessiva del 79,5%, assegnando all'automobile il ruolo di mezzo di trasporto più diffuso.

EVOLUZIONE AUTOVETTURE E FAMIGLIE (1961-2005)

Anno	Popolazione	Famiglie	Num. medio componenti	Autovetture	Auto per 100 abitanti	Abitanti per auto
1961	50.623.569	13.747.000	3,6	2.449.123	4,8	20,67
1971	54.136.547	15.981.000	3,3	11.298.575	20,9	4,79
1981	56.556.911	18.632.000	3,0	18.603.369	32,9	3,04
1991	56.778.031	19.909.003	2,8	28.434.923	50,3	1,99
2001	56.995.744	21.503.088	2,6	33.239.029	58,3	1,71
2005	58.566.692	22.300.000	2,5	34.067.485	59,2	1,69

Fonte: ACI.

A partire dagli anni Ottanta, inoltre, si è assistito anche ad una progressiva diffusione della seconda e della terza auto: attualmente un terzo delle famiglie italiane, con punte massime nel Nord-Est (39,8%), dichiara infatti di possedere almeno due autovetture. Un fenomeno che va senz'altro collegato, indipendentemente da considerazioni di reddito, alla peculiare struttura del sistema italiano della mobilità, caratterizzato da una costante crescita della domanda individuale, a cui corrisponde una scarsa attrattività del Tpl e una mancanza di valide alternative al mezzo privato.

NUMERO DI AUTOMOBILI POSSEDUTE DALLE FAMIGLIE

Numero di automobili	Ripartizione geografica					
	Nord-ovest	Nord-est	Centro	Sud	Isole	Italia
1	57,6	52,1	55,7	65,0	64,1	58,3
2	36,7	39,8	36,4	30,3	31,0	35,4
3 e più	5,7	8,0	7,9	4,7	4,9	6,3
Famiglie con almeno un'auto	5.175.971	3.689.506	3.635.881	3.716.238	1.921.674	18.139.270
Famiglie con almeno un'auto per 100 famiglie della stessa ripartizione (%)	79,1	82,8	81,5	75,7	78,4	79,5

Fonte: "I consumi delle famiglie italiane" ISTAT - Anno 2004.

L'Italia, pertanto, risulta oggi il Paese europeo con il più elevato tasso di motorizzazione: 1,5 autovetture a famiglia, 59,2 ogni 100 abitanti, cioè una ogni 1,7 abitanti (una ogni 1,4 abitanti considerando solo la popolazione con oltre 18 anni).

I cambiamenti del parco circolante - Quattro i fattori che negli ultimi vent'anni hanno determinato i più significativi cambiamenti nella composizione del parco auto italiano:

- il progressivo aumento delle autovetture di media cilindrata, rispetto a quelle di segmento inferiore;
- la crescente presenza dei veicoli a gasolio, tanto che nel 2004 le prime iscrizioni di autovetture diesel hanno superato quelle delle motorizzazioni a benzina (1.430.053 vs 1.063.604);
- la maggiore diffusione di dotazioni di sicurezza, fornite di serie anche su veicoli di media e piccola cilindrata;

- il continuo miglioramento dell'efficienza energetica dei motori, per ottemperare alle sempre più severe normative europee sulle emissioni.

Queste modifiche "qualitative" hanno avuto significative conseguenze sui costi sostenuti dalle famiglie. L'aumento delle cilindrata, ad esempio, ha spinto verso un livello sempre più elevato di tassazione ("bollo" e RC Auto), mentre l'incremento delle auto a gasolio ha comportato una riduzione dei consumi di carburante.

Spesa delle famiglie per i trasporti - L'analisi della composizione percentuale, per capitolo di spesa, evidenzia come in Italia il settore trasporti abbia visto crescere la propria incidenza sui consumi totali: fin dagli anni Ottanta si è stabilizzato tra quelli più rilevanti, confermando nel 2004 di essere la voce di spesa più consistente (14,2%), dopo quelle per l'abitazione (25,5%) e per gli alimenti (19,0%). I trasporti sono così diventati una voce di spesa incompressibile per le famiglie.

SPESA MEDIA MENSILE FAMILIARE PER CAPITOLO DI SPESA (1975-2004 - composizione %)

Principali capitoli di spesa	1975	1980	1985	1997	2000	2002	2004
Alimenti e bevande	32,6	31,6	29,7	19,8	18,6	19,4	19,0
Abitazioni	12,5	11,4	12,9	22,8	22,3	24,7	25,5
Trasporti	9,6	12,6	13,9	14,9	15,3	14,3	14,2
Altro	45,3	44,4	43,5	42,5	43,8	41,6	41,3

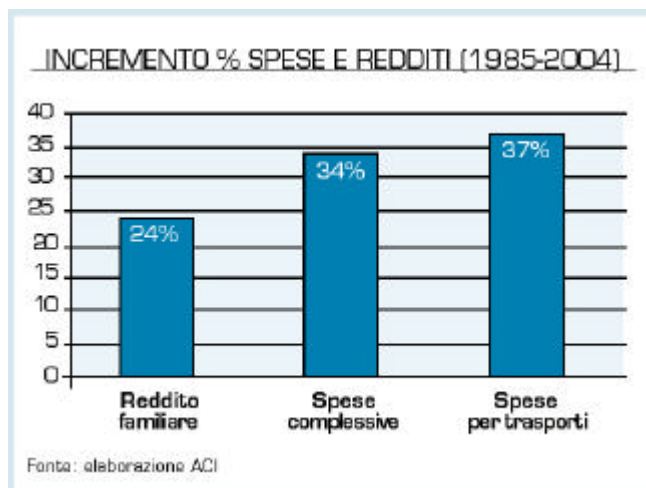
Fonte: elaborazione ACI su "I consumi delle famiglie italiane" anni vari - ISTAT.

SPESA MEDIA MENSILE FAMILIARE PER TRASPORTI (1985-2004 - valori correnti in Euro)

	1985	1997	2000	2002	2004
Trasporti	119,06	302,51	334,13	312,81	338,16

Fonte: elaborazione ACI su "I consumi delle famiglie italiane" anni vari - ISTAT.

Nel periodo 1985-2004, inoltre, in Italia la quota percentuale del reddito disponibile destinata alla copertura delle spese familiari è aumentata, pur presentando un rallentamento a partire dal 2000, ma parallelamente l'incidenza percentuale delle spese di trasporto sul reddito è cresciuta dall'8% all'11%. Più in particolare, considerando le variazioni a moneta costante, risulta che il ritmo di crescita delle spese per i trasporti (37%) è stato più sostenuto di quello delle spese complessive (34%) e del reddito disponibile delle famiglie (24%).



Queste dinamiche, ovviamente, impattano in modo diverso su un tessuto sociale caratterizzato da forti disuguaglianze: in particolare, le famiglie più numerose, quelle residenti nelle periferie delle aree metropolitane e le famiglie residenti al Sud e nelle Isole sono i gruppi sociali che dichiarano di avere più difficoltà ad affrontare le spese di trasporto, con il conseguente rischio di essere progressivamente emarginati dalla vita economica e sociale.

FAMIGLIE CHE DICHIARANO DI AVERE DIFFICOLTÀ AD AFFRONTARE LE SPESE DI TRASPORTO IN ALCUNI PERIODI DEL 2004

Ripartizione Geografica	%	Numero componenti	%
Nord - Ovest	5,3	1	6,1
Nord - Est	5,3	2	6,7
Centro	6,2	3	8,6
Sud	13,4	4	10,0
Isole	12,5	5 e più	14,8
Tipi di Comune		Redditi principali	
Centro area metropolitana	7,8	Lavoro dipendente	9,3
Periferia area <i>metropolitana</i>	10,1	Lavoro autonomo	7,0
Fino a 2.000 abitanti	6,7	Pensioni e/o trasferim. pubblici	6,1
2001-10.000 abitanti	7,1	Capitale e/o altri redditi	13,5
10.001-50.000 abitanti	8,8		
50.001 abitanti e più	7,6		
Totale Complessivo			8

Fonte: Istat "Rapporto annuale" 2005.

TUTTI I COSTI DELL' AUTOMOBILE

Da una simulazione relativa al periodo 1985-2005, che va ad integrazione dei dati ISTAT, il Rapporto evidenzia quanto segue in merito al peso assunto dall'automobile nell'ambito dei bilanci familiari:

- rispetto a vent'anni fa, oggi acquistare un'automobile costa meno per le famiglie;
- le spese di utilizzo al contrario sono aumentate, soprattutto negli ultimi 10 anni;
- alcune voci di costo risultano essere "fuori controllo" (ad es. i premi assicurativi);
- la pressione fiscale appare molto gravosa (stimata intorno al 30% della spesa complessiva).

AUTOVETTURE: STIMA SPESA TOTALE ANNUA PER FAMIGLIA (1985-2005 - valori a prezzi 2005 in Euro)

Anno	Spesa acquisto dell'autovettura	Spesa utilizzo dell'autovettura	Spesa totale	Autovetture per famiglia	Spesa media per famiglia
1985	2.216,7	2.229,1	4.445,8	1,0	4.445,78
1995	1.953,7	2.212,9	4.166,6	1,4	5.833,17
2005	1.675,5	3.109,1	4.783,6	1,5	7.175,37

Fonte: elaborazione ACI.



AUTOVETTURE: STIMA COSTI ANNUI PER L'UTILIZZO

(1985-2005 - valori a prezzi 2005 in Euro)

Modello	Voci di spesa per l'utilizzo dell'automobile						Costi medi annui**
	Tassa autom.	Premio RCA	Carbur.	Pneum.	Manut. Ripar.	Tot. Costi annui*	
1985							
Benzina da 1.000 a 1.500 cc	58,49	348,59	1.173,31	65,11	440,22	2.085,72	2.229,12
Gasolio da 1.500 a 2.000 cc	634,11	442,82	1.074,54	152,00	1.279,08	3.582,56	
1995							
Benzina da 1.000 a 1.500 cc	114,10	476,05	1.009,70	65,10	418,95	2.083,90	2.212,86
Gasolio da 1.500 a 2.000 cc	213,36	677,37	1.368,49	175,48	910,14	3.344,84	
2005							
Benzina da 1.000 a 1.500 cc	156,41	1.042,27	1.030,17	76,65	333,80	2.639,29	3.109,09
Gasolio da 1.500 a 2.000 cc	225,42	1.496,47	1.611,53	215,25	750,71	4.299,37	

(*) Le percorrenze medie annue considerate sono le seguenti:

	Benzina	Gasolio
1985	8.500 km	19.000 km
1995	10.500 km	21.400 km
2005	10.500 km	20.500 km

(**) I costi sono ponderati con il circolante ai vari anni:

	Benzina	Gasolio
1985	20.339.321	2.155.077
1995	27.202.318	3.099.106
2005	24.856.592	9.810.893

Fonte: elaborazione ACI

Da evidenziare, infine, che tra le spese per l'auto privata andrebbero comprese anche quelle sostenute per l'utilizzo delle infrastrutture (sosta, autostrada ecc.) che, per determinate categorie di automobilisti, non sono affatto trascurabili.

Un'analisi più dettagliata delle singole voci di costo consente quindi di comprendere meglio i trend in atto, approfondendo quelle voci di spesa che hanno subito maggiori aumenti (premi assicurativi RC Auto) o che risultano, comunque, più significative (carburante).

Costi di acquisto - I costi di acquisto dei veicoli sono rimasti sostanzialmente costanti nel corso degli ultimi vent'anni, con l'evidente differenza - peraltro non trascurabile - che nel frattempo le autovetture sono migliorate sotto tutti i punti di vista: dotazioni di sicurezza (air-bag, Abs, barre laterali progressivamente resi di serie anche nei veicoli di segmento più basso), efficienza dei motori (con miglioramenti sia in termini di consumi sia in termini di emissioni), migliore comfort a bordo, ampia possibilità di personalizzare il veicolo.

Premi assicurativi - Già dalla simulazione si è potuto osservare un consistente aumento dei premi nel periodo 1985-2005, soprattutto dopo il 1995 (a partire dalla liberalizzazione del settore). Nel periodo 1995-2005, più in particolare, gli aumenti medi dei premi risultano pari al 46,6%.

ASSICURAZIONE RC AUTO – EVOLUZIONE NELLA RACCOLTA PREMI (1995-2005)

Anni	(1) Premi RC Auto bilanci			(2) Numero veicoli circolanti			(3) Caratteristiche veicoli circolanti		(4) Premi RC auto depurati da (2) e da (3)		(5) Indice ISTAT Ass.ni RC Auto	
	Val. Ass. in Euro	Num. indice	Var. (%)	Val. Ass. (migliaia)	Num. indice	Var. (%)	Num. indice	Var. (%)	Num. indice	Var. (%)	Num. indice	Var. (%)
1995	9.316	100,0	-	40.573	100,0	-	100,0	-	100,0	-	100,0	-
2000	14.196	152,4	52,4	44.680	110,1	10,1	103,0	3,0	134,3	34,3	173,1	73,1
2005	18.171	195,1	28,0	51.152	126,1	14,5	105,5	2,4	146,6	9,2	230,7	33,3

Fonte: ANIA.

Carburanti - Tra i fenomeni emergenti va sottolineato che nel periodo 1985-2004 l'utilizzo del gasolio per autovetture è quasi triplicato. L'andamento dei prezzi delle benzine e del gasolio, tuttavia, è stato diverso: confrontando il prezzo medio mensile alla pompa del gennaio 1996 con quello relativo al giugno 2006, infatti, si registra un aumento del 45% per la benzina e del 64% per il gasolio. Soprattutto a partire dal 2004, infatti, gli aumenti del prezzo del gasolio sono stati più consistenti rispetto a quelli della benzina.

CONSUMI BENZINA E GASOLIO AUTO (1985-2005 - in migliaia di tonnellate)

Anni	Benzina		Gasolio	
	Totale benzina	di cui autovetture	Totale gasolio	di cui autovetture
1985	11.693	9.253	13.290	3.290
1990	13.483	11.443	16.575	4.750
1998	17.917	15.202	17.142	4.360
2004	14.541	12.140	23.979	8.150
2005	13.511	n.d.	24.431	n.d.

Fonte: Unione Petrolifera "Statistiche economiche energetiche e petrolifere" 2005.



Manutenzione - I costi della manutenzione risultano generalmente in diminuzione, sia per i veicoli a benzina sia per quelli a gasolio.

Pedaggi autostradali - La maggioranza degli utenti utilizza le autostrade per percorsi brevi (il 60% effettua distanze inferiori a 50 km). Proprio per le relazioni di "breve distanza", tuttavia, le tariffe unitarie applicate risultano superiori, con valori medi superiori di circa un Eurocent per chilometro, per effetto degli arrotondamenti nel calcolo del pedaggio. I viaggi a "corto raggio", d'altra parte, sono più frequenti nel caso delle aree metropolitane, dove si hanno i maggiori volumi di traffico. Pendolari e residenti nelle zone periferiche delle aree metropolitane risultano quindi i più colpiti.

PEDAGGI AUTOSTRADALI: SPESA MEDIA ANNUA PESATA (Euro per anno)

Percorrenze*		Breve	Breve/media	Media/lunga	Lunga
		20,0%	40,0%	39,5%	0,5%
Frequenza d'uso**					
Quotidiano	4,2%	9,08	32,67	60,26	1,06
Spesso	23,5%	25,39	91,41	168,60	3,03
Occasionale	33,6	12,10	43,56	00,35	1,45
Raro	38,7	2,79	10,04	18,51	0,33
Spesa media annua (Euro per anno)					560,65

(*) Fonte: *Le percorrenze sulla rete Autostrade per l'Italia (aprile 2004)*.

(**) Fonte: *Rapporto ACI-Censis 2005*.

Sosta - I costi medi annui stimati per la sosta evidenziano un'incidenza sui costi operativi di gestione dell'auto equivalenti a quelli della tassa automobilistica; nelle situazioni più onerose l'equivalenza è, invece, con una polizza assicurativa RC Auto.

STIMA COSTI ANNUI PER LA SOSTA A PAGAMENTO

Descrizione	Minimo	Massimo
Profilo 1 (utente "occasionale/abituale sosta su strada")		
aree metropolitane (Euro/anno)	30,00	750,00
altri capoluoghi di provincia (Euro/anno)	20,00	750,00
Profilo 2 (utente "in parte sosta su strada e in parte fuori sede stradale in zona centrale/semicentrale")		
aree metropolitane (Euro/anno)	90,00	2.010,00
altri capoluoghi di provincia (Euro/anno)	20,00	2.250,00
Profilo 3 (utente "in parte sosta su strada e in parte fuori sede stradale in zona periferica")		
aree metropolitane (Euro/anno)	40,00	1.520,00
altri capoluoghi di provincia (Euro/anno)	50,00	1.950,00
Profilo 4 (utente "in sosta su strada occasionale e abbonamento fuori sede stradale")		
aree metropolitane (Euro/anno)	390,00	2.790,00
altri capoluoghi di provincia (Euro/anno)	113,00	2.240,00
Profilo 5 (utente "abbonamento fuori sede stradale")		
aree metropolitane (Euro/anno)	360,00	2.760,00
altri capoluoghi di provincia (Euro/anno)	93,00	2.220,00

Fonte: *elaborazione ACI*.

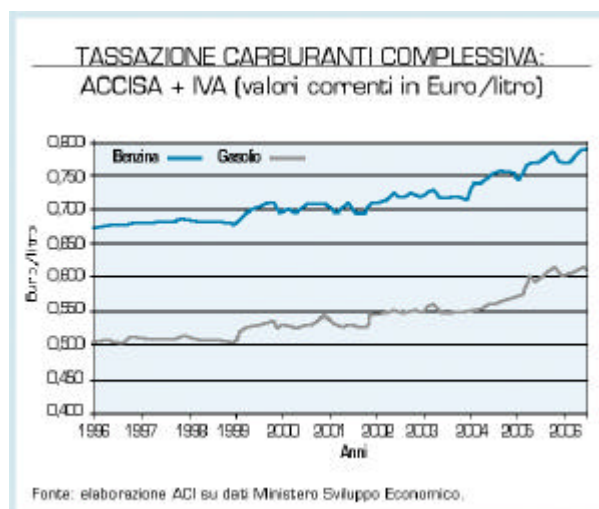
Nelle esperienze italiane, peraltro, il ricorso alla “strumento” della regolamentazione della sosta mediante tariffa non è quasi mai riconducibile a finalità di gestione e controllo della mobilità, con l’obiettivo di disincentivare il ricorso al mezzo individuale e favorire quello ai mezzi collettivi. Nonostante i formali “proclami” di miglioramento della mobilità, appare infatti prevalente l’aspetto di massimizzazione degli introiti (forme indirette di finanziamento locale). Sono anche frequenti i casi in cui si è costretti a pagare almeno mezz’ora di sosta (parcometri che richiedono un minimo corrispondente al 50% della tariffa oraria) oppure un’intera ora (“grattini” validi un’ora) senza avere la possibilità di pagare il reale tempo di sosta “consumato”. Quanto alla destinazione dei proventi, inoltre, le esperienze di sosta regolamentata a tariffa disattendono l’art. 7 comma 7 del Codice della Strada, non innescando un circuito virtuoso di investimenti per realizzare parcheggi in struttura e interventi migliorativi della mobilità.

ZTL e road pricing - Nell’ultimo decennio in Italia numero e ampiezza delle ZTL si sono progressivamente estesi, anche grazie alla diffusione di sistemi di controllo elettronico che hanno reso meno onerosa la gestione. Tale evoluzione è stata spesso accompagnata dall’applicazione di inedite politiche di tariffazione, volte a concedere permessi “onerosi” di transito e di sosta nelle ZTL a qualsiasi categoria di utente, con validità annuale, mensile e perfino giornaliera. L’introduzione di questi “ticket” di ingresso configura vere e proprie forme di “road pricing” che, in definitiva, rappresentano solo un ulteriore “balzello”.

Costi amministrativi - Dalla patente di guida al “bollino blu” e alle revisioni periodiche dei veicoli, fino alle sanzioni del Codice della Strada, molteplici risultano i costi aggiuntivi a carico dell’automobilisti.

IL PESO DELLA FISCALITA’

L’analisi della fiscalità relativa alle autovetture è stata sviluppata analizzando le diverse fasi in cui essa interviene: imposizione relativa all’acquisto del mezzo, tassa automobilistica, imposte applicate sui premi RC Auto ed imposte sui carburanti. Per quanto riguarda quest’ultima voce, in particolare, il Rapporto evidenzia gli effetti della duplice imposizione: accisa (fissa) + IVA (20% sul prezzo industriale maggiorato dell’accisa), rilevando un’incidenza sul prezzo medio dei carburanti di circa il 60% per la benzina e del 51% per il gasolio. Un problema rilevante, considerato che il 46% delle entrate del Fisco deriva proprio dall’imposizione legata ai carburanti e che nella fattispecie, trattandosi di “imposte” e non di “tasse”, il denaro incamerato può essere utilizzato per qualsiasi scopo.



L'esame delle singole componenti fiscali permette quindi di stimare il gettito complessivo che, sommate per il 2005 anche le altre forme di fiscalità legate ai costi amministrativi (imposta di bollo, tasse di concessione governativa ecc.), raggiunge la somma di circa 44 miliardi di euro, pari al 3% del PIL nazionale. Una cifra elevatissima che nella sua quasi totalità viene incamerata dallo Stato (Province e Regioni sono destinatarie, almeno in via diretta, solo di una minima parte della fiscalità), cosicché il reinvestimento dei proventi nel settore della mobilità resta legato ai trasferimenti statali (piuttosto critici nei periodi più difficili per le finanze pubbliche) o alle "grandi opere" gestite direttamente dallo Stato.

**STIMA DEL GETTITO DELLE PRINCIPALI IMPOSTE
E TASSE GRAVANTI SULLE AUTOVETTURE (valori a prezzi correnti in mln di Euro)**

Imposte relative	Imposte relative all'acquisto		Imposte relative al possesso		Imposte relative all'utilizzo				TOTAL E
	IVA Acquisto veic. e accessori	IET APIET ARIET	Tasse su RCA Tasse+SSN	Tassa auto mobilitica	IVA Pedaggi autost.lli	IVA Ricoveri e parcheggi	IVA e Imp. fabbric. carbur. e lubrif.	IVA Manut.ne e pneumatici	
Anni									
1985	2.007,7	150,1	409,3	1.053,6	141,9	231,6	6.910,7	964,5	11.869,4
1995	4.548,5	785,8	1.321,3	2.621,5	335,2	691,3	16.764,1	2.103,8	29.171,4
2005	7.213,0	1.009,6	3.158,9	4.050,0	590,6	1.472,8	22.268,0	3.329,0	43.001,9

Fonte: elaborazione ACI.

STIMA DEL GETTITO FISCALE CREATO DALL'AUTOMOBILE (valori in mln di euro 2005)

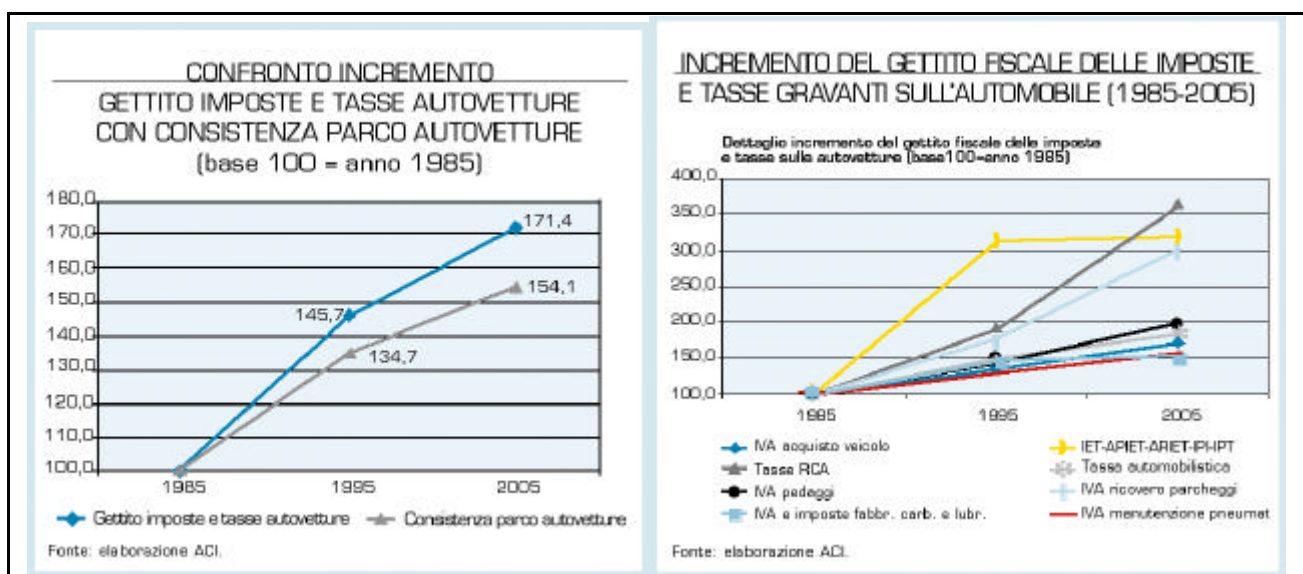
Voce	Importo
Imposte relative all'acquisto	8.222,6
Imposte relative al possesso	7.208,9
Imposte relative all'utilizzo	27.570,4
Imposta di bollo su rilascio patenti	35,1
Tasse e concessioni governative su revisioni	185,4
Bollino blu	233,7
Imposta bollo su pratiche STA	479,4
Totale	43.935,5

Fonte: elaborazione ACI.

Da un'analisi dettagliata dell'andamento della fiscalità nel periodo 1985-2005, infine, emerge quanto segue:

- nel periodo 1985-2005 l'incremento del gettito fiscale (+71,4%) è stato sensibilmente più elevato dell'aumento del numero delle autovetture in circolazione (+54%), il che significa che la pressione fiscale sull'auto è aumentata non solo perché è aumentato il parco circolante, ma anche perché sono cresciute le altre due variabili che la determinano: aliquote e tariffe;

- alcune componenti fiscali dimostrano un andamento particolarmente ripido: nel primo decennio (1985-1995), le imposte relative all'iscrizione e ai trasferimenti di proprietà dei veicoli e l'IVA sui carburanti; nel secondo decennio (1995-2005), le tasse sui premi assicurativi e l'IVA su ricoveri e parcheggi;
- successivamente, la migliore efficienza dei motori, unita ad un consistente aumento dei veicoli a gasolio (che consuetano minori consumi di carburante), ha determinato un aumento degli introiti da IVA e imposte di fabbricazione sui carburanti più contenuto (+6,3%);
- altre, di conseguenza, sono le voci che, in termini percentuali, registrano maggiori aumenti nel periodo 1995-2005: gli oneri fiscali dei premi assicurativi e l'IVA su ricoveri e parcheggi.



LA VALUTAZIONE DELLE ESTERNALITA'

Quantificare da un punto di vista economico l'impatto delle esternalità (incidenti, inquinamento acustico ed atmosferico, congestione del traffico) sul sistema produttivo è un problema molto complesso. La stessa Commissione europea si è impegnata a predisporre una metodologia di stima applicabile a tutti i Paesi membri dell'Unione. La pluralità di metodi di stima attualmente esistente, infatti, porta inevitabilmente a conclusioni molto diverse a seconda della metodologia applicata, delle ipotesi sottostanti e dello scopo della ricerca. In questa prospettiva l'ipotesi di una loro "internalizzazione" resta dunque un obiettivo difficile da conseguire nel breve termine, rappresentando inoltre un'ulteriore forma di aggravio per gli automobilisti, che già subiscono i disagi di un modello di mobilità che, troppo spesso, non offre alcuna valida alternativa al mezzo privato.

LUCCHESI: DALL'ACI 10 RICHIESTE PER MODIFICARE IL RAPPORTO TRA STATO E AUTOMOBILISTI

Un pacchetto di dieci proposte volte a modificare radicalmente il rapporto tra Stato e automobilisti ed orientate allo sviluppo di una mobilità responsabile, rispettosa dell'ambiente, ma che tenga conto del fatto che l'uso dell'auto, per i cittadini, privi di alternative valide al mezzo proprio, non è un capriccio, ma una necessità incompressibile.

Lo ha lanciato oggi il Presidente dell'Automobile Club d'Italia, Franco Lucchesi, nel suo intervento di apertura della 62esima Conferenza del Traffico e della Circolazione.

Il "decalogo" – ha detto Lucchesi – vuole essere il contributo che l'ACI offre alla riflessione dei Parlamentari, "nella ricerca di soluzioni compatibili e condivise, alternative a quelle finora delineate nella Legge Finanziaria".

In particolare l'ACI propone:

- 1. Riformulazione dell'imposta di proprietà in ragione delle emissioni inquinanti.**
- 2. Esenzione triennale dalla nuova imposta per l'acquisto di vetture Euro 4 nuove ed Euro 3 e 4 usate, nonché di vetture a metano, GPL, ibride, purché contestuale alla rottamazione di auto Euro 0, 1 o 2.**
- 3. Contributo fino a tremila Euro, limitato ad un biennio, per la rottamazione di vetture da Euro 0 ad Euro 2 dietro acquisto di auto Euro 4 o di vetture nuove a metano, a GPL ed ibride, riservato ai possessori di reddito fino a 40mila Euro.**
- 4. Abolizione dell'imposta di trascrizione sostituita da una quota dell'imposta di proprietà, destinata direttamente alle Province.**
- 5. Sterilizzazione dell'IVA sulle accise dei carburanti o modulazione delle accise in funzione dell'andamento del prezzo del greggio, con meccanismi rapidi di trasferimento del prezzo alla pompa.**
- 6. Ristrutturazione del sistema di distribuzione carburanti, anche per consentire la gestione delle stazioni di rifornimento da parte della Grande Distribuzione commerciale.**
- 7. Introduzione del sistema di risarcimento in forma specifica da parte delle Compagnie di assicurazione.**
- 8. Aumento delle sanzioni per le frodi assicurative con condanna a risarcimenti importanti da allocare in un fondo destinato a ridurre i premi degli assicurati più meritevoli.**
- 9. Applicazione dell'art. 7 del Codice della Strada con predeterminazione della quota di proventi da contravvenzioni da destinare ad interventi per la mobilità e sicurezza.**
- 10. Addizionale sugli importi delle sanzioni nei casi di infrazioni più gravi al Codice della Strada e destinazione delle somme al finanziamento dei programmi previsti dal Piano Nazionale della Sicurezza stradale.**

→

Le proposte formulate da Lucchesi prendono le mosse dai risultati dello studio "Mia carissima automobile", condotto dalla Fondazione Caracciolo, che costituisce la base di discussione della Conferenza. Dallo studio emerge in sostanza che:

- negli ultimi 20 anni, a fronte di un incremento del parco auto del 54%, la tassazione complessiva su questo bene è cresciuta del 74%.
- La pressione fiscale complessiva calcolata per il 2005 è stata pari a 44 miliardi €.
- Le sole imposte nel 2005 sono state pari al 3% del PIL.

"Così - ha sottolineato Lucchesi - la spesa annuale sostenuta per un'auto – pur senza spese autostradali, soste, contravvenzioni, road pricing – è di 4.783 € e di quest'importo quasi il 32% è costituito da carico fiscale. Un costo che, per famiglia, significa 7.175€ all'anno."

"Si tratta di una spesa – ha proseguito Lucchesi - che negli ultimi venti anni è cresciuta di tre volte e che porta oggi quasi una famiglia su dieci a dichiarare di avere difficoltà a continuare a sostenere questi costi. E al Sud, dove pure si trova quasi la metà di quel 25% nazionale di auto non catalizzate che si vorrebbero punire con una tassazione più forte, la percentuale di chi si dichiara in difficoltà con i costi dell'auto sale del 50%".

Le misure previste finora nella Finanziaria – secondo Lucchesi – finirebbero per aggravare ulteriormente questa situazione di forte disagio. "Sarebbe però riduttivo – ha rilevato il Presidente dell'ACI – limitarci alle critiche dei provvedimenti oggi in Parlamento; il problema è molto più ampio e pone assunti preliminari:

- esiste una relazione certa fra incremento del tasso di mobilità ed incremento del PIL. Questo è tanto vero che il nuovo libro verde dell'Unione Europea ha cancellato l'indirizzo del Piano precedente che si poneva l'obiettivo di sganciare sviluppo da mobilità;
- l'auto è oggi strumento principe di mobilità e quindi di lavoro e ad essa sono addirittura legati interi settori dell'economia;
- i costi dell'auto ed in particolare la pressione fiscale su di essa hanno già da tempo raggiunto il livello di insopportabilità, tanto che già si avvertono i primi segni di una riduzione di utilizzo, con il rischio che ciò poi si rifletta anche su un più contenuto ritmo di spese e di sviluppo;
- così, se l'obiettivo dichiarato del Governo è principalmente quello di riattivare il processo di sviluppo del Paese, le misure di questa Finanziaria che colpiscono l'auto sono in palese contraddizione".

Il pacchetto di proposte formulate dall'ACI tiene conto, invece, delle criticità evidenziate nello studio e potrebbe costituire – a parere di Lucchesi – "un'occasione di chiarezza verso un quadro più accettabile e condiviso, ovviamente con il punto fermo dell'invarianza del carico fiscale, rispetto alla situazione ante Finanziaria, che era pure già pesante".

Il "decalogo" proposto – ha concluso il Presidente dell'ACI – porterebbe infine altri benefici in termini di salute, qualità dell'ambiente e sicurezza. "Sono benefici dei quali di rado si tiene conto, ma che esistono e sono consistenti anche in termini economici: basterebbe pensare che l'incidentalità stradale – e si tratta di soldi veri, non virtuali - costa alla collettività ben 30 miliardi di Euro. Una sua riduzione del 10% darebbe quasi 4 volte le risorse del proposto aumento del bollo. E tanto dolore in meno".